

COMUNICADO DE PRENSA

1 de marzo de 2021

El consumo de materias primas asociado a las baterías para coches eléctricos es mucho menor que el de los coches que funcionan con combustibles fósiles

El volumen de materias primas que se necesita para fabricar una batería para un vehículo eléctrico (VE), contando con una adecuada recuperación de materiales gracias al reciclaje, se reduce a 30 kg, frente a los 17.000 litros de gasolina que quema un coche promedio de esta tecnología, según revela un nuevo estudio de Transport & Environment (T&E).

Este estudio revela también que la actual dependencia de Europa del petróleo supera con creces sus necesidades de materias primas para la fabricación de baterías. Esta diferencia se irá acentuando cada vez más a medida que los avances tecnológicos previstos en los próximos diez años logren reducir la cantidad de litio necesaria para fabricar una batería para un VE hasta la mitad de lo que se necesita actualmente. La cantidad de cobalto también disminuirá en más de tres cuartas partes y la de níquel en alrededor de una quinta parte.



Consumo de materiales a lo largo de la vida útil: batería de un vehículo eléctrico frente al combustible que consume un vehículo de gasolina



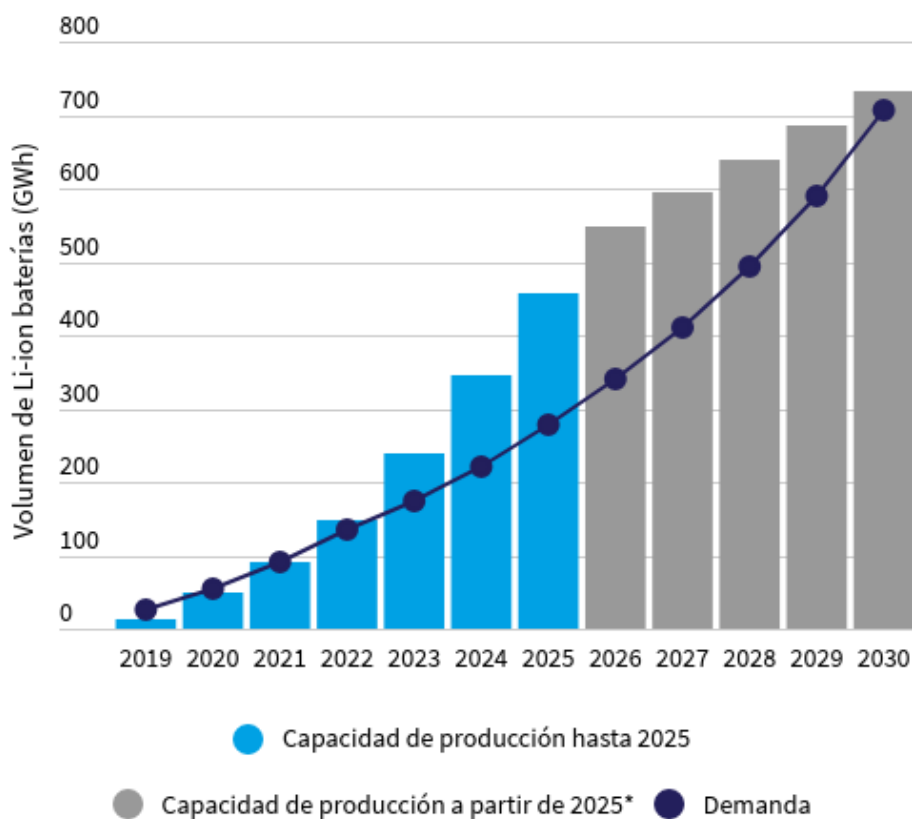
Fuente: Elaboración propia de T&E

Supuestos: La eficiencia y el kilometraje de los vehículos están basados en el análisis del ciclo de vida de los VE de T&E titulado «How clean are electric cars?».
Batería promedio para VE de batería definida según CES Online y BNEF.

Según Lucien Mathieu, analista de transporte y e-movilidad de T&E: “A menudo escuchamos historias muy hipócritas que exageran el consumo de materias primas necesarias para las baterías de los coches eléctricos y al tiempo obvian el enorme consumo de hidrocarburos para los coches con motores de combustión. Sin embargo, en términos de materias primas, no hay comparación. A lo largo de su vida útil, un vehículo promedio de motor de combustión interna consume el equivalente a una pila de barriles de crudo de la misma altura que un edificio de 25 plantas. Por el contrario, para el mismo servicio con un coche eléctrico, si se tiene en cuenta el reciclaje de los materiales de la batería, solo se perderían unos 30 kg de metales, aproximadamente el tamaño de un balón de fútbol”.

El estudio concluye que en 2035, más del 20% del litio y el 65% del cobalto que ahora se necesitan para fabricar una batería nueva podrían ser de origen reciclado. T&E considera que los porcentajes de reciclado, obligatorios de acuerdo con la nueva normativa propuesta por la Comisión Europea, reducirán significativamente la demanda de materiales nuevos para los VE, algo que no puede lograrse en el caso de los coches convencionales.

La producción europea de baterías cubrirá la demanda a partir de 2021



*A partir de 2025 resulta más difícil prever la capacidad de producción de celdas de baterías, ya que la mayoría de los planes anunciados se limitan a un periodo de algunos años.

Fuente: Seguimiento de la información del mercado y modelización de la demanda prevista de baterías, ambos elaborados por T&E. Alcance: UE27 + Reino Unido

Se estima que ya en 2021 Europa probablemente será ya capaz de producir baterías suficientes para abastecer su propio mercado de VE, añade el estudio de T&E. Ya están previstas 22 gigafábricas de baterías para la próxima década, con una capacidad de producción total de 460 GWh en 2025, cifra suficiente para unos 8 millones de vehículos eléctricos a batería.

“Desgraciadamente, en la actualidad el parque automovilístico europeo depende casi por completo de las importaciones de crudo, con las negativas repercusiones que su extracción y uso tiene para el cambio climático y el medio ambiente. Sin embargo, gracias a la mayor eficiencia de las baterías y a las posibilidades del reciclaje, la Unión Europea logrará ser muchísimo menos dependiente en cuanto a la importación de las materias primas necesarias para la electromovilidad que lo que es ahora con respecto al petróleo”, declaró Isabell Büschel, Directora de T&E en España.

En términos generales, las conclusiones del estudio apuntan a que el impacto climático de los VE es menor, puesto que a lo largo de su vida útil consumen un 58% menos de energía que un coche de gasolina. Además, tal y como demuestra la [herramienta de análisis del ciclo de vida](#) de T&E, incluso en Polonia, país que tiene el suministro eléctrico más contaminante de toda la UE, los VE emiten un 22% menos de CO₂ que los coches de gasolina.

FIN DEL COMUNICADO

Para más información, llamar a Carlos Bravo, al teléfono 626 998 241