

**Peer
Parliaments**

Make
yourself
heard



**EUROPEAN
CLIMATE
PACT**

#MyWorldOurPlanet
#EUClimatePact

Cómo nos movemos y desplazamos.

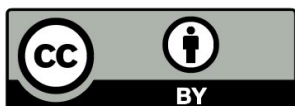
Materiales didácticos

para el módulo 1

El presente documento no puede considerarse una posición oficial de la Comisión Europea. Ten en cuenta que la información contenida en este documento puede estar obsoleta, ya que se creó inicialmente en 2022.

Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2024

© Unión Europea, 2024



La política de reutilización de los documentos de la Comisión Europea se rige por la Decisión 2011/833/UE de la Comisión, de 12 de diciembre de 2011, relativa a la reutilización de los documentos de la Comisión (DO L 330 de 14.12.2011, p. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2011/833/oj>). Salvo que se indique otra cosa, la reutilización del presente documento está autorizada en virtud de una licencia Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). Esto significa que se permite la reutilización siempre que la fuente esté adecuadamente identificada y se indique cualquier cambio.

Para cualquier uso o reproducción de elementos que no sean propiedad de la Unión Europea, podrá ser necesario solicitar la autorización directamente de los respectivos titulares de derechos.

Cómo nos movemos y desplazamos: viajes cortos



Pregunta 1

Cuando se trata de viajes cortos, ya sea para ir a hacer la compra, quedar con un amigo o recoger a los hijos en el colegio, ¿qué te animaría a utilizar menos el coche de gasolina o diésel? ¿Qué te haría utilizar el transporte público u otras opciones respetuosas con el medio ambiente como caminar, ir en bicicleta o un coche eléctrico? **Echa un vistazo a las** siguientes **opciones, comenta** sobre ellas con tu grupo y **clasifíquenlas** según las soluciones que crean que son las mejores.

Puntos	Opción
5 puntos	B
4 puntos	C
3 puntos	A
2 puntos	E
1 punto	D

Ejemplo de una votación

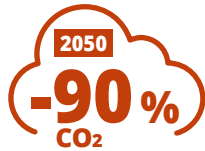
- A** Debería poder **utilizar mi bicicleta de forma segura** en mi zona. Los carriles bici deberían estar mejor preparados y ser más seguros.
- B** Debería poder confiar **en un transporte público más barato y cómodo** con actualizaciones del transporte en tiempo real.
- C** Se me debería animar a **dejar el coche en casa**. Las ciudades deberían ofrecer menos lugares para aparcar e introducir límites de velocidad más estrictos en las zonas edificadas (30 km/h).
- D** Debería haber **más estaciones de carga** en las que pueda cargar mi vehículo eléctrico y mejorar las baterías de los coches eléctricos para ampliar su autonomía.
- E** ¿Qué **otras soluciones** se te ocurren?



Contexto

Aunque los viajes cortos se realizan principalmente en ciudades, muchas personas que viven en zonas rurales también realizan viajes cortos de forma regular. Muchas personas que se mueven por la ciudad no utilizan el coche, sino que prefieren ir andando, en bicicleta o en transporte público, como el autobús, el metro o el tranvía.

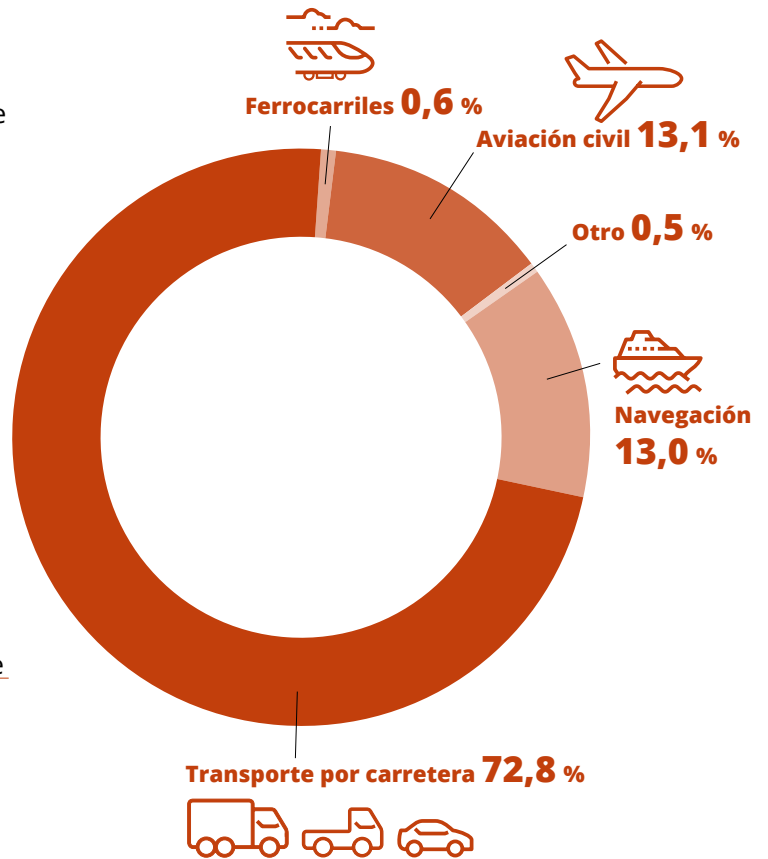
El transporte representa casi una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de Europa. Más del 70 % de las emisiones del transporte proceden del transporte por carretera, siendo los coches, las furgonetas pequeñas y los camiones los que representan la mayor parte. Los coches son responsables de alrededor del 12 % de las emisiones totales de CO₂ de la UE, y esa cifra está aumentando. El transporte es también la principal causa de contaminación del aire en las ciudades.



El Pacto Verde Europeo tiene como objetivo conseguir la neutralidad climática en Europa para 2050. Esto significa que, a mediados de siglo, no deberemos generar más carbono de lo que nuestros ecosistemas (bosques y océanos) puedan eliminar de la atmósfera de forma natural. **Para cumplir este objetivo, las emisiones de CO₂ del transporte deben reducirse en un 90 %.** La Comisión Europea ha sentado las bases de cómo el sistema de transporte de Europa puede ser más inteligente y respetuoso con el clima; por ejemplo, duplicando el número de trenes de alta velocidad y desarrollando infraestructuras adicionales para bicicletas en los próximos 10 años.



Con las propuestas del Pacto Verde y otras iniciativas, el objetivo de la UE es animar a las personas a reducir el uso de automóviles de gasolina o diésel y cambiar a vehículos de cero o bajas emisiones (como automóviles eléctricos) o alternativas sostenibles, incluido el transporte público (especialmente el transporte de bajas emisiones de carbono como el ferroviario).



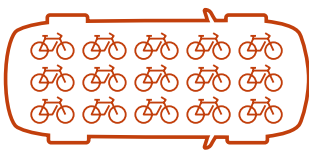
Las recientes actualizaciones de la legislación de la UE sobre clima y energía «Fit for 55») incluyen normas más estrictas sobre emisiones de CO₂ para los coches nuevos. También introducirán el **comercio de emisiones para el transporte por carretera a partir de 2026**, con el fin de eliminar gradualmente los motores de combustión tradicionales de los vehículos nuevos para 2035. Esto significa que los proveedores de combustible deben comprar certificados para poder vender cierta cantidad de combustible y luego revender algunos de esos certificados si se exceden. Esto debería reducir las emisiones, mejorar la calidad del aire y animar a los conductores a consumir menos para ahorrar dinero.



Ir en bicicleta



El ciclismo es un medio de transporte rentable, cómodo, saludable y respetuoso con el medioambiente, especialmente para los viajes cortos que representan la mayoría de los viajes urbanos.



Las bicicletas permiten **ahorrar mucho espacio**: se pueden colocar hasta 15 bicicletas en el espacio que ocupa un solo coche. Los carriles bici también necesitan menos espacio que las carreteras o autopistas. Y si se necesita menos espacio, se utiliza menos tierra y se contamina menos suelo y agua.



Cómo nos movemos y desplazamos: viajes cortos

-84%
CO₂

Cada año, los ciclistas de la UE evitan que se generen más de 16 millones de toneladas de CO₂. Esto equivale a total de las emisiones anuales de CO₂ de un país entero del tamaño de Croacia. Ir en bicicleta también reduce la contaminación del aire y la acústica. Además, **los ciclistas generan un 84 % menos de emisiones de CO₂ que los no ciclistas:** una persona media que decide utilizar la bicicleta en lugar de conducir reduce sus emisiones en 3,2 kg de CO₂ al día durante toda su vida.

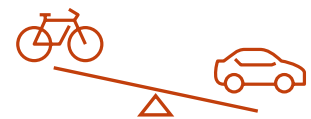
53 kg de CO₂



Conducir 10 km al trabajo en coche cada día durante un año produce 680 kg de CO₂. En cambio, ir en bicicleta al trabajo emite 627 kg menos. Esto equivale aproximadamente a tres vuelos de ida y vuelta para un pasajero de Fráncfort a Barcelona.

El éxito de los carriles bici

se determina no solo por su diseño y seguridad, sino también por otros factores, como las instalaciones a lo largo de las rutas, la buena conexión de estas y la cantidad de publicidad y promoción que reciben.



Se necesitan muchos **menos recursos para producir una bicicleta** que para producir un coche. El peso medio de un coche en la UE en 2017 era de casi 1 400 kg, mientras que una bicicleta raramente pesa más de 20 kg. Eso es tan solo el 1,5% del peso de un coche.



El ciclismo también ayuda a animar a la gente a tomar otras formas de transporte sostenible. Un estudio holandés demuestra que el 44 % de las personas que va a trabajar en tren en los Países Bajos realiza el trayecto de casa a la estación en bicicleta. Los personas que viajan y **combinan bicicleta y tren** también tienden a utilizar menos su coche.



© Unión Europea

Transporte público en ciudades



El transporte público para viajes cortos incluye el transporte por carretera, como autocares y autobuses, y el transporte ferroviario, como el metro, el tranvía y los trenes urbanos y suburbanos. El transporte público es una buena manera de reducir la congestión y las emisiones perjudiciales en las zonas urbanas, especialmente cuando funciona con combustible más limpio .

Existen dos opciones de cero emisiones para el transporte en autobús: autobuses de batería (vehículos eléctricos alimentados por batería o VEB) y autobuses con pila de combustible de hidrógeno (vehículos eléctricos con pila de combustible o VPC).

La **ecologización del transporte público urbano no ha hecho más que empezar**. Las regiones y ciudades más punteras ya han empezado a sustituir los autobuses de motor de combustión por vehículos sin emisiones.

La decisión de la gente de utilizar el transporte público en la ciudad no solo depende de su precio, comodidad, accesibilidad y seguridad, también se ve influida por factores como el tamaño de la ciudad y lo fácil que es desplazarse a pie por ella.



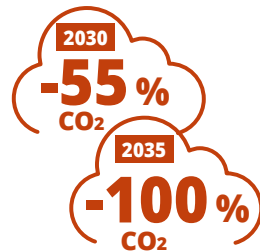
Tráfico de vehículos



Podemos reducir el número de vehículos en las carreteras ofreciendo alternativas viables y atractivas, desde un buen transporte público hasta más carriles bici y programas de vehículos compartidos. La implantación de cargos por congestión en ciudades también ayuda a disuadir a la gente de conducir.

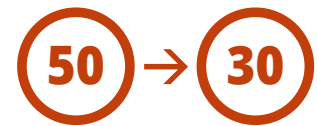


Cada vez es más habitual **compartir un coche**, y programas como el de la estación base, el de igual a igual y el de compartir vehículos de flota libre están ayudando a lograrlo. En 2018, más de 6,5 millones de personas en Europa utilizaba programas de vehículos compartidos.



El tráfico de vehículos es una de las principales fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero en la UE. Para abordar este problema, la Comisión Europea propone reducir las emisiones medias de CO₂ generadas por los vehículos nuevos en un 55 % para 2030 y en un 100 % para 2035. Y a partir de 2035, los coches nuevos no generarán emisiones nocivas, ya que los motores de combustión se habrán eliminado completamente.

Las ciudades podrían disponer de **menos aparcamientos** en los centros urbanos para animar a la gente a elegir el transporte público. Sin embargo, esto podría animar a la gente a viajar a las tiendas de las afueras de la ciudad con más frecuencia en su coche.

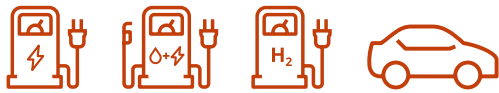


Es posible conseguir que viajar en coche por ciudades sea más seguro y ecológico sin aumentar los tiempos de viaje. Esto se puede hacer **reduciendo los límites de velocidad** de 50 km/h a 30 km/h, lo que tiene la ventaja añadida de reducir significativamente la probabilidad de muertes en accidentes de tráfico. Algunos países, como Bélgica, los Países Bajos y España, han introducido recientemente este tipo de legislación. En los casos en los que se han introducido restricciones de velocidad en las autopistas, se ha producido a una clara reducción de las emisiones de CO₂.





Movilidad eléctrica



Existen varios tipos de coches eléctricos. Algunos utilizan una batería para accionar el motor (vehículos eléctricos con batería o VEB). Algunos son vehículos híbridos que combinan un motor eléctrico con un motor de gasolina (vehículos eléctricos híbridos enchufables o VHEE). Y otros utilizan pilas de combustible de hidrógeno para producir electricidad en lugar de simplemente extraer electricidad de una batería (vehículos eléctricos de pila de combustible o VPC).



El interés por los coches eléctricos en Europa ha ido aumentando rápidamente. En 2020, las ventas globales de estos vehículos aumentaron un 43%, en parte debido a la reducción de los costes de las baterías.

Mientras que la **batería** de un coche pequeño podría costar alrededor de 25 000 € en 2010, la misma batería cuesta hoy en día aproximadamente 3 500 €, una caída de precio del 86 %.



Las emisiones de CO₂ de los coches eléctricos son aproximadamente tres veces más bajas que las de los equivalentes de gasolina o diésel a lo largo de la vida útil del vehículo. Aunque los combustibles fósiles se siguen utilizando para producir las baterías y generar la electricidad que carga el vehículo, esta energía procede cada vez más fuentes renovables, como la solar o la eólica. Se estima que, tras menos de dos años de conducción, algunos modelos de coches eléctricos ahorrarán más carbono de lo que se necesitó para fabricarlos.

Además, los coches eléctricos son mucho más silenciosos, ya que no disponen de un motor de combustión tradicional, por lo que también producen menos contaminación acústica. Para la calidad del aire local, los vehículos eléctricos también ofrecen claras ventajas, principalmente debido a la ausencia total de emisiones por el tubo de escape.



Movilidad eléctrica



La carga de las baterías también se está acelerando. A principios de 2021, se fabricó la primera batería capaz de proporcionar energía suficiente para recorrer 320 km con solo cinco minutos de carga. De este modo, es posible cargar el coche eléctrico aproximadamente en el mismo tiempo que se tarda en llenar un depósito de gasolina o diésel.

Para garantizar que los conductores puedan cargar o repostar sus vehículos en toda Europa, la UE propone normativas que exijan a los países la instalación de puntos de carga y repostaje a intervalos regulares en las principales carreteras: cada 60 km para la carga eléctrica y cada 150 km para el repostaje de hidrógeno.

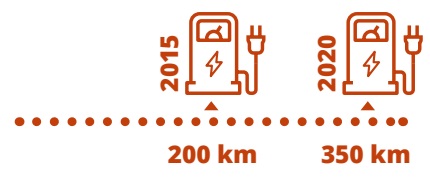


Las **bicicletas eléctricas** también tienen un impacto positivo en el medio ambiente como alternativa a los coches. Suelen ser muy eficientes y consumen solo alrededor del 10 % de la energía de un coche eléctrico pequeño.



Los precios también han bajado como resultado del apoyo gubernamental. Muchos gobiernos europeos han aumentado sus planes de subvención de vehículos eléctricos.

Los propietarios de vehículos eléctricos también pueden beneficiarse de otras ventajas, como la exención del impuesto de registro en algunos países y el aparcamiento gratuito en otros.



La **autonomía media de conducción de los nuevos vehículos eléctricos (VEB) no ha dejado de aumentar.** En 2020, la autonomía media de un coche eléctrico nuevo con batería era de unos 350 km, frente a los 200 km de 2015.

Cómo nos movemos y desplazamos: viajes de larga distancia



Pregunta 2

Cuando se trata de viajes de larga distancia, ¿qué te animaría a volar menos y a coger el tren o el autobús en su lugar? **Echa un vistazo a las siguientes opciones, comenta sobre ellas** con tu grupo y **clasifíquenlas** según las soluciones que crean que son las mejores.

Puntos	Opción
5 puntos	B
4 puntos	C
3 puntos	A
2 puntos	E
1 punto	D

Ejemplo de una votación

- A** Debería perder la motivación para viajar en avión. Los billetes de avión deberían ser más caros, lo que no solo ayudará a compensar las emisiones de CO₂, sino que también reflejará el coste climático.
- B** Debería poder comprar billetes de tren más asequibles para que esta opción resulte más atractiva.
- C** Europa debería estar mejor interconectada por tren y los trenes nocturnos de larga distancia deberían estar disponibles de forma inmediata. Debería ser fácil reservar billetes de tren en cualquier parte de Europa.
- D** Empleadores y empleados deberían ser recompensados por ofrecer y elegir opciones de transporte sostenibles.
- E** ¿Qué otras soluciones se te ocurren?

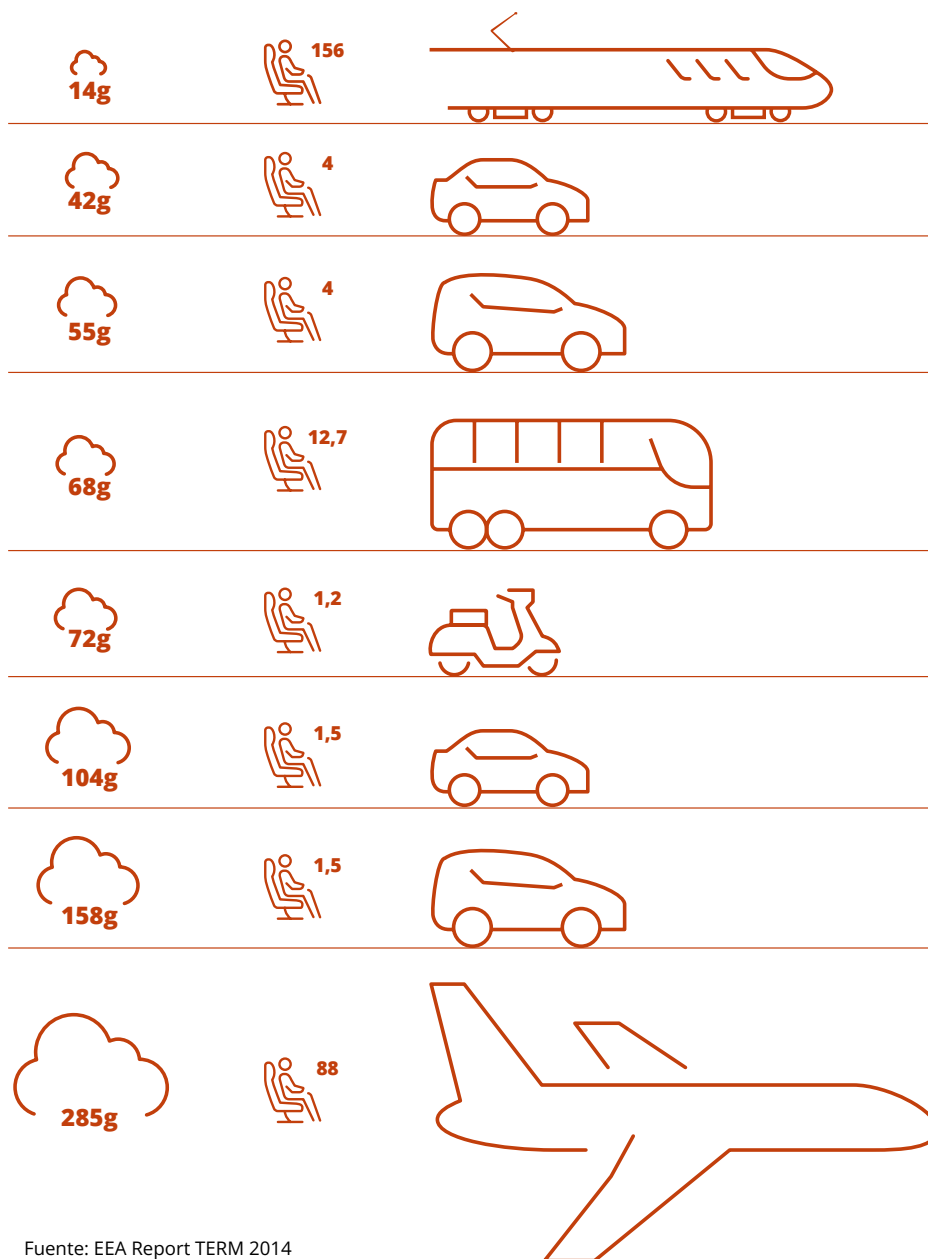


Contexto

Aunque algunos viajes de larga distancia son por trabajo, la mayoría se hacen por vacaciones u ocio y los medios de transporte mayoritarios son el avión, el coche, el tren o el autobús.

Los aviones son la opción menos respetuosa con el medio ambiente y generan casi 300 g de emisiones de CO₂ por pasajero y kilómetro. Un autobús emite solo una cuarta parte de eso. El transporte ferroviario es la opción más ecológica. Un coche pequeño lleno de pasajeros produce tres veces más emisiones que un tren.

Emisiones de CO₂ del transporte de pasajeros (g de CO₂ por pasajero y km)



Fuente: EEA Report TERM 2014
eea.europa.eu/transport

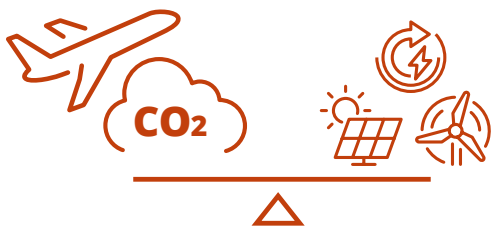




Viajes aéreos

La proporción de emisiones de gases de efecto invernadero generadas por los viajes aéreos es relativamente pequeña, del 14%, en comparación con el 72% de las emisiones generadas por el transporte por carretera. Sin embargo, volar es una de las **fuentes de emisiones que más rápido está creciendo**. La UE cuenta con leyes para reducir las emisiones generadas por los vuelos dentro de Europa y está trabajando con otros países para desarrollar medidas similares en todo el mundo.

Las propuestas recientes del Pacto Verde de la Comisión Europea también incluyen una propuesta para **actualizar las exenciones fiscales del queroseno** utilizado para el combustible de los aviones.



Dado que los vuelos cortos consumen más combustible por pasajero y por kilómetro que los vuelos de larga distancia (debido al alto consumo de combustible durante el despegue y el aterrizaje), se ha producido un debate público sobre si se deben prohibir los **vuelos cortos**. Por ejemplo, el Parlamento francés aprobó recientemente la prohibición de rutas aéreas que cubran distancias que podrían hacerse en tren en menos de 2,5 horas. Sin embargo, podría argumentarse que esta prohibición es más simbólica que eficaz, ya que reduciría las emisiones de los aviones en menos de un 1%.

Se puede reducir el impacto del transporte aéreo sobre el clima «compensando» las emisiones de gases de efecto invernadero causadas por un viaje en avión. Esto significa que se puede calcular la cantidad de carbono que genera un viaje y pagar a una organización para reducir las emisiones en otros lugares o plantar más árboles. Sin embargo, los críticos con la compensación del carbono argumentan que, en cualquier caso, lo primero es reducir la cantidad de carbono.

Según la encuesta sobre el clima del Banco Europeo de Inversiones, el 62% de los europeos apoyaría la prohibición de los vuelos cortos and 72% de los encuestados están a favor de aplicar un impuesto sobre el carbono en los vuelos.





Los viajes en tren son **una opción de baja emisión** para viajes más largos, especialmente cuando los trenes se alimentan con energía verde.

Los viajes en tren pueden ser más asequibles si los gobiernos **subvencionan los billetes de tren**, contribuyendo a los costes de funcionamiento para ayudar a reducir el precio para los pasajeros. Por ejemplo, el gobierno alemán ha reducido recientemente el IVA de los billetes de tren del 19% al 7% como parte de su programa de protección del clima. Como resultado, los precios de los billetes de tren de larga distancia han disminuido en un 10%.

Un obstáculo para los viajes en tren de larga distancia es la diferencia entre las redes ferroviarias de los diferentes países; por ejemplo, en la electrificación y la anchura de las vías. No obstante, hay varios trenes internacionales en funcionamiento en Europa, incluido el InterCityExpress, que conecta Alemania, los Países Bajos, Bélgica, Francia, Dinamarca, Suiza y Austria.

Los servicios de trenes nocturnos en Europa también se están reimpulsando para satisfacer la creciente necesidad de viajar de forma sostenible. Una colaboración entre Deutsche Bahn (DB), los ferrocarriles federales austríacos (ÖBB), la SNCF de Francia y los Ferrocarriles Federales Suizos (SBB) ha establecido nuevas líneas nocturnas que conectan 13 de las ciudades más grandes de Europa.

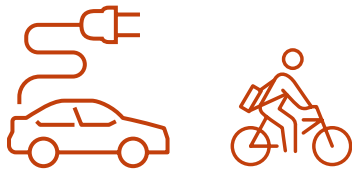
La UE se está esforzando por crear una red de líneas ferroviarias, carreteras, vías navegables interiores, rutas marítimas, puertos, aeropuertos y terminales ferroviarias en toda Europa, conocida como **Red Transeuropea de Transporte (TEN-T)**. Está respaldada por un programa cuyo objetivo es establecer un Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario que sustituya a los más de 20 sistemas nacionales de trenes diferentes y que ayude a crear una red ferroviaria sin fisuras en toda Europa.





Viajes de negocios sostenibles

Los viajes de los empleados son una gran fuente de emisiones de carbono. La mayoría de los viajes de negocios se realizan en avión y en coche, las dos opciones de transporte más contaminantes. Además, la **huella de CO₂ de los asientos de primera clase y business** que las empresas suelen reservar es entre tres y cuatro veces más alta que la de la clase turista. El número de vuelos realizados por los empleados también es mucho mayor en comparación con los vuelos realizados por el turista medio.



Viajar para ir al trabajo es una de las principales razones por las que la gente viaja todos los días. En Alemania, el 27 % de la distancia total que la gente recorre es por trabajo. En Croacia, esa cifra es del 47 %. Además, en Alemania, el 68 % de los trabajadores utiliza su coche para ir a trabajar. Comparémoslo con una ciudad como Copenhague

—una de las ciudades europeas que más usa la bicicleta— en la que aproximadamente el 40 % de los desplazamientos diarios se realizan en bicicleta.

Las medidas para reducir las emisiones de carbono de los viajes de negocios incluyen la **sustitución de las reuniones presenciales por las virtuales**. Algunas empresas también están considerando **cambiar a formas de viajar más ecológicas** (por ejemplo, del avión al tren, o de los coches de empresa individuales a vehículos compartidos), así como **ecologizar la flota de la empresa** (por ejemplo, sustituyendo coches de gasolina o diésel por vehículos eléctricos).



El teletrabajo es otra opción para reducir las emisiones, ya que desde la pandemia de COVID-19 muchas empresas han aumentado su flexibilidad en relación con el trabajo a distancia.



¿Quieres compartir tu opinión sobre futuras políticas climáticas de la UE con personas de toda Europa?

- Acoge un Peer Parliament y presenta los resultados con el **Pacto Europeo por el Clima**. Los resultados combinados de toda Europa se compartirán con los responsables políticos de la UE.

- Comparte los resultados de tu Peer Parliament en las redes sociales, utilizando las etiquetas #EUClimatePact y #PeerParliaments.

¿Cómo te gustaría contribuir a una Europa climáticamente neutra?
¡Debate y participa!

Cómo puedes contribuir a una Europa climáticamente neutra



Camina y utiliza más la bici

Desplázate en bicicleta o a pie siempre que puedas.



Conduce un eléctrico

Haz que tu próximo coche sea un vehículo con cero emisiones.



Vuela menos

Reduce tus viajes en avión para reducir drásticamente tu huella de carbono.



Compensa tus emisiones de carbono

si el vuelo es inevitable.



Utiliza el transporte público

en lugar de tu propio coche (si tienes).

¿Deseas mantenerte al día de los resultados de los Peer Parliaments?

¿Te interesa organizar tú mismo un Peer Parliament?

¡Visita el [sitio web del Pacto Europeo por el Clima](#) y suscríbete a nuestro [boletín](#)!



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea



climate-pact.europa.eu



[EUClimateAction](#)



[EUClimateAction](#)



[ourplanet.eu](#)



[EU Environment and Climate](#)



[EUClimateAction](#)

#MyWorldOurPlanet
#EUClimatePact