



EL PARLAMENTO EUROPEO ANALIZA EN SANTANDER LA RUTA HACIA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE, UN RETO DE CAMBIO CLIMÁTICO

Santander acogerá el próximo 19 de octubre el segundo de los seminarios previstos en el marco de la iniciativa **"Europa en mi ciudad"**, que organiza la **Oficina del Parlamento Europeo en España**, con el objetivo de acercar el trabajo y el funcionamiento de la Eurocámara a los ciudadanos. Esta campaña contempla además seminarios similares en otras ciudades como **Zamora, Zaragoza, Santa Cruz de Tenerife y Valencia**, para abordar asuntos de interés como la despoblación, la política europea de seguridad y la defensa, el turismo, el empleo y el transporte. Esta iniciativa arrancó el pasado 14 de septiembre en **Sevilla**, donde se debatió sobre conciliación y lucha contra la violencia de género.

En la ciudad cántabra se analizará, por un lado, la estrategia de la Eurocámara para fomentar la **transición mundial hacia una Europa limpia y un transporte sostenible** y, por otro, las medidas para garantizar un sistema eficiente y flexible de transporte que proporcione patrones de movilidad inteligentes y eficientes.

Asimismo, se llevará a cabo un **encuentro con jóvenes** para conocer sus puntos de vista sobre la Unión Europea e intercambiar impresiones con los Eurodiputados y otros representantes del Parlamento Europeo.

1. POLÍTICA AMBIENTAL EUROPEA EN MATERIA DE MOVILIDAD

El sector del transporte está experimentando un auge sin precedentes como consecuencia del crecimiento de las necesidades de movilidad, derivadas de mercados más globalizados y del aumento de las rentas y estilos de vida: mayor número de viajes por persona y con destinos de mayor distancia.

El transporte está actuando, por tanto, como vector dinamizador del crecimiento y diversificación de la actividad económica. Esta perspectiva supone también un cierto coste social en términos ambientales. Por esta razón, es necesario un mayor control de la demanda del transporte mediante el desarrollo de medidas que modifiquen los efectos menos positivos, sin condicionar la libre elección del modo de transporte y garantizando el crecimiento económico, la calidad de vida y la sostenibilidad.

Hoy día es un hecho que muchas ciudades europeas están llegando a la misma conclusión: *les iría mucho mejor si tuviesen menos coches*. Así, han irrumpido con fuerza modelos de negocio como el **car-sharing**, el **bike-sharing** y el **scooter-sharing** bajo el marco de la llamada **economía colaborativa**.

Utilizando este tipo de servicios se pretende **reducir la contaminación, la huella de carbono y la congestión de tráfico**, pues mientras que un coche particular sirve para una persona o una familia, **un coche al servicio de la economía colaborativa puede llegar a servir a 60 personas al día**.

En este sentido, la directiva europea sobre Política Ambiental en materia de movilidad del Parlamento Europeo tiene como objetivo integrar todas las modalidades de transporte para crear un sistema más eficaz, sostenible, competitivo, accesible y adaptado a cualquier usuario.

La situación en la UE

Conseguir la sostenibilidad es una de las piedras angulares de la Unión Europea. De hecho, los 28 trabajan para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, especialmente el CO₂, gracias a una mejora del etiquetado energético de los neumáticos. Es decir, aumentar la transparencia de la información facilitada a los consumidores sobre cuánto consume el neumático. Esta medida va acompañada de otra orientada a hacer más aerodinámicos a los vehículos, con la consecuente reducción de emisiones durante sus desplazamientos.

Por otra parte, la contribución de los biocombustibles de "primera generación", aquellos que son elaborados a partir de alimentos y piensos, deberá **limitarse a nivel del 2017, con un máximo del 7%**, en el transporte por carretera y ferrocarril.

Además, la cuota de **biocombustibles avanzados, combustibles renovables para el transporte de origen no biológico, combustibles derivados de residuos y electricidad renovable, debe llegar al 1,5% en el 2021, incrementándose progresivamente hasta el 10% en el año 2030**.

Sin embargo, el transporte es el único sector principal de la UE en el que las emisiones de efecto invernadero continúan incrementándose. Para poder cumplir el compromiso asumido en la COP21 en el año 2015, la des-carbonización del sector del transporte debe acelerarse para llegar al objetivo de las emisiones cero a mediados del siglo XXI.

Una nueva directiva que el Parlamento Europeo votó este mes en Estrasburgo aboga por reducir las emisiones de dióxido de carbono de los automóviles nuevos e impulsar la cuota de mercado de los coches menos contaminantes.

En concreto, propone **recortar las emisiones globales de los nuevos turismos un 45% para 2030 en relación a 2020** (frente al 30% propuesto por la Comisión), **con un objetivo intermedio de reducción del 20% en**

2025. El texto fija porcentajes similares de recorte para los vehículos comerciales.

Los fabricantes deberán garantizar asimismo que los vehículos menos contaminantes -los que emiten menos de 50g de CO2 por kilómetro- supongan el 40% de las ventas de coches y furgonetas nuevos en 2030 (el 20% para 2025).

Movilidad sostenible, segura y conectada

La movilidad tiene una enorme influencia en la vida cotidiana de los europeos y **emplea directamente a más de once millones de personas**. Sin embargo, el sector está pasando por una serie de transformaciones tecnológicas, económicas y sociales cuyo ritmo se está acelerando.

El paquete de movilidad del Parlamento Europeo incluye estas 6 propuestas:

1. Nuevos estándares de emisión de CO2 destinados a ayudar a los fabricantes a aceptar la innovación y suministrar al mercado vehículos de bajas emisiones. Esta propuesta también incluye objetivos tanto para 2025 como para 2030. Para 2025 la meta es garantizar que las inversiones se pongan en marcha desde este momento para tener una estabilidad en 2030 y marcar una dirección a largo plazo para que se mantengan. Estos retos contribuyen a impulsar la transición de los vehículos con un motor de combustión convencional a los vehículos limpios.

2. La Directiva sobre **Vehículos Limpios**, para fomentar las soluciones de movilidad limpia en las licitaciones de contratación pública y que establece una base para estimular la demanda y un mayor despliegue de medidas para conseguir una movilidad sostenible.

3. Desarrollo de un plan de actuación y soluciones de inversiones para el **despliegue transeuropeo de la infraestructura de combustibles** alternativos, para reforzar los planes nacionales, incrementar la inversión destinada y obtener una mayor aceptación por parte de los consumidores.

4. Revisión de la **Directiva del transporte combinado**, que fomenta el uso de diferentes opciones para el transporte de mercancías, como por ejemplo: camiones y trenes, que facilitará que las empresas obtengan incentivos y, por consiguiente, alentará el uso mixto de camiones y trenes, gabarras o barcos para el transporte de mercancías.

5. Directiva sobre **servicios de viajeros en Autobús**, que promueve el despliegue de las conexiones en autobús de larga distancia en Europa, con el fin de ofrecer diferentes alternativas al uso de vehículos particulares para contribuir a reducir las emisiones del transporte y la congestión en las carreteras. En consecuencia, habrá más opciones de movilidad, de mayor calidad y más asequibles, especialmente para los ciudadanos con menos recursos económicos.

6. La **directiva de la fabricación de las baterías** tiene una importancia estratégica para la política industrial integrada en la UE, particularmente, de cara a que los vehículos y otras alternativas de movilidad del futuro y sus componentes, sean inventados y fabricados en el marco de la UE.

La situación en España

En España, el transporte es la actividad que genera un mayor volumen de emisiones de Gas Efecto Invernadero (GEI). Durante **los últimos 15 años este sector sólo ha reducido sus emisiones un 8%, mientras que los otros dos grandes sectores emisores -la generación eléctrica y la industria-, lo han hecho en un 31% y un 32% respectivamente.**

Por esta razón, es necesario establecer políticas y objetivos de reducción de emisiones más ambiciosos para el transporte. Además, este sector dispone de una mayor madurez en las soluciones técnicas para su des-carbonización, por lo que podrá ayudar a compensar las barreras a las que se enfrentan otros sectores y así alcanzar los objetivos nacionales en este ámbito.

Sin embargo, las políticas actuales de reducción de emisiones en el transporte no garantizan la consecución de los objetivos a 2030, y no son suficientes para alcanzar los objetivos a 2050, debido principalmente a que las medidas de reducción de emisiones de nuevos vehículos no aseguran una des-carbonización efectiva y el uso de biocombustibles no genera una reducción real de las emisiones.

Según el informe "*Un modelo de transporte des-carbonizado para España en 2050*", elaborado por Monitor Deloitte, si queremos alcanzar la completa des-carbonización del transporte de pasajeros en 2050, es necesario desarrollar un programa eficaz de incentivos para el cambio de vehículos y una red de infraestructura de recarga de acceso público. De acuerdo a este informe, en **2016 se vendieron en España 4.750 coches eléctricos, elevando el número de este tipo de vehículo a 11.000.** Una cifra muy baja teniendo en cuenta que el parque automovilístico en nuestro país es de aproximadamente 22 millones de coches. En este sentido, **uno de los principales frenos a la hora de adquirir un coche eléctrico es su precio, entre un 5% y un 24% más caro que los convencionales.** A esta dificultad se le suma en España, los pocos incentivos que ofrece su compra, el escaso número de postes de recarga en la vía pública y la práctica inexistencia de electro-gasolineras.

En 2025, debería haber en circulación entre 1,6 y 2 millones de coches eléctricos; en 2013 entre 4,4 y 6 millones; en 2050 entre 7 millones (en un escenario de movilidad autónoma y compartida) y 22 millones (en un escenario de uso de movilidad como el actual).

2. POLÍTICA ENERGÉTICA

Europa se enfrenta a dos grandes retos: reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y disminuir su dependencia energética. Desde la firma del protocolo de Kioto, se han ido cumpliendo los compromisos de tipo medioambiental, energético y de desarrollo sostenible adquiridos por la Unión Europea, pero esto no es suficiente.

La interdependencia y la colaboración económica entre los Estados miembro son las bases de la Unión Europea. Sin embargo, en materia energética, el 53,4% proviene del exterior, restando competitividad y debilitando la balanza comercial.

¿En qué consiste la Unión Energética?

La política energética europea busca, entre sus objetivos, recuperar la competitividad con respecto al resto del mundo, mejorar la seguridad del suministro energético y conseguir la sostenibilidad ambiental. Para ello, se han llevado a cabo diversas acciones.

- **Reducir en un 20%** las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto al año 1990.
- Conseguir que **el 20% del consumo energético de la UE** proceda de energías renovables.
- **Aumentar en un 20%** la eficiencia energética para ahorrar un 20% en el consumo de la UE.

La situación en la UE

La directiva europea sobre *Energías renovables* que el Parlamento está revisando en estos momentos, trata de respaldar los acuerdos y objetivos a medio plazo en esta materia.

Entre las medidas principales que recoge la directiva, figuran:

- La transferencia entre los modos de transporte y la comodidad
- Contar con unas infraestructuras modernas y una financiación inteligente
- La movilidad urbana
- Situar a los usuarios en el corazón de la política de transportes
- La dimensión mundial de los transportes, con el fin de contribuir de manera significativa a la competitividad y a la sostenibilidad.

Para ello, los Eurodiputados proponen que, además de **impulsar la eficiencia energética, con un objetivo vinculante de reducción del consumo del 35% en 2030**, se debe **incrementar la cuota de renovables hasta el 35%**. En este aspecto, los Eurodiputados piden que el 12% de la energía utilizada por el sector del transporte proceda de fuentes renovables en 2030.

La situación en España

España tiene una elevada **dependencia energética, que alcanza el 73%**. Si bien es cierto que este porcentaje se está reduciendo gracias a las **energías renovables** y a la bajada de la **demanda energética**, en parte motivada por la crisis económica. Además, aunque la producción de combustibles fósiles en

España es baja, nuestro consumo de estas fuentes de energía de origen contaminante es de hasta un 72,2%.

Encuentro con jóvenes en Santander (19 de octubre)

Además de un seminario destinado a todos los sectores afectados en energía, transporte y medio ambiente, en el marco de la iniciativa "*Europa en mi ciudad*", el Parlamento Europeo también organizará en Santander, el 19 de octubre, un debate entre jóvenes cántabros y eurodiputados, para hablar sobre las ventajas de pertenecer a la UE, saber dónde estamos y hacia dónde vamos.

Si quieres asistir al seminario, al encuentro sobre jóvenes o a ambos eventos, apúntate ya en europaenmiciudad@asecom.es