

2028: FIN DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES EN LOS COCHES

¿Podemos cambiar a tiempo a una
movilidad baja en carbono?



GREENPEACE

#cleanairnow

2028: FIN DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES EN LOS COCHES

¿Podemos cambiar a tiempo a una movilidad baja en carbono?

Es una pregunta importante mientras sucede el calentamiento del planeta; necesitamos crear nuevos sistemas de transporte y energía que puedan resolver este y otros problemas.

Los sistemas de energía han evolucionado más rápido que el transporte, pero ambos están cambiando ahora mismo. La mayor parte de la Unión Europea está desvinculando el desarrollo económico del consumo de combustible para que podamos ver un futuro emergente de forma que no dañe nuestra economía. Es evidente que las nuevas tecnologías para renovables, baterías y vehículos eléctricos (tanto automóviles como transporte público) serán la base de la nueva economía, y las ciudades y países que los adopten primero serán las más beneficiadas en términos de nuevos empleos y actividad económica.

En lo referente al transporte público, la bicicleta y el peatón, ya existen soluciones y modelos para mejorar y potenciar su uso. Ciudades como Viena o Zúrich demuestran el potencial de su transporte público. Copenhague o Ámsterdam manifiestan la capacidad de priorizar la bicicleta en una ciudad. La transformación en las ciudades, lejos de seguir con calles que favorecen a los coches, debe priorizar peatones, ciclistas, autobuses y tranvías, y no tenemos tiempo que perder.

Pero, ¿podemos transitar hacia modos sostenibles en general (y a automóviles eléctricos en particular) lo suficientemente rápido para alcanzar el objetivo de París de 1,5°C? Este informe muestra toda la compleja modelización sobre abandonar el motor de combustión y nos sugiere que es posible, pero nos costará. Un descenso significativo del número de coches en circulación es requisito indispensable. El presente informe merece una detallada consideración, ya que necesitamos intensificar las políticas y las acciones para lograr los objetivos fijados.

Profesor Peter Newman

Universidad de Curtin, Australia
Autor principal del IPCC



Tráfico en hora punta
Berlín

Fuente: Greenpeace

2028: FIN DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES EN LOS COCHES

Para demostrar su compromiso con el Acuerdo del Clima de París y contribuir de forma significativa a limitar el incremento global de temperatura a 1,5°C, Europa debe acelerar la transición para reducir el automóvil privado; y los vehículos que queden deben ser impulsados por energía eléctrica renovable.

La era del motor de combustión interna ha llegado a su fin

La nueva investigación encargada por Greenpeace y elaborada por el renombrado Centro Aeroespacial Alemán (DLR) deja claro que el último vehículo con motor de combustión interna, incluidos los híbridos convencionales, deberá salir del concesionario en 2028 para poder evitar los catastróficos efectos del cambio climático. El modelo también indica que el número de vehículos convencionales deberá reducirse un 80% en 2035 y -salvo que se tomen medidas específicas- éstos permanecerán en el parque circulante hasta comienzos de la década de 2040.

Las empresas de automóviles continúan aferrándose al motor de combustión interna e intentan obtener del mismo el máximo beneficio. Este enfoque debe cambiar de inmediato, pues dichas compañías están diseñando vehículos que serán puestos a la venta a mediados de la década de 2020 y serán producidos hasta mediados de la década de 2030. Las ventas de estos automóviles deberán ser inferiores a las previstas y no podrán tener motores de combustión interna si Europa quiere cumplir con sus compromisos del cambio climático.

Una oportunidad para mejorar radicalmente la calidad del aire en las ciudades

Los beneficios de acelerar esta transición van más allá del cambio climático. Cuanto antes podamos eliminar los tubos de escape de nuestras casas, escuelas y hospitales (especialmente el diésel) antes podremos solventar las crisis de contaminación ambiental, la cual se estima que causa más de 400.000 muertes prematuras al año solo en Europa¹. La contaminación ambiental es ahora mismo “el mayor riesgo medioambiental” para la salud pública en Europa, tal y como ha declarado el Tribunal de Cuentas de la UE².

Siendo los motores diésel los más contaminantes y habiéndose probado que las empresas de automóviles no son de fiar -el Dieseltgate es uno de los ejemplos más claros- el diésel debe acabar cuanto antes. Por ello Greenpeace está exigiendo el fin de la venta de todos los coches diésel lo antes posible, mucho antes de 2028.

1 Agencia Ambiental Europea “Air Quality in Europe - 2017 Report”, octubre 2017. <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2017>

2 https://www.eea.europa.eu/Lists/ECADocuments/INSR18_23/INSR_AIR_QUALITY_EN.pdf



Protesta por el clima en la inauguración de IAA, Frankfurt

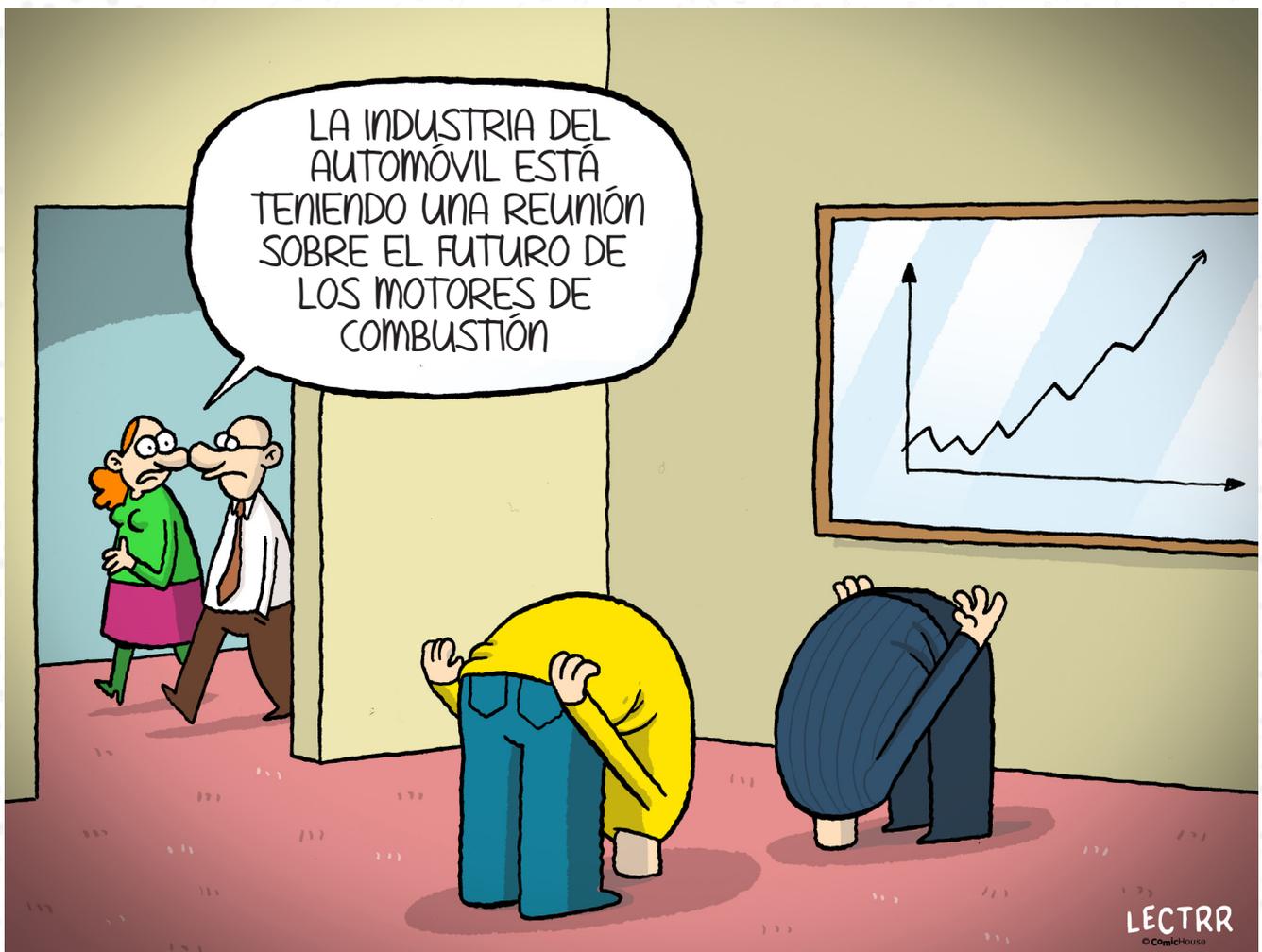
Fuente: Greenpeace

2028: FIN DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES EN LOS COCHES

Una oportunidad para hacer nuestras ciudades más habitables

Varias de las ciudades más amables del mundo limitan el uso del coche potenciando activamente el ciclismo, caminar, el transporte público y el coche compartido.

Como muestra la modelización en el informe elaborado por DLR, incluso una ambiciosa desaparición de los coches con combustibles fósiles en 2028 nos deja con otras 300 millones de toneladas de CO₂ pendientes de ahorrar para tener un 66% de posibilidad de permanecer por debajo de 1,5°C. Simplemente no es sostenible sustituir cada coche en la calle por un coche eléctrico. Para que Europa asuma totalmente su responsabilidad en el Acuerdo del Clima de París y combata la contaminación del aire, el sector del transporte necesita una transformación radical. El número de coches privados debe reducirse drásticamente, junto a un cambio modal a gran escala como efecto positivo de esta transición.



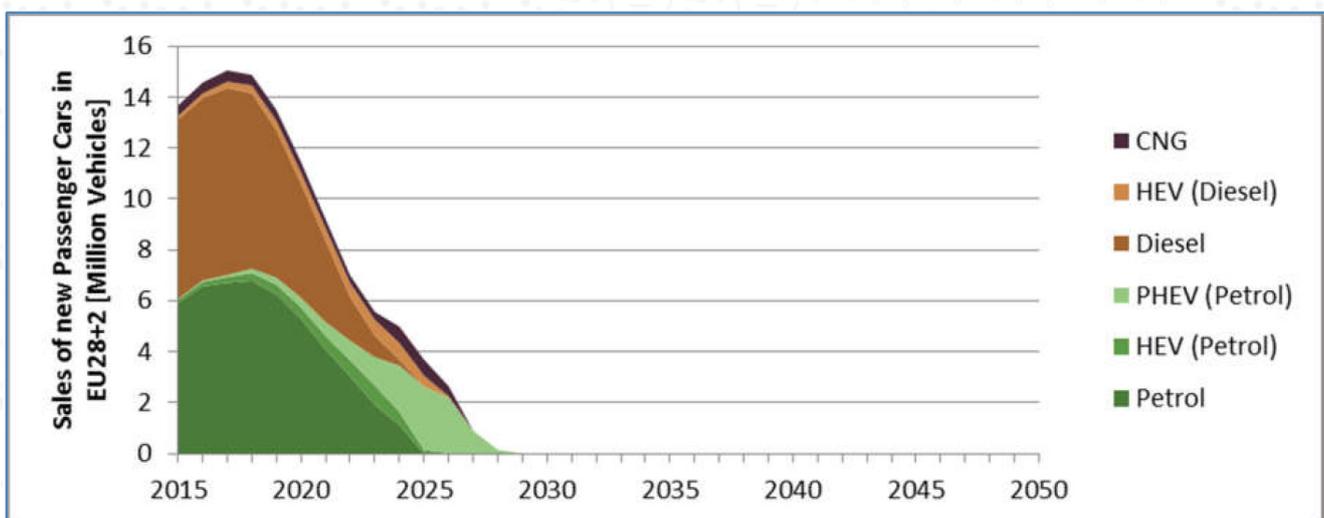
2028: FIN DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES EN LOS COCHES

Una oportunidad para facilitar la transición a una energía limpia

Esta rápida transición al motor eléctrico cambiaría bruscamente el uso de la red de una forma que podría afectar negativamente al objetivo de 1,5°C. Además, el modelo muestra que con unas fechas tan ambiciosas para retirar el motor de combustible la probabilidad de permanecer por debajo de 1,5°C es del 50%, siendo necesario ahorrar 300 millones de toneladas de CO₂ para que esta probabilidad sea del 66%.

Una rápida transición a la movilidad eléctrica compartida puede servir para cambiar gradualmente la forma en la que usamos la energía de la red. Con una planificación adecuada, el vehículo eléctrico y las energías renovables pueden ir de la mano. Cuando se conecta a la red, el coche eléctrico puede almacenar energía renovable cuando no está en uso (por ejemplo, de paneles solares durante el día) y descargar sus baterías cuando hay menos energía renovable disponible y la demanda es alta.

La eliminación del motor de combustión interna y una introducción inteligente del vehículo eléctrico puede acelerar la revolución de las energías limpias. La clave para que esto suceda es una rápida transición a un sector de la electricidad 100% renovable. Solo con un rápido crecimiento de la proporción de energías renovables puede el coche eléctrico desarrollar todo su potencial para ayudar a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Este cambio requiere nuevos modelos de negocio y una adecuada coordinación de los gobiernos nacionales y municipales.



Ventas de coches nuevos de pasajeros en EU 28+2; 66% de probabilidad de que aumente la temperatura media en 1,5°

Fuente: DLR report: 'Development of the car fleet in EU28+2 to achieve the Paris Agreement target to limit global warming to 1.5°C'

2028: FIN DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES EN LOS COCHES

Una oportunidad para hacer verde nuestra industria

El informe de DLR revisa las emisiones 'tank-to-wheel' (las producidas solo por el movimiento del vehículo) y no considera las emisiones de CO₂ en la vida útil del vehículo. De continuar las técnicas de fabricación actuales, pero con baterías y motores eléctricos sustituyendo a los de combustión, estas emisiones seguirán siendo elevadas. Además de esto, el impacto ambiental de la minería necesaria para extraer algunos materiales del coche eléctrico, como el litio o el cobalto, es elevado.

Por lo tanto, la industria del automóvil debe emplear este cambio radical de su producto en repensar el ciclo de vida de todo el producto en línea con los principios de la economía circular. Los coches deben ser más pequeños y más ligeros, y compartidos siempre que sea posible para limitar el tamaño y la cantidad de baterías necesarias. Su diseño debe considerar la reciclabilidad y la reusabilidad.

Fundamentalmente, este cambio acelerado hacia una movilidad eléctrica compartida es la oportunidad para crear ciudades sanas donde la gente pueda vivir sin problemas de salud asociados a la contaminación del aire y sin la carga de mantener un coche propio para desplazarse. Es también una oportunidad para acelerar la transición hacia una energía verde y rediseñar nuestro tejido industrial en línea con los principios de la economía circular.



Punto de carga eléctrica

Fuente: Greenpeace

RECOMENDACIONES DESDE GREENPEACE

- Los gobiernos europeos deben proporcionar un marco regulatorio que asegure que la venta de vehículos de combustión, incluyendo híbridos convencionales, finaliza en 2028 como tarde y ciertos países deben hacerlo incluso antes para detener el cambio climático actual. Cualquier retraso posterior hará esta transición mucho más difícil de conseguir.

Los actuales debates entre el Parlamento Europeo y los gobiernos sobre los límites de CO2 para coches y furgonetas demuestran lo lejos que están los políticos europeos de ser conscientes de la verdadera dimensión de este reto.

- Adicionalmente, a la vista del enorme impacto en la contaminación del aire, Greenpeace exige a los gobiernos el fin de la venta de nuevos vehículos diésel tan pronto como sea posible, mucho antes de 2028.
- Los gobiernos estatales y locales deben eliminar la necesidad de conducir y reducir el número total de automóviles mediante:
 - Invertir de forma decisiva en mejorar el transporte público y en infraestructura ciclista y peatonal para conseguir un cambio radical de la movilidad e impulsar el cambio modal, especialmente en áreas urbanas.
 - Implementar medidas de restricción al coche (como zonas de cero emisiones, peajes por distancia, medidas e incentivos fiscales, etc.)
- Para que los vehículos eléctricos sean capaces de desarrollar todo su potencial y contribuyan mejor a la transición energética, los legisladores europeos y nacionales deben asegurar que:
 - La energía renovable debe expandirse lo suficientemente rápido para cubrir la demanda adicional de los vehículos eléctricos, en línea con el objetivo de una energía 100% renovable.
 - Las redes y otras infraestructuras deben adaptarse para asegurar que las baterías del coche eléctrico pueden almacenar energía para ser usada cuando las renovables (solar, eólica...) producen menos energía.
 - Priorizar la reutilización de las baterías antes que su reciclado, obligando al reciclado final en todo caso.
 - Debe impulsarse el vehículo compartido en detrimento del vehículo en propiedad.
 - La minería para cubrir las necesidades de las baterías debe regularse de forma apropiada para asegurar que se lleva a cabo en condiciones de responsabilidad ambiental y social.
- Los fabricantes de automóviles deben detener inmediatamente la producción del diésel y eliminar la producción de vehículos de combustible (incluido híbridos) para el 2028.
- Dichos fabricantes necesitan invertir en nuevos modelos de vehículos eléctricos asequibles, compactos y de bajo consumo (incluso reduciendo el tamaño de sus baterías) pero también necesitan desarrollar nuevos modelos de negocio, evolucionando hacia la provisión de servicios de movilidad eléctrica y compartida, para reducir rápidamente la tasa de vehículos en propiedad y por tanto el tamaño total del parque.

GREENPEACE