

TRANSFORMA EL TRANSPORTE

Una guía para descarbonizar la movilidad
en 2040

GREENPEACE

TRANSFORMA EL TRANSPORTE

Una guía para descarbonizar la movilidad en 2040

Mientras el mundo se tambalea por el impacto inédito de la COVID-19, el panorama del sector del transporte y el futuro de la movilidad resultan aún inciertos. La industria del automóvil, las aerolíneas y los cruceros se enfrentan a fuertes pérdidas, y muchas ya han recibido rescates y fondos públicos desde los Gobiernos europeos para mantener sus sectores a flote.

Sin embargo, la crisis climática sigue siendo la mayor amenaza existencial a la que nos enfrentamos, siendo el transporte uno de los sectores que más contribuye al aumento de las emisiones y la temperatura del planeta. Mientras la mayoría de emisores de gases de efecto invernadero (GEI) se han reducido en mayor o menor medida, las emisiones del transporte han acelerado su crecimiento un 28% en la UE, frente a los niveles de 1990. La aviación internacional, el tráfico marítimo y el transporte por carretera han sido las fuentes que más rápido han crecido en Europa. Como resultado, hasta un 27% de todas las emisiones europeas de GEI en 2017 procedían del transporte.

El transporte es también la principal causa de la contaminación atmosférica en toda Europa. Se ha demostrado cómo la contaminación del tráfico rodado agrava los síntomas y la letalidad de la COVID-19 aumentando así el impacto de la pandemia¹, al mismo tiempo que provoca un conjunto de enfermedades incluyendo problemas respiratorios crónicos (como EPOC o asma), cáncer, infartos y fallos cardiovasculares².

No es menos preocupante la previsión del próximo informe del IPCC para 2021, que ya pronostica que el calentamiento en la superficie de la Tierra alcanzará los 5°C, rebasando las peores predicciones que hasta ahora consideraban un incremento de 3°C en el peor de los escenarios³. Sencillamente no podemos esperar más para afrontar un cambio de verdad. Para que nuestro transporte esté alineado con los objetivos que hagan frente a la emergencia climática y preserven la salud humana, Europa necesita revolucionar la forma en la que se desplazan viajeros y mercancías. Y lo necesitamos cuanto antes.

Este nuevo informe elaborado por [Climact](#) y [NewClimate Institute](#) explora la descarbonización del transporte europeo en 2040 sin depender de biocombustibles ni energías contaminantes. Mediante este trabajo se pretende dotar a los responsables políticos de una hoja de ruta que permita lograr una transición acorde con la magnitud y urgencia que exige la comunidad científica, contribuyendo de forma justa a limitar el calentamiento global por debajo de 1,5°C.

1 Matthew A Cole & Ceren Ozgen & Eric Strobl, 2020. "Air Pollution Exposure and Covid-19" Universidad de Birmingham (Reino Unido)

2 Naciones Unidas, 2018. "Air pollution: know your enemy" <https://www.unenvironment.org/news-and-stories/story/air-pollution-know-your-enemy>

3 <https://www.theguardian.com/environment/2020/jun/13/climate-worst-case-scenarios-clouds-scientists-global-heating>

TRANSFORMA EL TRANSPORTE

3



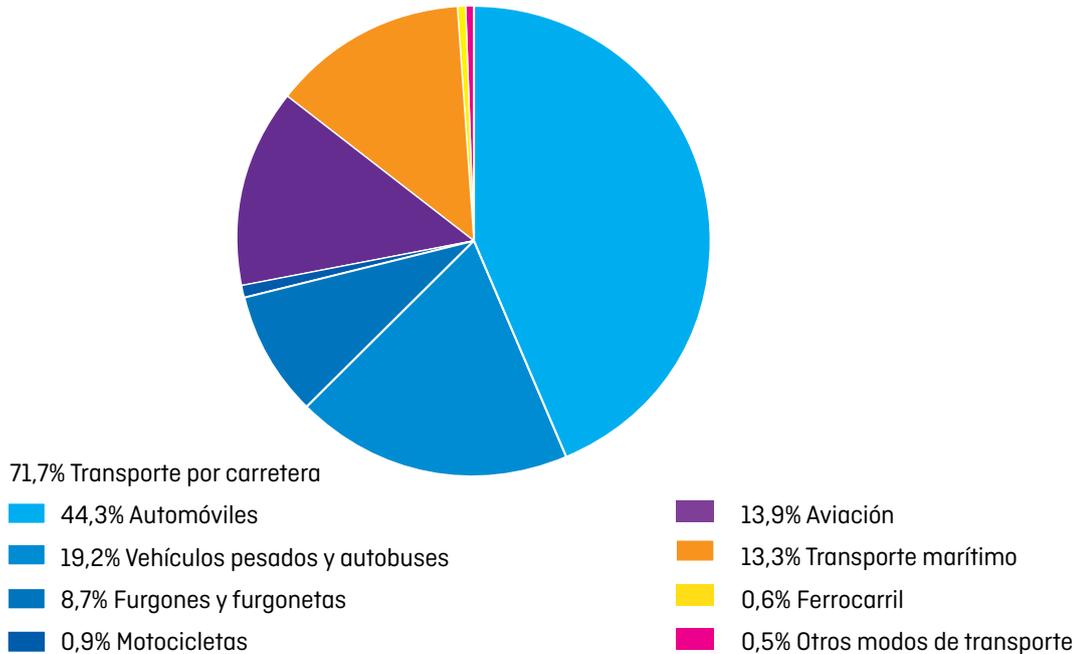
Transformando el transporte público

FOTO: Greenpeace / Pedro Armestre

STOP CO₂

El informe analiza todos los modos de transporte: tanto en superficie (coches, camiones, trenes, autobuses, bicicleta y peatones), como el aéreo y el marítimo-fluvial. Se consideran tanto pasajeros como mercancías sobre asunciones realizadas en ámbitos urbanos e interurbanos. El informe detalla las fases intermedias necesarias, los retos y las ventajas asociadas a cada una de ellas, así como las políticas que deben implantarse en cada ámbito.

Reparto de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte en 2017 - UE28 (Fuente: EEA)⁴



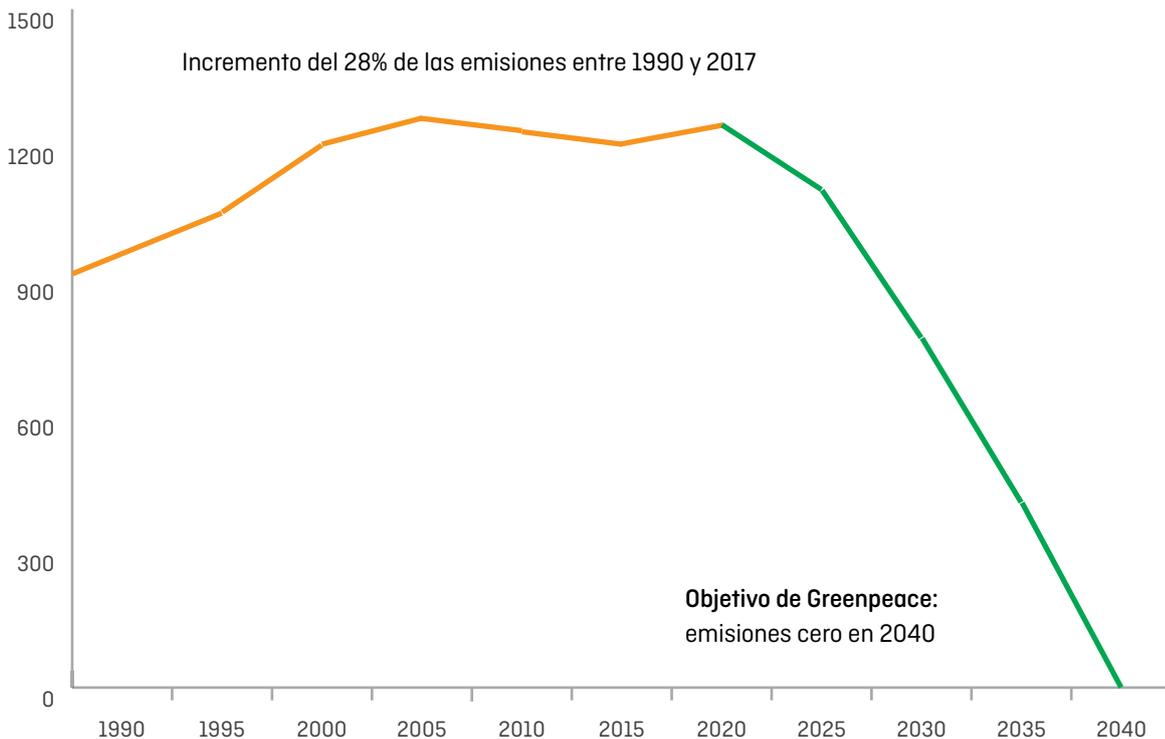
Si la pandemia de la COVID-19 nos ha parado en nuestra movilidad, los europeos tenemos una oportunidad única para repensar cómo podemos construir sistemas de movilidad resilientes, sostenibles y equitativos para todas las personas. Los ferrocarriles europeos, robustos en muchos aspectos, chocan en las fronteras con barreras de infraestructuras, servicios y horarios. Debemos corregir una fiscalidad que penaliza al ferrocarril gravando con impuestos la energía eléctrica mientras que las aerolíneas, su competencia directa, no pagan impuestos por los hidrocarburos que consumen.

Los gobiernos locales deben ampliar los espacios peatonales y ciclistas de forma inmediata, permitiendo así que se desarrollen soluciones de micromovilidad como bicis eléctricas, patinetes y otros vehículos de movilidad personal; así como priorizar la mejora y extensión de las redes de transporte público, siempre con energía renovable. Y si las ciudades deben comprometerse a limitar el tráfico rodado (ya sea mediante zonas de bajas emisiones, peajes urbanos o áreas peatonales), las políticas estatales también deben desplegar una densa red de recarga para vehículos eléctricos, como parte de las medidas necesarias para descarbonizar el transporte europeo tan pronto como sea posible.

⁴ Agencia Europea de Medio Ambiente (2019) "Emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte en Europa" <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-12>

Estos cambios radicales requieren medidas valientes y efectivas. Para responder a la emergencia climática necesitamos la concienciación y capacidad de respuesta por parte de quienes gobiernan. Hoy en día es fácil ver las grietas de un sistema que no beneficia a la sociedad en su conjunto; el mismo sistema que insiste en invertir en combustibles fósiles, contaminación y desigualdad a costa de la salud humana y la protección del clima. Y esto ya no es admisible. Si algo está claro, es que la innovación incremental⁵ y las [tímidas] mejoras en la eficiencia son insuficientes para desencadenar un cambio sistémico con la magnitud requerida.

Emisiones del sector transporte en la Unión Europea (mill. T CO₂)



El sector del transporte necesita una disrupción a gran escala, una transformación fundamental que debe arrancar hoy para poder implementarse en la presente década de 2020.

PRINCIPALES HALLAZGOS DEL INFORME

Si Europa pretende descarbonizar el transporte en 2040, hay que ponerse manos a la obra. Cualquier enfoque debe contemplar acciones efectivas sobre dos frentes: los cambios de hábitos sociales y la sustitución de la tecnología existente mediante inversiones en innovación.

Para que ambos sean sostenibles y de coste eficiente, las políticas públicas deben reducir las necesidades de transporte al mismo tiempo que promueven cambiar los patrones de movilidad hacia modos respetuosos con el clima así como mejorar la tecnología actual. Hasta ahora, las políticas dirigidas a reducir las necesidades de movilidad y promover el cambio modal han recibido mucha menos atención y una falta de coordinación de los líderes europeos. Pero Europa no puede permitirse el lujo de descartar soluciones reales; necesitamos contar con todas ellas.

Para conseguir un sector del transporte compatible con la protección del clima es crucial incrementar los esfuerzos en reducir la demanda y promover el cambio modal. Las ciudades deben priorizar la movilidad sostenible con más y mejor infraestructura para una movilidad segura y activa, como andar o ir en bicicleta.

⁵ La innovación incremental consiste en la acción de crear un valor adicional sobre un producto que ya existe a través de la adición de mejoras, sin cuestionar ni modificar la base conceptual del producto.



**2028:
NI DIÉSEL
NI GASOLINA
GREENPEACE**

Ciudades para personas,
no para coches

FOTO: Greenpeace / Pedro Armestre

Las palancas de cambio para lograr la descarbonización en 2040



Cambios tecnológicos

- 43% - Mejoras en la eficiencia y transición hacia tecnologías alternativas
- 10% - Transición hacia combustibles sintéticos (renovables) para aviación

Cambios sistémicos

- 21% - Reducción en la demanda de transporte
- 11% - Cambio modal hacia transportes sostenibles
- 15% - Retirada de la circulación a los vehículos diésel y gasolina

También serán necesarias determinadas inversiones en sistemas de transporte colectivo como líneas ferroviarias y nuevas flotas de trenes y autobuses. Sin olvidar la imperiosa necesidad de reducir la cuota de mercancías por carretera en favor de los más eficientes e infrautilizados ferrocarriles y vías fluviales, junto a políticas que prioricen los modos sostenibles y el transporte intermodal. **Es importante que se deje de alimentar a los sectores contaminantes con nuevos proyectos como más autopistas o la construcción y ampliación de aeropuertos.** Reducir el volumen de los viajes más ineficientes energéticamente será clave para permitir una transición más rápida hacia nuevas tecnologías, con unos costes de implementación asumibles frente a la actual magnitud de la carretera y la aviación.

¿Cómo descarbonizar el transporte en 2040?

- Acabar en 2028 con la venta de nuevos vehículos diésel y gasolina (incluyendo los híbridos) para retirarlos por completo de la circulación en 2040 en toda Europa.
- Reducir el parque de automóviles un 27% en 2030 y un 47% en 2040, respecto a los niveles de 2015.
- Incrementar un 25% el grado de ocupación (nº viajeros por vehículo) y de utilización (nº propietarios por vehículo) de los automóviles que sigan circulando entre 2020 y 2050, y un 20% para los furgones y furgonetas.
- Reducir el uso del automóvil en 2040 del 62% al 42% en las grandes zonas urbanas (y más estricto en el centro de las ciudades) y del 79% al 68% en áreas rurales.
- Reducir la demanda de movilidad (excepto aviación) un 12% en 2040 comparado con los niveles pre-COVID.
- Rebajar el número de camiones en las carreteras europeas en 2040, de 6 a 3,6 millones, al mismo tiempo que se duplica el transporte de mercancías por ferrocarril y vías fluviales que pasan del 29% al 58% en 2040.
- El uso de los combustibles sintéticos (eFuel) producidos con energía renovable debe reservarse exclusivamente a aquellos modos que no disponen de alternativas tecnológicas, como la aviación.

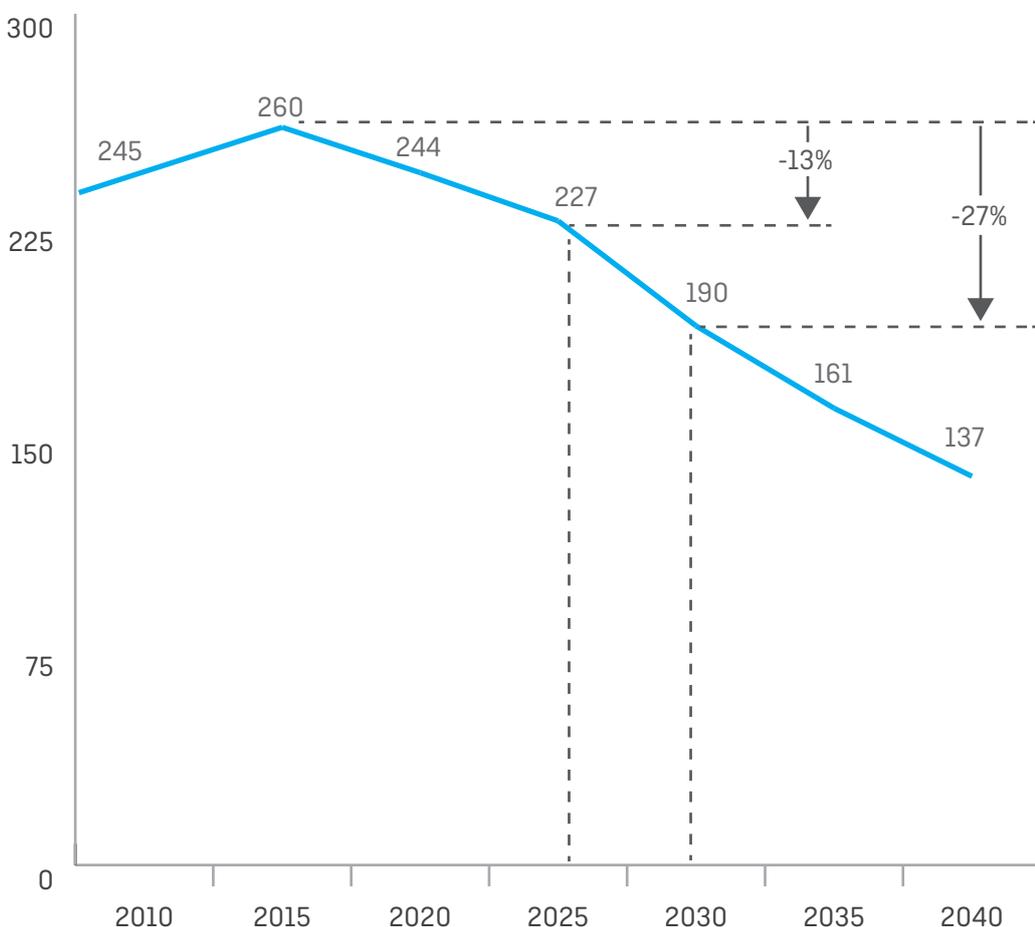
- Reducir el consumo energético del transporte terrestre, mercancías y aviación un 63% en 2040 respecto a 2015.
- Asegurar una producción suficiente de combustibles sintéticos (eFuel) renovables para la aviación y reducir el número de pasajeros*km en avión un 33%. No obstante, considerando que los eFuel están aún lejos de ser elaborados a escala comercial, la demanda de la aviación deberá decrecer mucho más.

En el siguiente punto presentamos las principales conclusiones, los impactos y las recomendaciones para cada uno de los sectores del transporte que se han analizado en este informe.

Automóviles

Para atacar las emisiones del transporte por superficie exigimos a la clase política que implementen medidas que afecten tanto a la demanda (reducción y cambio modal) como sobre la oferta (prohibiciones y mejoras). En este sentido es fundamental una ruta clara y ambiciosa hacia el fin de los automóviles con motor de combustión, **acabando con la venta de estos vehículos lo antes posible -como tarde en 2028- y con medidas claras para retirarlos de la circulación en toda Europa en 2040**. La completa extinción de los coches diésel y gasolina debería suceder primero en aquellas ciudades que están liderando el desarrollo de alternativas, también para preservar la calidad del aire con los criterios que fija la UE. Y aún más importante, respecto a 2015 el **parque circulante necesitará reducirse un 27% en 2030 y un 47% en 2040, lo que significa que las ventas totales de turismos y furgonetas deben reducirse sustancialmente**. Por ello será esencial que el sector del automóvil desarrolle potentes planes de reconversión justa para las plantillas de la industria mientras diversifican su actividad.

Evolución del número total de turismos y furgonetas en el parque circulante de Europa (mill.)



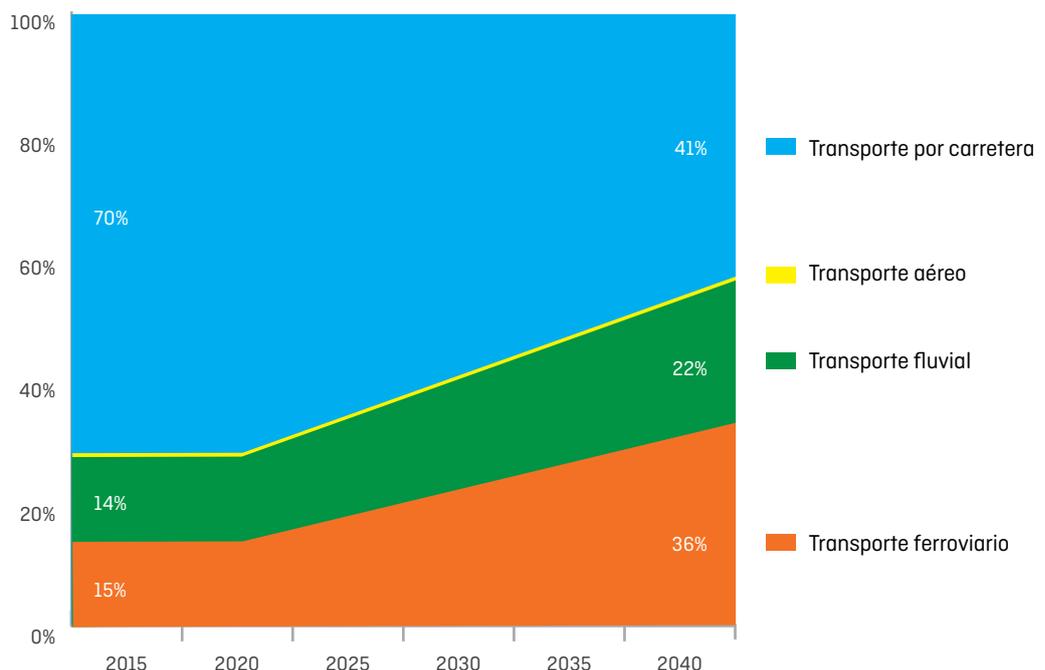
De forma simultánea a la reducción del parque circulante, el grado de ocupación y utilización del resto de vehículos necesitará incrementarse un 20-25% entre 2020 y 2050, intensificando su actividad a través de su uso compartido (*car-pooling*) y la titularidad compartida (*car-sharing*). Adicionalmente, es necesario un cambio cultural frente a la idea de “tener un coche por persona” y un fuerte descenso en el número de viajes en coche, incluso eléctricos. El uso del vehículo privado debe reducirse del 62% al 42% en las áreas metropolitanas⁶⁶ (y menos aún en el centro de las ciudades) y del 79% al 68% en zonas rurales entre 2020 y 2040. El coche en la ciudad ha de ser la excepción y no la norma, promoviendo el cambio modal hacia el transporte público (tanto ferroviario como autobús) e incrementando los espacios para mejorar la movilidad activa, ya sea andando o en bicicleta.

Gracias al incremento del trabajo desde casa y el mayor uso de videoconferencias, la mejora en la planificación urbanística y la reducción de distancias, **los Europeos recorrerán un 12% menos de kilómetros en 2040 comparado con hoy día** (excepto en avión) ayudando a reducir las emisiones en las próximas décadas.

Mercancías

El transporte de mercancías no ha gozado de la atención necesaria cuando se aborda su papel en las crecientes emisiones del transporte, pero es una pieza necesaria en este puzzle contra el cambio climático. Según la Agencia Europea de Medio Ambiente, las emisiones de CO₂ del transporte ferroviario son 8 veces inferiores por tonelada-km⁷⁷ respecto al transporte por carretera, pero sólo el 15% de las mercancías de Europa se mueven en tren (el 1,8 % en España). **Para 2040 el número de camiones en las carreteras europeas deberá disminuir entre 3,6 y 6 millones, mientras que el tráfico fluvial y ferroviario deberá duplicar su uso hasta el 58% de las mercancías transportadas en este periodo.** Por tanto, el reparto modal del ferrocarril deberá incrementarse del 15% al 36% en 2040, y el correspondiente al transporte fluvial deberá pasar del 14% al 22% para entonces. Semejante cambio modal requerirá un apoyo constante a las personas trabajadoras de la carretera con el fin de proteger sus derechos laborales, ingresos y condiciones sociales para lograr así una transición justa.

Cambio modal en el transporte de mercancías



6 Estudio de NEF sobre la recolocación del empleo en el sector aéreo de Reino Unido <https://www.theguardian.com/business/2020/jun/10/airline-job-losses-could-be-on-scale-of-1980s-mining-industry-report-warns>

7 13 g CO2/tkm en ferrocarril frente a 109 g CO2/tkm en transporte por carretera [‘del pozo a la rueda’] <https://lowcarbonfreight.eu/lessons/how-to-compete-with-trucks/>

Aviación

Antes de la crisis del COVID-19, los estudios sobre las emisiones del transporte aéreo pronosticaban para el año 2050 un incremento del doble o el triple de las mismas, consumiendo hasta un cuarto del presupuesto mundial de carbono para el escenario de 1,5°C⁸. Los vuelos con origen en Europa son responsables de la emisión de 184 millones de toneladas de CO₂ al año, mientras que las emisiones en los vuelos internos a la UE acumulan 62,1 millones de toneladas de CO₂ (el 34% del total)⁹. **Estas cifras demuestran que sin una reducción en la demanda del avión es imposible descarbonizar el sector del transporte, pues ni la innovación ni la mejora tecnológica son capaces por sí solas de hacer frente a la emergencia climática.** Incluso considerando la hipótesis de que fuera viable producir combustibles sintéticos para la aviación a escala comercial y basados en energías renovables, el informe apunta a una reducción de la demanda en el sector del 33% (en pasajeros-km) para el año 2040, respecto a los niveles previos a la COVID-19¹⁰.

Considerando el lento desarrollo de los combustibles sintéticos y la presión que supondrán en el consumo energético, esta reducción resulta más importante aún en 2020. Es necesario un importante recorte en los vuelos de largo radio, así como una reducción progresiva de todos los vuelos cortos en la UE acompañado de la promoción del turismo de proximidad. A corto plazo es crucial tanto el compromiso político como la necesidad de servicios ferroviarios competitivos -diurnos y nocturnos- que sustituyan aquellos vuelos reemplazables. Para dar la vuelta a la tendencia actual hace falta un cambio de mentalidad, si bien podemos reconocer que el transporte aéreo sigue reflejando importantes desigualdades tanto en Europa como mundialmente. Solo una pequeña minoría de la población utiliza el avión de forma habitual, incluso entre los europeos, con un gran impacto por persona transportada. Como ejemplo, basta considerar que un vuelo de ida y vuelta de Madrid a Bruselas genera unos 220 kilos de CO₂, cuando hay 17 países donde una persona emite de media menos de esa cantidad en todo un año.

Energía

La eficiencia energética que se lograría asumiendo los cambios antes mencionados para el transporte en superficie, las mercancías y la aviación reduciría el consumo energético en un 63% para 2040¹¹ respecto a los niveles de 2015. Por comparar, la reducción de energía contemplada por la Comisión Europea se limita a un 29% en 2040 en su última previsión publicada¹².

Sin embargo, no será posible lograr un transporte neutro en carbono sin descarbonizar totalmente el sector energético y dotarlo de fuentes 100% renovables. Si la electrificación de diversos modos de transporte (ya sea directa o indirecta) permitirá que sean más eficientes, también traerá como consecuencia un incremento de la demanda eléctrica, que solo para alimentar el transporte por carretera requerirá hasta 899 TWh en 2040. Semejante cifra debe ser un estímulo para acelerar un sector eléctrico 100% renovable. Pero más allá de eso, Europa debe reducir su demanda de transporte y dirigirla hacia modos menos contaminantes y con vehículos cada vez más eficientes energéticamente a fin de reducir el consumo total de energía.

8 <https://www.carbonbrief.org/aviation-consume-quarter-carbon-budget>

9 Transport and Environment [2020] "Maximising air to rail journeys. <https://www.transportenvironment.org/publications/maximising-air-rail-journeys>

10 El crecimiento de la aviación se ha paralizado debido al COVID pero los planes de la industria todavía contemplan volver a la "normalidad": "En crisis anteriores, la aviación tardó entre 2 y 6 años alcanzar el nivel de emisiones anteriores a la crisis [...] La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) espera también que "el tráfico aéreo pueda recuperarse más lentamente que el resto de la economía" y que "los vuelos internacionales no recuperarán los valores de 2019 hasta 2023 o 2024" (IATA 2020a). Lambert Schneider and Jakob Graichen, Öko Institut e.V. (2020) Should CORSIA be changed due to the COVID-19 crisis?

11 Esta cifra no incluye el transporte internacional de mercancías, en tanto este sector está excluido (aunque en debate) de las proyecciones y escenarios que maneja la UE.

12 Comisión Europea [2018] Estrategia climática a largo plazo para 2050. https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_es

Metodología del informe

Climact y NewClimate Institute han elaborado un estudio bajo la premisa de lograr la descarbonización del transporte europeo en 2040 sin depender de los biocombustibles ni de las energías fósiles. El uso de biocombustibles se descarta en este estudio, pues solo puede garantizarse que una parte relativamente pequeña de los mismos procede de fuentes respetuosas con el entorno.

La descarbonización del transporte en el escenario de 2040

El escenario elaborado describe las implicaciones que tendría alcanzar la descarbonización del transporte europeo en el año 2040 y analiza sus consecuencias en otros sectores como la energía o la industria. El objetivo explícito consiste en describir una transición caracterizada por el calado de las acciones necesarias y en coherencia con la urgencia y la magnitud requeridas por la comunidad científica. El IPCC ha dejado claro que para limitar el calentamiento global a 1,5°C es necesario reducir drásticamente las emisiones hasta el cero neto en el año 2050. El objetivo del estudio consiste en definir y analizar cómo la UE debe contribuir para cumplir con los objetivos del Acuerdo de París y lograr su descarbonización en 2040.

Modelo EUCalc

EUCalc es un modelo de simulación económica que abarca a los 27 países de la UE, Reino Unido y Suiza, y que contempla al transporte terrestre, aéreo y marítimo. El modelo pronostica las implicaciones que los cambios tecnológicos y culturales tendrán sobre la energía, las emisiones de GEI, el medio ambiente y los recursos en el año 2050.

Un marco político basado en “reducir, cambiar y mejorar”

Si los resultados del modelo nos muestran qué hace falta para alcanzar un transporte neutro en carbono en 2040, es fundamental detallar las medidas concretas que nos permitirán lograrlo. Dichas políticas se apoyan en tres ejes: la reducción de la demanda, el cambio modal y la mejora tecnológica en el transporte.

INDICADORES DE LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE
<p>1 - REDUCIR LA MOVILIDAD</p> <p>Demanda de transporte (viajeros*km)</p> <p>Grado de ocupación (viajeros*km / vehículos*km)</p> <p>Nivel de utilización (vehículos*km / vehículos al año)</p>
<p>2 - CAMBIAR EL TRANSPORTE</p> <p>Reparto modal (% por cada modo)</p>
<p>3 - MEJORAR EL TRANSPORTE</p> <p>Reparto tecnológico (% por cada tecnología)</p> <p>Eficiencia energética (por viajeros*km)</p> <p>Combustible (% por cada combustible)</p>

El empleo de los combustibles sintéticos (e-fuels) es una pieza más de este gran puzzle, pero debe considerarse como el último recurso y únicamente para aquellos transportes sin una alternativa energética (como sucede con la aviación) debido a los aspectos que dejan sin resolver esta forma de energía. La eficiencia del ciclo de vida de los e-fuels todavía es baja y su desarrollo está aún en mantillas¹³.

UN CAMBIO RADICAL REQUIERE MEDIDAS PROFUNDAS

Al mismo tiempo que la UE y los gobiernos nacionales firmaban el Green Deal Europeo, las empresas de transporte más contaminantes han recibido miles de millones en formas de ayudas públicas, principalmente a través de las subvenciones a la compra de coches diésel y gasolina, o con los rescates a las aerolíneas¹⁴. Unas ayudas que se han aprobado sin ninguna condición climática o social a cambio. Si los gobiernos van a gastar millones de euros en dinero público para relanzar la economía¹⁵ deben asegurarse que su estrategia de inversión es social y ambientalmente justa, en línea con los objetivos del Acuerdo de París. Por tanto, las nuevas medidas y regulaciones deben ir dirigidas a reducir la demanda de transporte y sus emisiones, no a aumentarlas.

En nuestras políticas de movilidad existen enormes lagunas en donde las medidas actuales no nos llevan en la dirección correcta, sino más bien al contrario. Los gobiernos no están preparados para el desafío que viene y es hora de que las personas al mando tomen medidas audaces y ambiciosas que definan la movilidad del futuro. Hace falta valentía, convicción y coordinación, y hay que empezar ya.

Para descarbonizar el transporte de forma efectiva Greenpeace recomienda políticas sobre 3 áreas clave:

¹³ Desde T&E se indica que la directiva europea RED II ya contempla un primer paso en el despliegue de los combustibles sintéticos, con una penetración asumible entre el 1 y el 2%, y reconociendo que "esta tecnología aún está en sus inicios". <https://www.euractiv.com/section/aviation/news/green-aviation-set-for-end-of-year-lift/>

¹⁴ Greenpeace European Unit (2020) "Panel de seguimiento de los rescates a la aviación". <https://www.greenpeace.org/eu-unit/issues/climate-energy/2725/airline-bailout-tracker/>

¹⁵ En julio de 2020 los jefes de estado de la UE acordaron un fondo de recuperación de 750.000 millones de euros así como un presupuesto de 1,1 billones de euros para el periodo 2021-2027.



Infraestructura para bicicletas

FUENTE: Greenpeace / Pedro Armestre

1 Destinar la financiación de los sectores más contaminantes a soluciones de movilidad sostenible que ayuden a las personas y a las ciudades en la transición hacia una movilidad respetuosa con el clima.

- Los rescates, los fondos de recuperación municipales, nacionales y europeos así como los nuevos presupuestos, incluyendo los créditos del Banco Europeo de Inversiones (BEI) deben ser las bases de un plan integral para impulsar una red europea de movilidad sostenible. Un paquete de soluciones que contemple una red ferroviaria eficiente, asequible y accesible tanto en corta como en larga distancia, con trenes nocturnos y diurnos. Soluciones basadas en el transporte público, los espacios peatonales y ciclistas, los servicios de movilidad compartida, la intermodalidad y el turismo de proximidad. En lugar de basarse únicamente en la construcción de más infraestructuras, se necesitan mejoras en la gestión para coordinar los ferrocarriles europeos, eliminando las barreras fronterizas y los 'cuellos de botella' y estandarizando los sistemas de venta y circulación, como ya sucede con la aviación. La defensa de los derechos del consumidor a lo largo de las fronteras es también esencial para promover un transporte europeo sostenible.
- Detener las ampliaciones de aeropuertos y autopistas en Europa de manera que no reciban fondos públicos, evitando así seguir promoviendo transportes contaminantes. Como parte de su política climática, el BEI debe establecer un veto claro sobre las inversiones que amplían la capacidad de autopistas y aeropuertos. En su lugar, el BEI debe apoyar la electrificación de las flotas de transporte público y la renovación de los trenes de viajeros y mercancías, sustituyendo progresivamente a los viajes en coche o avión.
- Cualquier apoyo a los vehículos diésel y gasolina, así como los SUV, no debe recibir fondos públicos, incluyendo los planes de recuperación europeos y nacionales. La tecnología del motor de combustión interna nos ata a los combustibles fósiles, y la tendencia a vehículos cada vez más grandes y pesados como los SUV es opuesta a un uso eficiente de los recursos y el espacio público. La posesión de turismos en la UE se ha incrementado considerablemente desde el año 2000, pasando de 411 coches por cada 1.000 habitantes a 516,¹⁶ unos coches que permanecen parados el 92% del tiempo.¹⁷ Aunque los coches seguirán siendo necesarios para ciertos usos, no es necesario tener un coche por persona para disfrutarlos.
- En su lugar, deben implantarse beneficios fiscales para ayudar a las personas y empresas a no depender de un coche propio y opten por alternativas de movilidad más limpias: abonos de transporte público, servicios de movilidad compartida y compra de bicicletas (también eléctricas o de carga). Unas ventajas que deben llegar a todas las personas de Europa, sin que dependa de la región donde vivan. Las ayudas a la compra de vehículos eléctricos deben incentivar la titularidad compartida (por ejemplo, mediante cooperativas de usuarios) y ayudar a que las personas con menos recursos económicos puedan acceder a transportes no contaminantes.
- Es necesario consolidar las ampliaciones de espacios peatonales y ciclistas realizadas provisionalmente durante las fases de desconfinamiento, pues es crítico que las administraciones entiendan que estas medidas son un primer paso hacia la mejora urbana. Las ciudades que reducen el uso del coche deben ser recompensadas con más fondos nacionales y europeos por su contribución positiva al clima.

16 Agencia Europea del Medio Ambiente (2019) "Size of the vehicle fleet in Europe" <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/size-of-the-vehicle-fleet/size-of-the-vehicle-fleet-10>

17 Ellen MacArthur Foundation (2019) https://www.ellenmacarthurfoundation.org/assets/downloads/Mobility_All_Mar19.pdf

- Para reducir la demanda de movilidad, la planificación urbanística debe diseñarse de manera que los usos esenciales estén a distancias caminables o en bicicleta —siguiendo el modelo de “urbanismo de proximidad”¹⁸— devolviendo el espacio público a las personas. Los dirigentes locales, autonómicos y nacionales deben tomar cartas en el asunto restringiendo los turismos diésel y gasolina en áreas urbanas a través de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) ambiciosas y efectivas, comenzando por las ciudades más contaminadas.

2 Normas vinculantes para reducir las emisiones y la demanda de los modos de transporte más contaminantes para lograr su descarbonización en la UE para 2040.

- Las condiciones ligadas a los planes de rescate deben hacer que todas las empresas cumplan con sus objetivos anuales de reducción de emisiones alineados con el objetivo del 1,5°C fijado en el Acuerdo de París, e implementar las medidas necesarias para lograrlo.
- Los gobiernos nacionales y europeos deben prohibir de forma inmediata los vuelos cortos cuando exista una alternativa en bus, tren o ferry para los viajes inferiores a 6 horas, o un tren nocturno si es superior. Es necesario que se recuperen y modernicen los trenes nocturnos suprimidos por los grandes operadores nacionales, y restablecer las conexiones internacionales para complementar una oferta de trenes de larga distancia que permita esta transición hacia un sistema ferroviario transeuropeo.
- Además de la moratoria en las ampliaciones de los aeropuertos, es necesario incorporar medidas para abordar las emisiones en los vuelos de largo radio, como eliminar las exenciones de IVA, impuesto de hidrocarburos y tasas ambientales que disfrutaban actualmente. Solo con la exención del impuesto de hidrocarburos las aerolíneas se ahorraron abonar 27.000 millones de euros en 2019¹⁹. Estas medidas permitirían aplicar el principio de “quien contamina, paga” contribuyendo a una competencia justa frente a otros modos como el ferrocarril.
- Es crucial fijar una fecha común europea para poner fin a la venta de nuevos turismos diésel y gasolina -híbridos incluidos- lo antes posible y nunca más tarde de 2028, transicionando hacia vehículos ligeros y 100% eléctricos. Europa debe levantar el bloqueo a los estados miembros que ya anunciaron una fecha para tal fin. Para minimizar los efectos nocivos de los coches eléctricos es necesario fortalecer los requisitos sociales y ambientales en toda la cadena de fabricación, sobre todo las baterías. Las directrices sobre eficiencia deben aplicarse independientemente del peso y tamaño del vehículo. También es urgente detener el auge de los SUV ya que suponen “el segundo gran motivo del crecimiento de las emisiones en la última década” según la Agencia Internacional de la Energía (IEA)²⁰.
- Cerca de un cuarto de las emisiones de GEI en el transporte se debe a las mercancías, en crecimiento por el aumento del transporte por carretera. Para descarbonizar las mercancías la UE debe sacar de la carretera al menos un 58% del volumen en 2040 y tomar medidas para ralentizar la demanda. Sin una estricta aplicación del principio de “quien contamina (y utiliza la infraestructura), paga” no se logrará una

18 En el “Plan Melbourne 2017-2050”, esta ciudad australiana adoptó el principio de los “barrios de 20 minutos” el cual se define como “vivable localmente”, permitiendo a las personas desarrollar sus actividades diarias en un radio de 20 minutos andando desde casa, con vías ciclistas seguras y opciones de transporte público. La “ciudad de los 15 minutos” o “ciudad de las distancias cortas” es un concepto desarrollado por Carlos Moreno, profesor y urbanista de París que participó con la alcaldesa Hidalgo en la promoción de este modelo durante su campaña electoral. La red de ciudades C40 lo reconoce como una de sus medidas principales.

19 “La introducción de un impuesto sobre el combustible a todos los vuelos con origen en la UE, con un mínimo de 33 céntimos, supondría un incremento del 10% del precio; el número de operaciones, viajeros y emisiones de CO2 decrecería un 11%; habría un 8% menos de personas afectadas por el ruido y la recaudación fiscal se elevaría en 27.000 millones de euros.” Transport and Environment (2019) “Leaked European Commission study on aviation taxes” <https://www.transportenvironment.org/publications/leaked-european-commission-study-aviation-taxes>

20 Agencia internacional de la energía (2019) “Growing preference for SUVs challenges emissions reductions in passenger car market” <https://www.iea.org/commentaries/growing-preference-for-suvs-challenges-emissions-reductions-in-passenger-car-market>

competencia justa entre el ferrocarril y el camión, alejándonos del objetivo de reducir las emisiones en la carretera. Por último, pero no menos importante, es urgente poner en marcha un gran plan de acción europeo que ofrezca un marco común a las mercancías por ferrocarril, a través de incentivos fiscales e inversiones sobre la red existente. Los fondos comunitarios deben priorizar las necesidades del sector ferroviario.

3 Apoyar la reconversión de las personas trabajadoras en sectores dependientes de los combustibles fósiles con planes y fondos para la transición justa.

- En lugar de dedicar miles de millones en rescatar empresas con malas condiciones laborales, es urgente implementar planes de transición ecológica y justa para las personas que trabajan en un sector como el transporte, el cual debe asumir una inevitable transformación para reducir sus emisiones.
- Mientras que una parte del personal puede asumir un trabajo compatible con la descarbonización dentro de su mismo sector, otra parte deberá recapitarse en otras áreas de la economía. Es por ello que la administración debe garantizar el acceso a los programas de reciclaje a todas las personas afectadas.
- También reclamamos que las personas trabajadoras mantengan sus ingresos hasta que encuentren un trabajo estable dentro de este plan de reconversión. La transición justa debe basarse en el diálogo social con todas las partes afectadas, incluyendo la negociación colectiva con las personas trabajadoras y sus sindicatos.
- La redistribución de empleos de la aviación, la automoción y el transporte por carretera hacia la movilidad sostenible es viable²¹, pero necesita ir acompañada de una fuerte voluntad política.

21 Estudio de NEF sobre la recolocación del empleo en el sector aéreo de Reino Unido <https://www.theguardian.com/business/2020/jun/10/airline-job-losses-could-be-on-scale-of-1980s-mining-industry-report-warns>

GREENPEACE

→CONTACTO: Greenpeace España
info.es@greenpeace.org

Greenpeace es una organización ecologista y pacifista, independiente política y económicamente, que no acepta donaciones de gobiernos, partidos políticos ni empresas.

Tel. [+34] 91 444 14 00, info.es@greenpeace.org, www.greenpeace.es

Resumen ejecutivo del informe elaborado por Climate y NewClimate Institute para Greenpeace Bélgica. AQUÍ el informe completo original en inglés.