

CONSULTA PÚBLICA PREVIA SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE UN IMPUESTO QUE GRAVE EL USO DEL TRANSPORTE AÉREO.

Comentarios de Greenpeace

a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.

Dentro de los grandes emisores de gases de efecto invernadero (GEI) el sector del transporte supone la pieza más crítica. No solo es el principal emisor en nuestro país, acaparando un 27% del total de emisiones; también es el sector que más ha incrementado sus emisiones, alcanzando en 2018 una aportación un 54% superior a 1990 (Inventario Nacional de GEI, ed. 2020) cifra que se eleva al 129% en el conjunto de la UE (AEMA, 2019). Una situación que nos aleja de los objetivos vinculantes de reducción fijados en el Acuerdo de París, y que amenaza con neutralizar los avances realizados en otros grandes emisores, especialmente en la generación de energía eléctrica.

Dado que la mayoría de estas emisiones corresponde al transporte por carretera (72% según la Agencia Europea de Medio Ambiente) los esfuerzos empleados por los diferentes niveles de la administración pública se están dirigiendo a mitigar dicho sector, por un lado mediante la **renovación de flotas por modelos menos contaminantes** e incluso eléctricos, y por otro mediante **un cambio modal efectivo** que trasvase el mayor número posible de viajes hacia los modos más limpios: autobús y ferrocarril, en especial el ferrocarril alimentado mediante energía eléctrica renovable.

Aunque el peso del sector aéreo es notablemente inferior frente al transporte por carretera, existen varios motivos que hacen necesario la toma de medidas correctoras en relación a sus emisiones de GEI:

- **Las emisiones del transporte aéreo son las más elevadas en términos de pasajero-km** en comparación a otros modos de transporte. En vuelos de corto alcance la diferencia puede ser más de 2000% respecto al ferrocarril eléctrico. Una diferencia que se ve agravada por los efectos de las emisiones de GEI en capas altas de la atmósfera, donde su impacto resulta más acusado.
- **La tendencia creciente de la aviación**, tanto en número de vuelos como en kilómetros recorridos, reflejan un incremento entre un 5-7% anual (ICAO, 2019; AENA, 2019) con una proyección que apunta a que el tráfico aéreo mundial se duplicará en 15-20 años (Airbus, 2018; IATA, 2018).
- **La ausencia de un avance técnico en la tecnología de las aeronaves que permita una reducción efectiva de las emisiones**. Mientras que en el transporte por carretera existen soluciones bajas en emisiones a escala comercial, el sector aéreo seguirá dependiendo en exclusiva de los combustibles fósiles al menos durante la presente década. Las mejoras en la eficiencia de las aeronaves de