

La burbuja del motor de combustión

Resumen ejecutivo

Según se agudizan los efectos de la crisis climática, los gobiernos están aplicando cada vez más restricciones a la venta de vehículos diésel y gasolina. Sin embargo, los grandes fabricantes siguen quedándose atrás en la transición hacia el coche eléctrico, y sus previsiones de ventas no están alineadas con el objetivo de 1,5 °C del Acuerdo del Clima de París, según nuestro último informe.

A día de hoy, la industria del automóvil va camino de vender 400 millones de vehículos diésel y gasolina por encima de lo que sería compatible con el límite de 1,5 °C, según este informe publicado por Greenpeace Alemania. Si las regulaciones internacionales continúan elevando su nivel de ambición, los fabricantes se arriesgan a perder buena parte de sus activos y su cuota de mercado.

Este informe evalúa las discrepancias entre las ventas de los grandes grupos del automóvil y el volumen de vehículos diésel y gasolina compatibles con el límite de 1,5 °C fijado en el Acuerdo de París. El equipo investigador concluye que los fabricantes deben acelerar su transición hacia flotas cero emisiones, bajo la doble amenaza de afrontar enormes pérdidas económicas y una catástrofe climática.

Claves del informe

- ▶ Toyota estima vender 2,6 veces el número máximo de vehículos diésel y gasolina necesarios para limitar la temperatura global por debajo de 1,5 °C. Una cifra ligeramente superior a los demás grupos analizados, que pronostican un exceso de ventas de 2,4 veces (Hyundai-Kia), 2,1 veces (Volkswagen) y 1,6 veces (General Motors) respecto a las necesarias para estar alineadas con los objetivos climáticos. Esto corresponde a un exceso de 63 millones de vehículos para Toyota, 43 millones para VW, 39 millones para Hyundai-Kia y 13 millones para GM.
- ▶ La industria del motor va camino de vender 397 millones vehículos diésel y gasolina por encima de los que serían compatibles con el límite de 1,5 °C, con una horquilla entre 330 y 463 millones. Para estar alineados con el límite de carbono de 1,5 °C no es posible vender más de 315 nuevos vehículos diésel y gasolina en todo el mundo. Sin embargo, la industria planea vender 712 millones hasta 2040 (con una horquilla entre 645 y 778 millones).
- ▶ El sector del transporte se dirige a rebasar las emisiones necesarias para mantener 1,5 °C por una cantidad entre 45 y 64 Gt-CO₂, equivalente a entre 3,6 y 5,1 veces las emisiones de CO₂ de China (12,5 Gt-CO₂ en 2021). Debido al peso del sector transporte en el total de emisiones, es altamente improbable que este exceso pueda ser compensado mediante la reducción de emisiones en otros sectores.
- ▶ Para estar alineados con el límite de 1,5 °C, los fabricantes de automóviles deben dejar de vender nuevos vehículos diésel y gasolina en 2030, incluyendo híbridos.
- ▶ Según los actuales objetivos de los cuatro grupos analizados, los investigadores prevén que los vehículos eléctricos de baterías (BEV) representarán tan solo el 52 % de las ventas totales en 2030. Si los grandes fabricantes no se comprometen a acelerar su transición hacia modelos cero emisiones, se arriesgan a perder cuota de mercado frente a las nuevas marcas 100 % eléctricas.
- ▶ Las cada vez más estrictas regulaciones de calidad del aire y frente a las emisiones de gases de efecto invernadero están limitando la venta de vehículos diésel y gasolina. Como resultado, los grandes fabricantes que fallen en conseguir a tiempo su transición hacia flotas eléctricas se enfrentan a una potencial devaluación de sus activos. Más de 2 billones de dólares de

capital están en riesgo si consideramos únicamente a los 12 mayores fabricantes del mundo.

Previsión de ventas de vehículos de combustión frente al límite de carbono de 1,5 °C

según cálculos del informe de Greenpeace Alemania

	Toyota	Volkswagen	Hyundai-Kia	General Motors
% de exceso	164% [144% 184%]	118% [100% 136%]	142% [124% 159%]	57% [25% 90%]
Exceso de venta de vehículos	63 mill [55 mill 71 mill]	43 mill [37 mill 50 mill]	39 mill [35 mill 44 mill]	13 mill [6 mill 21 mill]

* El informe considera tres escenarios de transición. Los destacados en negrita corresponden al escenario base, mientras que los límites inferiores y superiores aparecen entre corchetes.

Metodología

Para la realización de este informe, el personal investigador del Institute for Sustainable Futures, University of Technology Sydney and the Center of Automotive Management y University of Applied Sciences (FHDW) Bergisch Gladbach han determinado el número máximo de vehículos diésel y gasolina que pueden venderse dentro del límite de emisiones alineado con un aumento de temperatura de 1,5 °C, según el Institute for Sustainable Futures' One Earth Climate Model. Posteriormente, han proyectado las ventas futuras de la industria basándose en los objetivos de introducción de vehículos eléctricos y las fechas de extinción de los modelos de combustión anunciadas por cada uno de los grupos analizados: Toyota, Volkswagen, Hyundai-Kia y General Motors. La proyección de las ventas está basada en tres escenarios modelizados para cada fabricante: una transición “en S” para la introducción de modelos eléctricos de batería (BEV), una transición lineal, y un escenario mixto que nos sirve de caso base.

La investigación ha cuantificado un límite de carbono de 53 Gt-CO₂ para vehículos ligeros en el periodo 2020-2050, basándose en un límite global de carbono de 400 Gt para el mismo periodo. Este límite contendría el calentamiento global en 1,5 °C con una probabilidad del 67 %, de acuerdo al Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC).

Demandas de Greenpeace

- ▶ Los fabricantes de automóviles deben detener inmediatamente sus inversiones en tecnologías de combustión interna, acabando

con la venta de nuevos vehículos diésel y gasolina antes de 2028 en Europa, y no más tarde de 2030 en el resto del mundo.

- ▶ La transición a vehículos eléctricos de batería (BEV) debe ir acompañada de un diseño eficiente de los recursos y los vehículos, acabando con el sobredimensionamiento de modelos como los SUVs. Los fabricantes deben emplear su influencia para descarbonizar las cadenas de suministro y asegurar unas condiciones ambientales y sociales justas para todo el mundo.
- ▶ Los fondos de inversión deben comprometerse con los fabricantes para asegurar que dejan de fabricar motores de combustión y toman los pasos necesarios para cumplir con el límite de emisiones alineado con el 1,5 °C.
- ▶ Los gobiernos deben eliminar cualquier subsidio a los vehículos diésel y gasolina y al uso de combustibles fósiles, incluyendo las actuales subvenciones al carburante. Deben proporcionar seguridad jurídica a los fabricantes aprobando la restricción a la venta de nuevos vehículos diésel y gasolina con los plazos demandados.
- ▶ La mera transición a coches eléctricos no es suficiente por sí misma. Necesitamos poner en práctica alternativas al modelo de «un coche por persona»: apostando por soluciones que reduzcan la necesidad y longitud de nuestros desplazamientos diarios, así como priorizando un transporte público asequible y accesible basado en energías renovables, mejores condiciones para caminar y moverse en bicicleta de forma segura y servicios de vehículos de titularidad compartida para cuando sea imprescindible usar el automóvil.
- ▶ Es imprescindible que se protejan los derechos de las personas trabajadoras durante la transición a flotas cero emisiones, donde los programas de reconversión y aprendizaje resultan claves. Las plantillas y los sindicatos deben ser considerados agentes clave para la transición al vehículo eléctrico y su voz debe ser escuchada.