

ESPANYA NO HAURIA UTILITZAR DINERS PÚBLICS PER FINANÇAR LA POL·LUCIÓ CREADA PER ELS COMBUSTIBLES FÒSSILS

El pla de suport a l'automoció anunciat pel Govern s'ha de centrar en potenciar la electromobilitat

8 de juny de 2020

El passat diumenge 31 de maig, el president de Govern, Pedro Sánchez, va anunciar en roda de premsa la pròxima aprovació de "un important programa per al sector de l'automoció" basat en "una nova mobilitat eficient i sostenible" després del COVID-19, en el qual es impulsarà la "renovació de parc de vehicles, és a dir, l'estímul al fet que els espanyols comprem vehicles molt més sostenibles" i s'invertirà en "la modernització de la fabricació de vehicles per part de la indústria automobilística espanyola", en paraules de l'propi President Sánchez.

Davant la falta de concreció d'aquest anunci, diverses organitzacions de protecció de la salut pública, de protecció de l'entorn i en favor d'una mobilitat sostenible, urgeixen a l' Govern, així com a totes les forces polítiques representades al Parlament, que, en el marc de la recuperació econòmica post-Covid-19, es **faci un ús eficaç i responsable de diners dels ciutadans destinant exclusivament a desenvolupar una política industrial intel·ligent en el sector de l'automoció que se centri fonamentalment en va potenciar la electromobilitat**

Segons l'opinió d'aquestes organitzacions, **resultaria inacceptable que es pretengui invertir un sol euro de diners públics en donar suport a la compra de vehicles amb motors basats en la crema de combustibles fòssils (dièsel, gasolina i gas natural)** a l'ésser aquests grans emissors de CO₂ (principal gas d'efecte hivernacle) a més de diversos contaminants atmosfèrics, com els òxids de nitrogen i sofre i material particulat, que són els principals causants dels elevats nivells de contaminació de l'aire que patim a les àrees urbanes. Els vehicles de combustió interna cada vegada tindran més difícil poder circular per les ciutats, a mesura que aquestes vagin implantant Zones de Baixes Emissions i altres reglamentacions destinades a restringir el seu ús.

L'Organització Mundial de la Salut (OMS) ha llançat un [manifest per a una recuperació saludable i verd de la pandèmia de Covid-19](#) en el qual urgeix als països a [deixar d'usar els diners dels contribuents per finançar la pol·lució creada pels combustibles fòssils](#), dels quals encara reben subsidis directes per valor de 400.000 milions de dòlars cada any a nivell mundial.

Les organitzacions signants coincideixen que cal assegurar els llocs de treball de sector de l'automoció, el qual és molt important també en termes de PIB nacional, però adverteixen que això només serà veritablement possible si s'adopten mesures de suport a les tecnologies que realment tenen futur, i en el marc de la legislació europea actual.

Els fabricants d'automòbils han de recordar que han de complir obligatòriament ja en 2020-2021 amb la normativa europea sobre emissions de CO₂ dels vehicles [1] (el 95% dels turismes venuts el 2020 per cada marca ha d'emetre menys de 95 g de CO₂/ km, el que implica que hauran de produir molts vehicles elèctrics) [2].

En aquest context, i davant les notícies sorgides sobre la sol·licitud al sector de l'automòbil d'un important i paquet d'estímul econòmic (denominat com "Plan" Renove") mitjançant el qual es

destinari importants sumes de diners públics a la compra de vehicles de combustió fòssil, les organitzacions signants consideren que aquest enfocament seria desastrós per al nostre futur més de que aniria en contra de la coherència entre polítiques públiques nacionals i europees.

El Govern i els seus diversos ministeris implicats, entre ells el Ministeri d'Indústria, Comerç i Turisme i el Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, no poden actuar irresponsablement promovent amb el diners de la ciutadania plans i programes d'ajuda que posin en risc l'assoliment d'aquests objectius jurídicament vinculants.

L'any 2019, Europa ha rebut [19 vegades](#) més inversions en mobilitat elèctrica que en 2017/2018, i 3,5 vegades més que la Xina en el mateix any [\[3\]](#). Amb 60.000 milions d'euros invertits en la producció de vehicles elèctrics a Europa, 2020 i 2021 seran un punt d'inflexió. El que demostra que els fabricants d'automòbils europeus són conscients que per complir amb els estàndards definits per la reglamentació europea, han de produir vehicles elèctrics, en cas contrari es veurien abocats a pagar quantioses multes, la qual cosa novament posaria en risc el manteniment dels llocs de treball existents i / o la creació de nous ocupacions en el sector. Llavors, per què hauria el Govern d'Espanya posar diners públics en una línia que va en contra de les pròpies inversions dels fabricants i per descomptat de tot objectiu climàtic?

[França](#) ho té clar, i està donant els passos per posicionar-se com el número u europeu en la producció de vehicle elèctric, a Espanya tenim el handicap de que totes les marques presents a casa nostra tenen els seus centres de decisió fora de les nostres fronteres, per tant hem de jugar bé les nostres cartes. Per això, i n opinió d'aquestes organitzacions: *" i l Govern, així com la indústria espanyola, ha de tenir-ho clar: si donem prioritat a salvar els cotxes de combustió interna, perdrem les ocupacions en el sector, hem de posicionar-nos al mercat que està arribant "*.

Les organitzacions signants subratllen el cas de **Alemanya**, com a exemple a seguir per Espanya. El passat 4 de juny, el Govern alemany va acordar un paquet de recuperació econòmica de 130.000 milions d'euros amb 40.000 milions d'euros per a l'acció climàtica i **sense incentius de compra per a automòbils de gasolina i dièsel. Només es concediran incentius per a la compra de vehicles elèctrics, duplicant l'ajuda que ja existia actualment**. Això vol dir que hi haurà una ajuda estatal de 6.000 euros per a la compra de vehicles elèctrics a la qual se sumaran altres 3.000 € que aportarà el fabricant, el que eleva la suma a 9.000 €. La mesura s'aplicarà a automòbils amb un valor de fins a 40.000 euros. A més, entre altres mesures, **l'impost als vehicles de motor també es reformarà perquè els propietaris de vehicles amb grans consums de combustible, com els SUV, paguin impostos més alts**. A partir de gener de 2021, els propietaris d'automòbils amb emissions de més de 95 grams de CO₂ pagaran gradualment més impostos.

Com [recorda l'Aliança Europea per a la Salut Pública](#) (EPHA, en les seves sigles en anglès, plataforma que reuneix més de 70 entitats de sector de tot el continent, la contaminació de l'aire és el major factor ambiental de risc per a la salut a Europa, especialment a les ciutats, segons l'Agència Europea de Medi Ambient. les partícules (PM), el diòxid de nitrogen (NO₂) i l'ozó a nivell de terra (O₃) causen el major dany i provoquen aproximadament 400.000 morts prematures anualment. la contaminació urbana per NO₂ prové principalment de el trànsit, especialment els vehicles dièsel, que també són una font important de PM. Des que va començar la pandèmia de coronavirus, la EPHA ha advertit que els que viuen en ciutats contaminades estan més exposats a Covid-19.

Segons un [informe de EPHA](#), Espanya s'estalviaria entre 477 i 731 milions d'euros a l'any en costos derivats de la contaminació de l'aire provocada pel transport en carretera, si prescindís dels vehicles més vells i aconseguís un alt grau de penetració dels cotxes elèctrics (un 21%) en el 2030.

En resum, l'únic suport públic acceptable és accelerar l'adopció de solucions tecnològiques netes, de zero emissions de CO₂, en tots els sectors de la mobilitat. En el cas del transport per carretera, no cal pensar només en turismes i motos, sinó també en el transport de mercaderies i passatgers: furgonetes, camions, autobusos.

Paral·lelament cal assegurar que es destina la suficient inversió pública i privada a la infraestructura de càrrega elèctrica en edificis privats i públics, en centres de càrrega ràpida per a taxis, vehicles de transport de passatgers i furgonetes, i en tota la xarxa de carreteres de la Unió Europea. Però també

cal fomentar el teletreball, per fer els menys desplaçaments possibles, així com la mobilitat compartida impulsar la despesa en transport públic zero emissions: autobusos, tramvies i trens.

FI DE COMUNICAT

Per a més informació , trucar a:

- Fundació Ecologia i Desenvolupament : Mònica Vidal (639.203.822)
- European Public Health Alliance (EPHA): Zoltán Massay-Kosubek (0032 499.430.468)
- Fundació Renovables: Ismael Morales (605.256.472) o Meritxell Bennasar (607 24 25 ago)
- Transport & Environment : Isabell Büschel (658.391.171)
- Promoció del Transport Públic : Daniel Pi (678 675 651)
- Salvia : Carlos Bravo (626 99 82 41)

[1] *REGLAMENT (UE) 2019/631 DEL PARLAMENT EUROPEU I DEL CONSELL de 17 d'abril de 2019 pel qual s'estableixen normes de comportament en matèria d'emissions de CO₂ dels turismes nous i dels vehicles comercials lleugers nous, i per qual es deroguen els Reglaments (CE) 443/2009 i (UE) 510/2011)*

[2] *Aquesta normativa sobre les emissions de CO₂ de l'automòbil és la principal eina legal de la UE per reduir l'impacte climàtic creixent de aquests , que representen el 14% de les emissions globals de gasos d'efecte hivernacle de la UE i el 70% de les emissions de transport per carretera de la UE. El primer objectiu significatiu, després d'anys de creixement continuat de les emissions de CO₂ i la manca de models d'automòbils elèctrics al mercat, va entrar en vigor l'1 de gener de 2020 i és que el 95% de totes les vendes d'automòbils nous de passatgers a tota la UE han d'estar en o per sota dels objectius mitjana de 95 g de CO₂ per km. L'objectiu s'aplica a el 100% de vendes en 2021. <https://www.transportenvironment.org/press/eu-car-lobby%E2%80%99s-renewed-attack-cars-co2-targets-back-covid-19>*

[3] *<https://ecodes.org/hacemos/cambio-climatico/incidencia-en-politicas-publicas/electricidad-renovable-como-combustible-para-el-transporte/podra-superar-el-vehiculo-electrico-la-crisi-de-el-coronavirus>*