

Reducir las emisiones de los turismos

Las emisiones de gases de efecto invernadero de los coches pueden ser fuertemente reducidas haciendo coches más eficientes, optimizando su uso, y desarrollando combustibles y motores alternativos.

Para prevenir un cambio climático peligroso, necesitamos mantener el incremento de la temperatura global a ser posible en un promedio por debajo de los 2°C, comparado a los niveles preindustriales. Para lograrlo, necesitamos una revolución en la forma en que utilizamos y producimos la energía. Necesitamos acabar con la deforestación y necesitamos hacer que nuestro sistema agrícola sea sostenible. Necesitamos que nuestro gobierno actúe tanto a nivel nacional como internacional. Durante la pasada década, las emisiones de CO₂ del transporte han aumentado a un ritmo más acelerado que cualquier otro sector. Por consiguiente, se necesita la acción urgente para reducir las emisiones del transporte y en particular de los turismos.

Antecedentes

- El transporte contribuye en alrededor de un 13% sobre el total de las emisiones de gases de efecto invernadero y es responsable del aumento más considerable en emisiones. En 2050, bajo un escenario de continuidad, el transporte podría ser responsable de hasta un 50% de las emisiones de gases de efecto invernadero.
 - Los vehículos comerciales, la mayoría de los cuales son turismos, son responsables de más del 40% de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte. Las emisiones de los turismos planean aumentar notablemente, en particular en los países en vías de desarrollo.
 - El gran responsable del incremento de las emisiones de los coches es el aumento del tamaño, el peso y la potencia de los coches, lo cual obtiene en compensación los beneficios de una eficiencia mejorada en la tecnología automovilística. El ahorro del combustible en el parque automovilístico actual de Estados Unidos sería un 24% mayor si este se hubiera mantenido con el peso y la distribución del rendimiento que tenía en 1987.
 - Al contrario de lo que afirman los fabricantes de coches, la seguridad no está involucrada con la disminución del peso de los coches. En cambio, disminuir la potencia y la velocidad de los coches sí cumpliría las aspiraciones de un mayor ahorro en el combustible y en la seguridad general.
 - Limitar la velocidad y supervisar las limitaciones de velocidad puede reducir seriamente las emisiones de los coches. La conducción conocida como conducción ecológica tiene el potencial de reducir las emisiones en más de un 10%.
 - Mientras que más del 90% de los coches se abastecen de combustibles fósiles, hay alternativas disponibles, tanto en formas alternativas de combustibles (biocombustibles, si son producidos en un modo sostenible) como en motores alternativos (coches eléctricos) que pueden contribuir a disminuciones reales en las emisiones.
-

- Además de reducir las emisiones de los vehículos, se pueden lograr importantes reducciones cambiando el transporte por medios de transporte bajos en emisiones y administrando las demandas de transporte. De esta manera, se reduce el kilometraje de los coches y se puede obtener como resultado tanto una importante disminución en las emisiones como mejorar la eficiencia de los coches.
- Además de las emisiones de combustible, el aumento del uso de HFCs (hidrofluorocarburos) con un alto potencial de calentamiento global (como el R134a) en aires acondicionados móviles también está contribuyendo a incrementar las emisiones de gases de efecto invernadero de los coches. Los HFCs son respetuosos con el medio ambiente pero contribuyen al cambio climático y pueden reemplazarse por sistemas de aire acondicionado que utilicen CO2 como refrigerante.

Posición de Greenpeace

- Los sectores automovilísticos en países industrializados deberían reducir sus emisiones actuales en al menos un 30% para el 2020, con una ambición adicional de descarbonizar casi por completo el sector automovilístico para el 2050.
- Los gobiernos tienen que establecer estándares obligatorios para mejorar el ahorro en el combustible de los coches (mejorando la tecnología y reduciendo potencia y peso innecesarios) y deberían apoyar el desarrollo de fuentes sostenibles de combustible y motores bajos en emisiones, como los coches eléctricos.
- Estos estándares de emisiones deberían asegurar un promedio de reducción de emisiones de 5g/km/año en países industrializados. En Europa esto se traduce en una emisión de los coches de no más de 120g/km en el 2012 y 80g/km en el 2020.
- Las diferenciaciones en estos límites obligatorios sólo se pueden permitir en base a la huella del parque automovilístico (ancho de vía multiplicado por la distancia entre ruedas) pero no en su peso. Además se debería disponer de un límite de emisión máxima de CO2 para los modelos de coches individuales.
- Además de regular el ahorro del combustible en los coches, los gobiernos tienen que tomar medidas para minimizar la cantidad de kilómetros conducidos (reduciendo la demanda o cambiando a otros medios de transporte y al transporte comunitario) y tienen que mejorar la forma en que se conducen (reduciendo la velocidad y fomentando prácticas de conducción que reduzcan las emisiones).
- Mientras tanto, en el mundo industrializado los gobiernos tienen que tomar todas las medidas posibles para hacer que las personas cambien el uso de coches privados por el uso del transporte comunitario y no motorizado. Los países en vías de desarrollo pueden evitar este proceso haciendo ahora una elección acertada para desarrollar un sistema de transporte comunitario sostenible.
- Greenpeace respalda la tasación de combustibles fósiles para el transporte según las emisiones de gas de efecto invernadero que provocan, usando parte de estas tasas para invertir en la investigación y el desarrollo de alternativas para el transporte por carretera y combustibles fósiles.
- Por el momento, no hay ningún combustible alternativo o tecnología de motor alternativa que tenga el potencial completo para llevar a cabo las reducciones de emisión necesarias de forma inmediata. Se necesita más apoyo para la investigación y desarrollo de coches híbridos y eléctricos. Mientras tanto, las políticas actuales deberían centrarse en economizar el uso de combustibles con medidas para reducir el transporte y aumentar la eficiencia de los coches (incluyendo reducir su potencia).
- No hay ninguna prueba científica de que los coches diesel actuales contribuyan menos al calentamiento global, incluso cuando emiten menos CO2 porque los coches diesel emiten

muchos otros gases contaminantes. Por tanto, debería detenerse la dieselización como estrategia para reducir las emisiones de CO₂.

- Hay muchas dudas relacionadas con el uso del biocombustible para el transporte y, en muchos casos, los biocombustibles no contribuyen a la reducción de gases de efecto invernadero debido a las emisiones causadas en su producción. Asimismo, el uso de la bioenergía para la producción de electricidad es de total preferencia.
- Los coches eléctricos son altamente eficientes (utilizan hasta un 90% de su energía de entrada) pero no ofrecen todavía la misma gama de conducción que los motores de combustión. En lo que se refiere a los problemas de su alto coste, los problemas de la vida de la batería y los impactos en la red de suministro eléctrico están resueltos y pueden ofrecer una alternativa sostenible de larga duración.
- La tecnología de hidrógeno no está suficientemente desarrollada aún para poder considerarla una alternativa de futuro sostenible. Todavía quedan serias dudas sobre la eficiencia del hidrógeno, tanto en su fase de producción como en su comportamiento como combustible.
- Debería retirarse inmediatamente el uso de HFCs en los aires acondicionados móviles y deberían reemplazarse por refrigerantes con menor o exentos de impacto en el cambio climático.