


ACELERADORES DEL CAMBIO CLIMÁTICO

LAS MARCAS DE COCHE MÁS CONTAMINANTES



#ClimateEmergency

GREENPEACE



“EN ESTE MOMENTO, NOS ENFRENTAMOS A UN
DESASTRE DE ESCALA GLOBAL
PROVOCADO POR EL HOMBRE.
NUESTRA MAYOR AMENAZA EN MILES DE AÑOS.

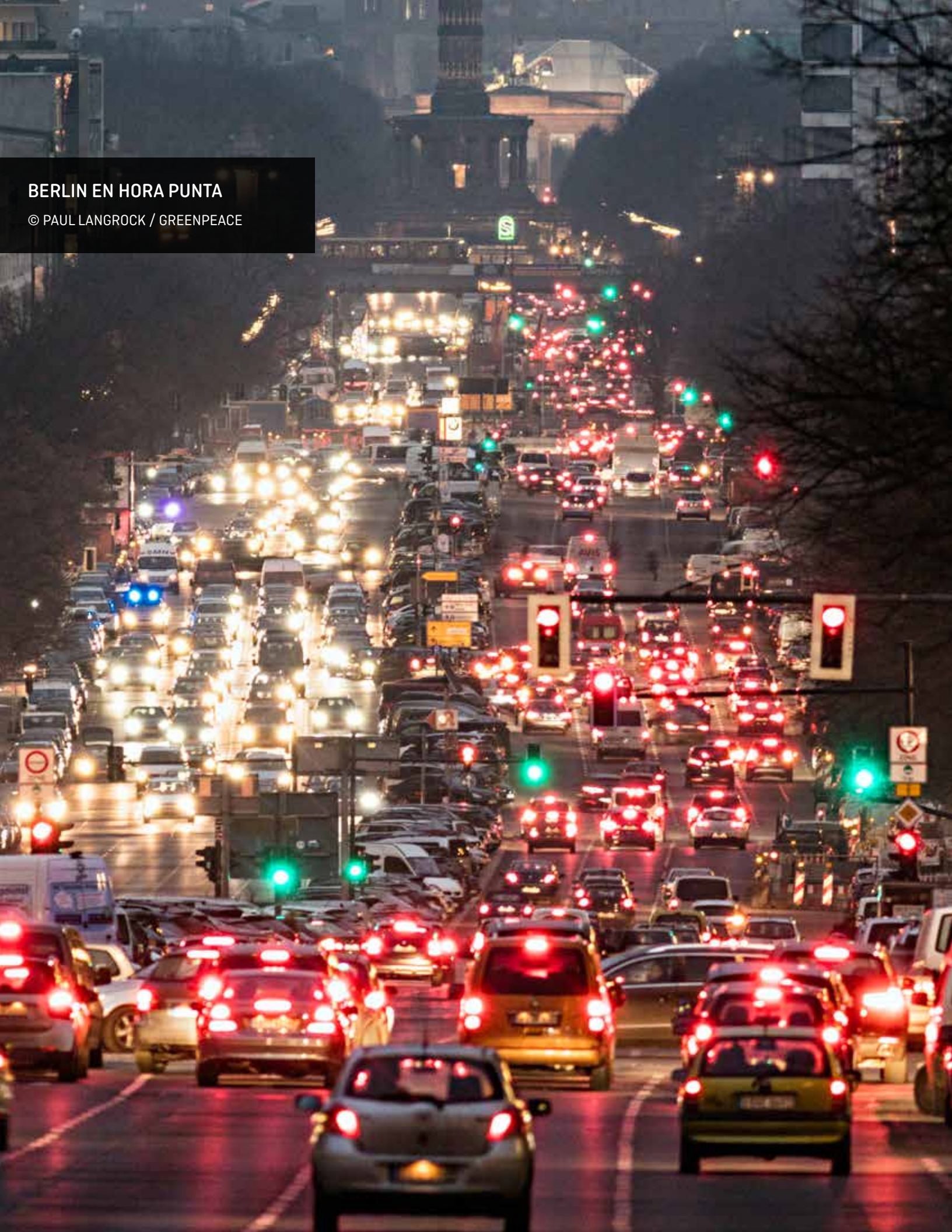
CAMBIO CLIMÁTICO.

SI NO TOMAMOS MEDIDAS, EL COLAPSO DE NUESTRAS
CIVILIZACIONES Y LA EXTINCIÓN DE GRAN PARTE DEL
MUNDO NATURAL ESTÁ EN EL HORIZONTE.”

—Sir David Attenborough, COP24, Diciembre 2018

BERLIN EN HORA PUNTA

© PAUL LANGROCK / GREENPEACE



ACELERADORES DEL CAMBIO CLIMÁTICO: LAS MARCAS DE COCHE MÁS CONTAMINANTES

Greenpeace es una organización global independiente que realiza campañas para cambiar actitudes y conductas, para proteger y conservar el medioambiente y promover la paz.

Para más información: info.es@greenpeace.org:

Autores: Benjamin Stephan, Insung Lee, Jiseok Kim

Editora: Caroline Roberts

Diseño gráfico: Jayne Worth

Maqueta en castellano: Cristina Jardón de Graphic Inside

Publicado en septiembre de 2019

por Greenpeace Este Asiático y Greenpeace Alemania
y traducido por Greenpeace España

Greenpeace East Asia, oficina de Seúl

6F Cheongryong bldg 257,
Hangang-daero, Yongsan-gu,
Seoul, South Korea [04322]

Greenpeace Alemania

Hongkongstr. 10
20457 Hamburg

RESUMEN EJECUTIVO

Durante las últimas décadas, los fabricantes de coches han pretendido entender la grave amenaza que supone el cambio climático. Presentando en las ferias del automóvil sus vehículos más limpios han atraído la atención de los medios de forma positiva. Los anuncios subrayan su enorme preocupación por nuestro bienestar y nuestra seguridad, especialmente la de nuestros niños. Sin embargo, sus decisiones empresariales nos cuentan una historia muy diferente.

El siguiente informe estudia el impacto sobre el clima de los 12 principales fabricantes de coches, ofreciendo nuevos cálculos sobre la huella de carbono de la que han sido responsables en 2017 y 2018¹. Se demuestra cómo las marcas han fallado sucesivamente en su respuesta a la emergencia climática, y revisa la falta de avances realizados dentro de los cinco grandes mercados: Estados Unidos, la Unión Europea, China, Japón y Corea del Sur. Por último, se establecen las demandas de Greenpeace para un cambio radical en la industria para evitar que sean señaladas por la historia como responsables de un cambio irreversible.

Han pasado casi cuatro años desde la firma del Acuerdo de París, que priorizó la necesidad de evolucionar a un sistema de transporte respetuoso con el clima. Para cumplir este acuerdo los fabricantes deben acabar con los coches diésel y gasolina (híbridos incluidos) finalizando sus ventas en 2028.² Un cambio que traería otras ventajas, como una reducción del tráfico y una mejor calidad del aire. Pero la inacción de la industria del automóvil nos impide disfrutar de ese futuro más verde, limpio y que nos permita sobrevivir.³

Esta transformación no puede suceder de un día para otro. Pero necesitamos que los principales actores de la industria se comprometan a reducir progresivamente los motores de combustión interna (ICE, por sus siglas en inglés) a través de un plan de acción con fechas concretas. Los fabricantes de coches rechazan constantemente elaborar estos planes. En su lugar, presionan contra las regulaciones estatales que protegen el clima, no aumentan la producción de vehículos cero emisiones de forma efectiva, y continuamente promueven el uso y posesión de vehículos particulares. Por lo tanto, es crucial que los responsables políticos de todo el mundo implanten normas que aseguren una rápida reducción de los coches diésel y gasolina, y ofrezcan medios de transporte alternativos a la ciudadanía.

Como demuestra este informe, las mejoras en los consumos y la implantación de coches híbridos ya no son soluciones adecuadas para la crisis climática. En su lugar, retrasan el cambio fundamental que necesita nuestro parque circulante. Y la moda actual en las ventas de los SUV supone una seria amenaza a nuestro clima.

La principal cuestión es saber cómo los fabricantes van a transformar su modelo de negocio. Si las compañías de automóvil fallan en su transición y diversificación, pronto serán historia. Las que sobrevivirán serán aquellas que ofrezcan vehículos eléctricos más pequeños, ligeros y eficientes energéticamente. Esos vehículos serán diseñados para su uso de forma compartida, y permitirán conectarse en redes inteligentes para su recarga con energía 100% renovable. Desde principios de los 90 Greenpeace ha retado a los fabricantes de coches a que tomen acciones contra el cambio climático.⁴ En este informe demostramos que, pese a los continuos y crecientes avisos de la comunidad científica sobre la gravedad de la crisis climática, la industria del automóvil sigue haciendo muy poco. Por eso deben iniciar ya su transición, antes de que sea demasiado tarde.

1 La huella de carbono anual de un fabricante es la suma de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en todo el ciclo de vida de los vehículos vendidos en dicho año. Estas emisiones abarcan la fabricación del vehículo, la extracción y combustión del carburante consumido y el desguazado al final de su vida útil.

2 Ver detalles en página 5

3 Freedom to Breathe: Rethinking urban transport, Greenpeace, 2018 https://storage.googleapis.com/planet4-international-stateless/2018/01/1b96c158-air_pollution-transport_report-2018.pdf

4 Acción en salón del automóvil, Archivo Greenpeace, 12 de septiembre de 1991 <https://media.greenpeace.org/archive/Action-at-Car-Show-in-Frankfurt-27MZI-F3EBRY.html>

RESULTADOS CLAVE

- **En 2018 la huella de carbono generada por la industria del automóvil equivale al 9% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero (GEI).** En total, los 12 fabricantes analizados en este informe⁵ son responsables de 4,3 gigatonnes (Gt) de CO₂-eq. Extrapolando este dato, se estima que los 86 millones de coches vendidos en 2018⁶ son responsables de una huella de carbono de 4,8 Gt CO₂-eq, equivalente al 9% de las emisiones globales de GEI⁷ una cifra mayor que las emisiones de GEI de toda la Unión Europea (4,1 Gt CO₂-eq)⁸ [Capítulo 3 del informe completo]
- **Los cinco mayores contaminantes, Volkswagen (582 Mt CO₂-eq), Renault-Nissan (577 Mt CO₂-eq), Toyota (562 Mt CO₂-eq), General Motors (530 Mt CO₂-eq) y Hyundai-Kia (401 Mt CO₂-eq) fueron responsables del 55% de la huella de carbono de toda la industria.** [Capítulo 3 del informe completo]
 - **Volkswagen sigue siendo el mayor responsable del daño climático en 2017 y 2018.** Este grupo (que incluye marcas como Seat, Škoda y Audi) emitió una huella de carbono en 2018 de 582 Mt de CO₂-eq, más alta que todas las emisiones juntas de Australia (535 Mt CO₂-eq).⁹
 - **Ford, General Motors y Fiat-Chrysler-Automobiles registraron las mayores emisiones por vehículo.** No es una sorpresa considerando que sus ventas en EE.UU. están dominadas por grandes SUV y pickups.
 - **El agresivo plan de Hyundai-Kia para incrementar los SUV en su catálogo les empuja a aumentar sus emisiones de CO₂.** Ningún fabricante ha anunciado un plan para acabar con los vehículos de combustión interna, ya sea de forma total o parcial. [Capítulo 4 del informe completo]

5 La huella de carbono analizada abarca la división de turismos de dichas compañías. Algunas de ellas disponen también de divisiones de camiones o autobuses (como VW y Daimler) las cuales no han sido consideradas en este análisis.

6 Global car market remains stable during 2018, as continuous demand for SUVs offsets decline in sales of Compact cars and MPVs, JATO, 21 February 2019 <https://www.jato.com/global-car-market-remains-stable-during-2018-as-continuous-demand-for-suvs-offsets-decline-in-sales-of-compact-cars-and-mpvs/>

7 Emissions Gap Report 2018, UNEP, publicado el 5 de diciembre de 2018, <https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/12/UNEP-1.pdf>

8 Global Annex-I map, UNFCCC 2019, https://di.unfccc.int/global_map

9 Global Annex-I map, UNFCCC 2019, https://di.unfccc.int/global_map

TABLA 1: HUELLA DE CARBONO DE LOS PRINCIPALES FABRICANTES EN 2018

FABRICANTE	PRINCIPALES MARCAS	EMISIONES DE CO ₂ (MT)	COCHES VENDIDOS	MEDIA DE EMISIONES DE CO ₂ POR COCHE EN SU CICLO DE VIDA (T)
Grupo Volkswagen	Volkswagen SEAT Škoda Audi	582	10.810.349	53,8
Renault-Nissan Alliance	Renault Nissan Dacia Mitsubishi	577	10.346.982	55,7
Toyota	Toyota Lexus	562	10.435.420	53,8
General Motors	Chevrolet GMC	530	8.643.003	61,3
Hyundai-Kia	Hyundai Kia	401	7.416.346	54,0
Ford Motor Corp	Ford	346	5.632.734	61,4
F.C.A	Fiat Chrysler Alfa Romeo Jeep	305	4.825.446	63,1
Honda	Honda	283	5.234.818	54,1
PSA Group (incl Opel)	Peugeot Citroën Opel	201	4.084.845	49,2
Suzuki	Suzuki	164	3.306.242	49,6
Daimler AG	Mercedes-Benz Smart	161	2.735.008	58,7
BMW AG	BMW Mini	136	2.500.912	54,4

- **Es necesario mejorar la disponibilidad de los datos sobre emisiones que dan los fabricantes.** Tanto las compañías como varios gobiernos necesitan mejorar su transparencia sobre las emisiones del parque circulante. Y prácticamente no existe información comparable sobre las emisiones durante la fabricación. La población necesita disponer de información detallada para poder evaluar de forma fácil y precisa la evolución y los cambios necesarios en el transporte del futuro. Esta falta de transparencia de la industria es una importante amenaza para nuestro clima y para la sostenibilidad a largo plazo. [Capítulos 3 y 7 del informe completo]
- **Los fabricantes están fallando en su transición tecnológica y falta invertir en soluciones.** De los 12 fabricantes evaluados, solo uno ha establecido un calendario para acabar con los motores de combustión en todo el mundo. Entre las doce compañías no hay planes para una transición compatible con el objetivo de 1,5°C o son insuficientes. [Capítulo 4 del informe completo]
- **Las diferencias entre los test oficiales de CO₂ y las emisiones reales durante la conducción distorsionan la realidad y amenazan el clima.** Los resultados de los test que infravaloran las emisiones y consumos son dañinos para el clima y engañosos para el consumidor, quien acaba gastando más en combustible. La supuesta reduc-

ción de emisiones de CO₂ acaba siendo mucho menor si se consideran las emisiones reales. Falta comprobar si la implantación del WLTP (el nuevo procedimiento armonizado para evaluar emisiones) ha conseguido mejorar este aspecto. [Capítulos 4 y 5 del informe completo]

- **Las mejoras en la eficiencia del consumo se han estancado o incluso invertido.** La reducción de las emisiones medias de CO₂ en coches nuevos vendidos en EE.UU., la UE, China, Japón y Corea del Sur, que suman el 70% del mercado mundial, se han estancado o incluso invertido. Esto demuestra que la tecnología del motor de combustión debe extinguirse al no poder alcanzar la reducción necesaria de sus emisiones. [Capítulo 5 del informe completo]
- **Los híbridos e híbridos enchufables no son la solución.** Los vehículos híbridos de combustión, tanto convencionales como enchufables, están bloqueando el despliegue de alternativas reales. Los híbridos convencionales se alimentan en exclusiva de motores de combustión interna, por lo que no pueden lograr la reducción necesaria de emisiones. Los híbridos enchufables también producen importantes emisiones de CO₂ si no se utilizan de forma óptima en trayectos cortos. Especialmente en Europa, la diferencia entre emisiones reales y en laboratorio para híbridos enchufables es notablemente superior que la de vehículos de combustión. [Capítulo 5 del informe completo]
- **Los SUV convierten una difícil transición en imposible.** La venta de vehículos utilitarios deportivos (SUV) se ha cuadruplicado en los últimos 10 años, desde el 8% en 2008 al 32% en 2018 en Europa. En los EE.UU. los SUV han alcanzado el 69% de la cuota de mercado. Debido a su mayor peso y peor aerodinámica, las emisiones de CO₂ de un SUV es notablemente superior a las de un turismo equivalente. El incremento en ventas de los SUV es uno de los motivos por los que las emisiones de CO₂ se han estancado. [Capítulo 6 del informe completo]
- **Las compañías deben reducir el número de vehículos de combustión interna y tomar medidas más allá de fabricar cada vez más coches.** El cambio climático, y una rápida innovación en el sector del transporte, derivan en una menor necesidad de coches en el futuro. Para sobrevivir, los fabricantes deben encontrar alternativas a seguir fabricando más y más coches. En lugar de seguir promoviendo la compra de un coche por persona, deben desarrollar soluciones innovadoras que ayuden a evitar la posesión individual. Estas soluciones incluyen desde sistemas de alquiler ('car-sharing') a un uso compartido que complementa al transporte público. [Capítulo 7 del informe completo]

¿POR QUÉ GREENPEACE PIDE A LOS FABRICANTES QUE ACABEN CON EL DIÉSEL Y LA GASOLINA EN 2028?

El estudio sobre la automoción elaborado por el Centro Aeroespacial Alemán (DLR) y encargado por Greenpeace Bélgica concluyó que para conseguir mantener el calentamiento global por debajo de 1,5° C con una probabilidad del 66%, la venta de nuevos coches diesel y gasolina debería acabar en 2025, y la de híbridos en 2028. Aunque todavía no existe una modelización global de la descarbonización del automóvil, el fin de la venta en Europa supone un marco de referencia para las compañías de automóvil.

Los fabricantes de coches deben actuar sustancial y globalmente en esta materia. No es suficiente con el fin del diésel, o hacerlo solo en algunos países. Tampoco es aceptable mandar los vehículos contaminantes a otros mercados una vez Europa los prohíba. La fecha objetivo fijada por DLR para Europa debe aplicarse en todo el mundo, acabando con los vehículos de combustible fósil (incluido híbridos) no más tarde de 2028.

REINA SOFÍA

MUSEO NACIONAL CENTRO DE ARTE

ACCIÓN EN EL MUSEO REINA SOFÍA

© GREENPEACE / PEDRO ARMESTRE



RECOMENDACIONES Y DEMANDAS DE GREENPEACE PARA LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL

META: ALINEAR EL MODELO EMPRESARIAL DE LA INDUSTRIA DEL COCHE AL OBJETIVO DE 1,5°C

ACCIÓN Y PASOS

Reducir progresivamente la venta de todos los vehículos de combustión interna (incluso híbridos) para acabar con su venta en 2028 como tarde.

- A. Revelar los informes anuales detallando las emisiones de GEI, incluyendo las emisiones de CO₂ por marcas a nivel global y regional, datos para cada modelo y emisiones en la cadena de suministro a través de su web en un formato abierto.
- B. Establecer un objetivo a nivel compañía para reducir progresivamente la venta de vehículos diésel y gasolina, incluyendo híbridos, en todos los mercados. Y establecer una hoja de ruta clara y concreta de transición hacia vehículos 100% eléctricos (batería o pila de combustible)
- C. Trabajar con empleados, sindicatos y otras partes relevantes para minimizar el impacto de la transición en el empleo, incluyendo los necesarios paquetes de formación en nuevas tecnologías del automóvil.
- D. Abogar por políticas regionales, nacionales y globales alineadas con el objetivo de 1,5°C del Acuerdo de París, como una regulación más estricta de CO₂, planes nacionales para el fin del diésel y la gasolina, y abastecimiento de energía renovable para recarga.

Fabricar vehículos eléctricos pequeños y eficientes de manera sostenible

- E. Priorizar la producción de vehículos pequeños, ligeros y eléctricos.
 - F. Implementar estándares que minimicen el impacto social y medioambiental de los vehículos eléctricos y sus baterías.
- Promover una red de energía renovable para la carga y fabricación de vehículos eléctricos.
 - Objetivo de suministro eléctrico 100% renovable.
 - Trabajar con la cadena de suministro para que transicionen a energías 100% renovable y reduzcan sus emisiones de gases de efecto invernadero.
 - Establecer estándares de suministro de baterías para que los recursos sean empleados de forma responsable con el medio ambiente, eficiente y respetuosa con los derechos humanos.
 - Transparencia en la cadena de suministro y buenas prácticas sociales y medioambientales en la minería y procesamiento de las materias primas para las baterías.
 - Incrementar la inversión en I+D para el desarrollo de baterías con materiales alternativos a los empleados hoy en día, como el litio o el cobalto.
 - Incrementar la durabilidad, longevidad, reparabilidad, eficiencia energética, reutilización y reciclabilidad de las baterías para minimizar el uso de materias primas.

Modelos alternativos a la la fabricación de coches en propiedad

- G. Promover modelos de negocio alternativos dirigidos a reducir el uso y propiedad de un coche por persona.
- H. Invertir en soluciones de movilidad que reduzcan el aumento del tráfico.
- I. Promover servicios que complementen al transporte público, como el uso de sistemas de alquiler ('car-sharing') o servicios de coche compartido.

TABLA 2: LA HUELLA DE CARBONO DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL COMPARADA CON LAS EMISIONES POR PAÍSES DE CO₂ PROCEDENTES DE LA QUEMA DE COMBUSTIBLES EN 2018.¹⁰

RANKING DE CO ₂ 2018	PAIS	MILLONES DE TONELADAS DE CO ₂
1	China	10877
2	Estados Unidos	5107
*	CO ₂ de la industria del automóvil	4796
3	UE 28	3548
4	India	2455
5	Rusia	1765
6	Japón	1321
7	Alemania	797
8	Corea del Sur	673
9	Irán	671
10	Arabia Saudí	639

¹⁰ Muntean, M., Guizzardi, D., Schaaf, E., Crippa, M., Solazzo, E., Olivier, J.G.J., Vignati, E. Fossil CO₂ emissions of all world countries - 2018 Report, EUR 29433 EN, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2018, ISBN 978-92-79-97240-9, doi:10.2760/30158, JRC113738. <https://edgar.jrc.ec.europa.eu/overview.php?v=booklet2018>



#ClimateEmergency

GREENPEACE