



Balance de energía y emisiones en el sector del transporte

VI Foro Corell. Junio 24

Joaquín Juan-Dalac
Executive Partner
Think and Move

Sector TRANSPORTE

Viajeros

Urbano

CARR FERR AER MAR

Moto Turismo	Tranvía		
Autobús Autocar	Metro Lig.		
	Metro		

Interurbano

CARR FERR AER MAR

Moto Turismo	Tren Ancho Met	Avión comercial	Barco Pasaje
Autobús Autocar	Tren Ancho Ibe		
	Tren Ancho Int		

Mercancías

Urbano

CARR FERR AER MAR

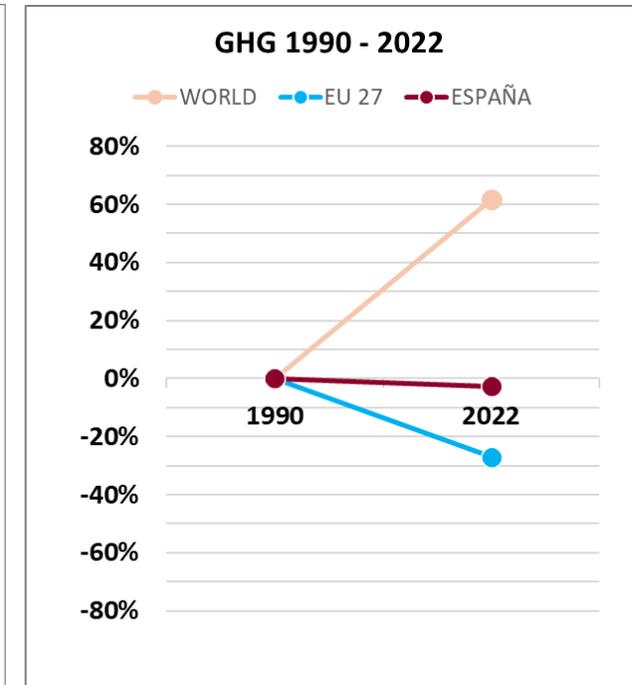
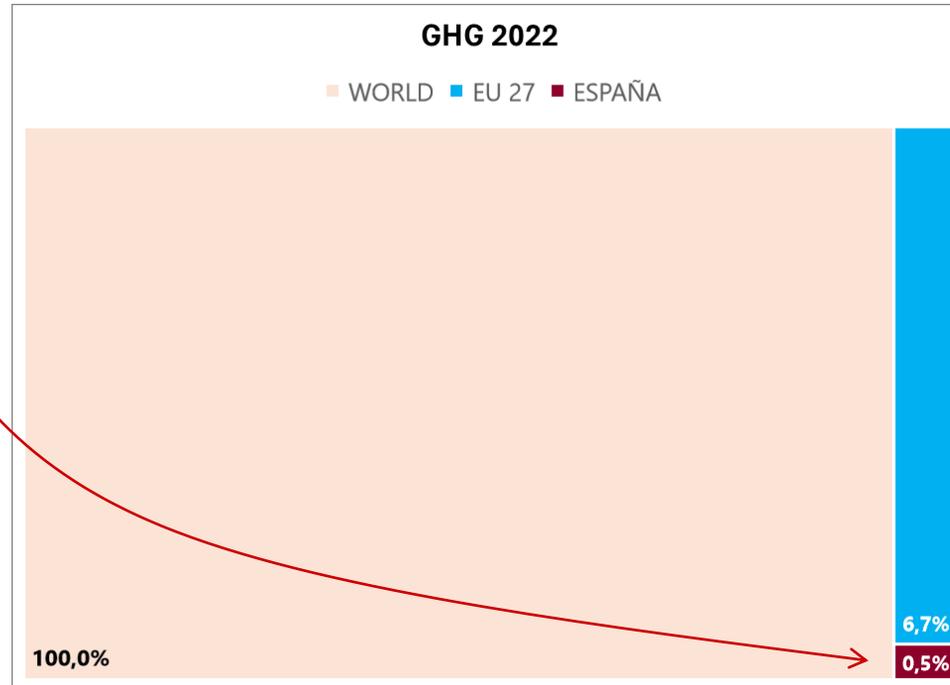
Ligeros			
Pesados			

Interurbano

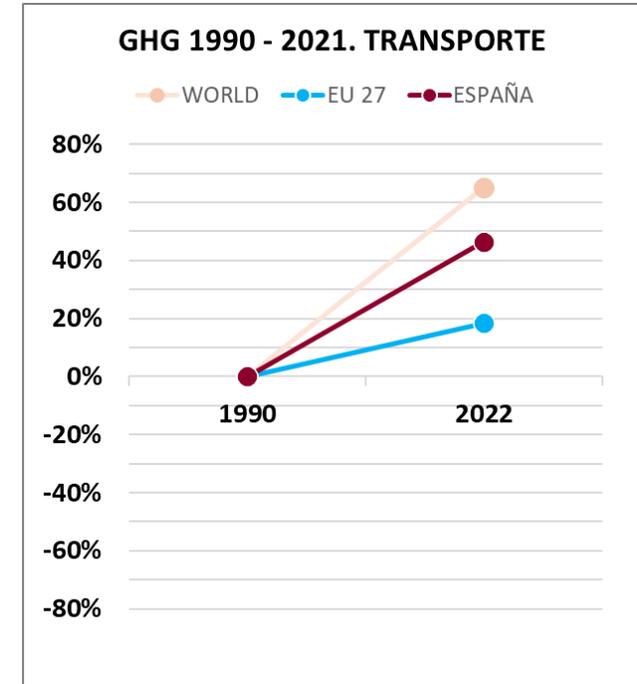
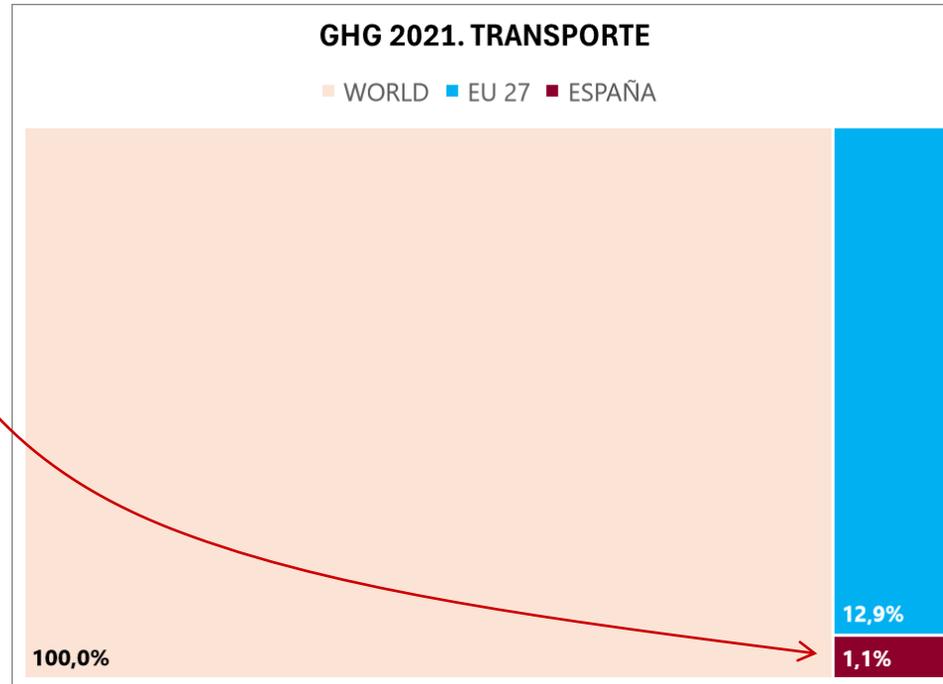
CARR FERR AER MAR

Ligeros	Tren Ancho Met	Avión comercial	Barco Carga
Pesados	Tren Ancho Ibe		

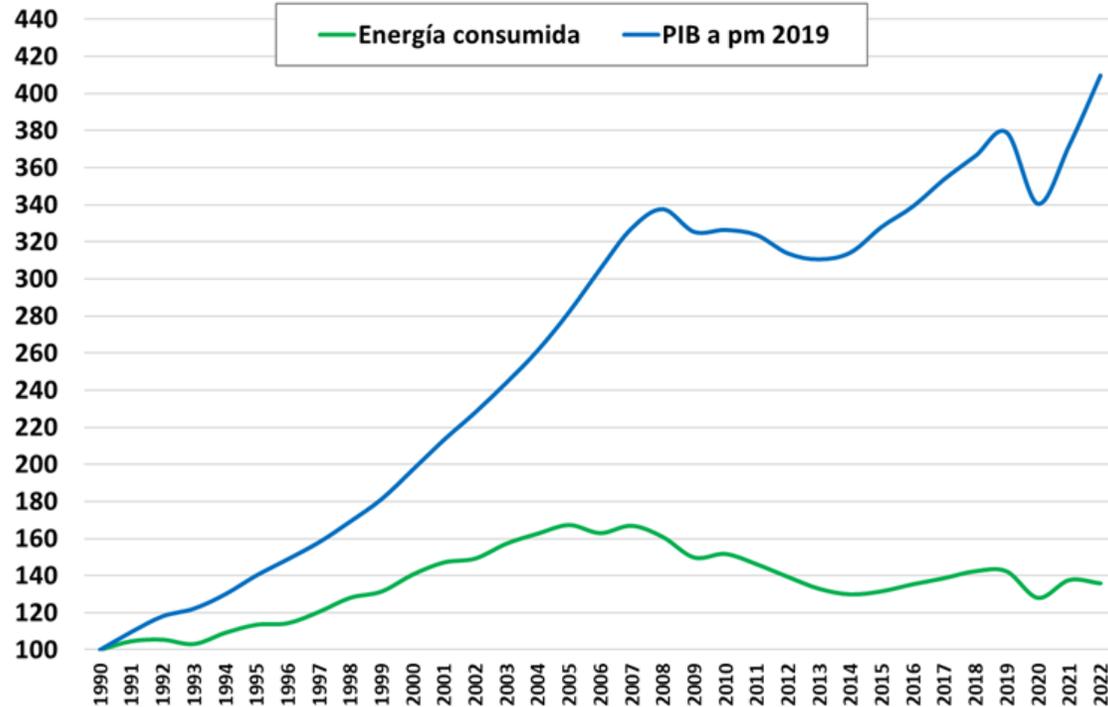
	Mt CO ₂ eq		
	WORLD	EU 27	ESPAÑA
1990	33.268	4.915	253
2022	53.786	3.588	247



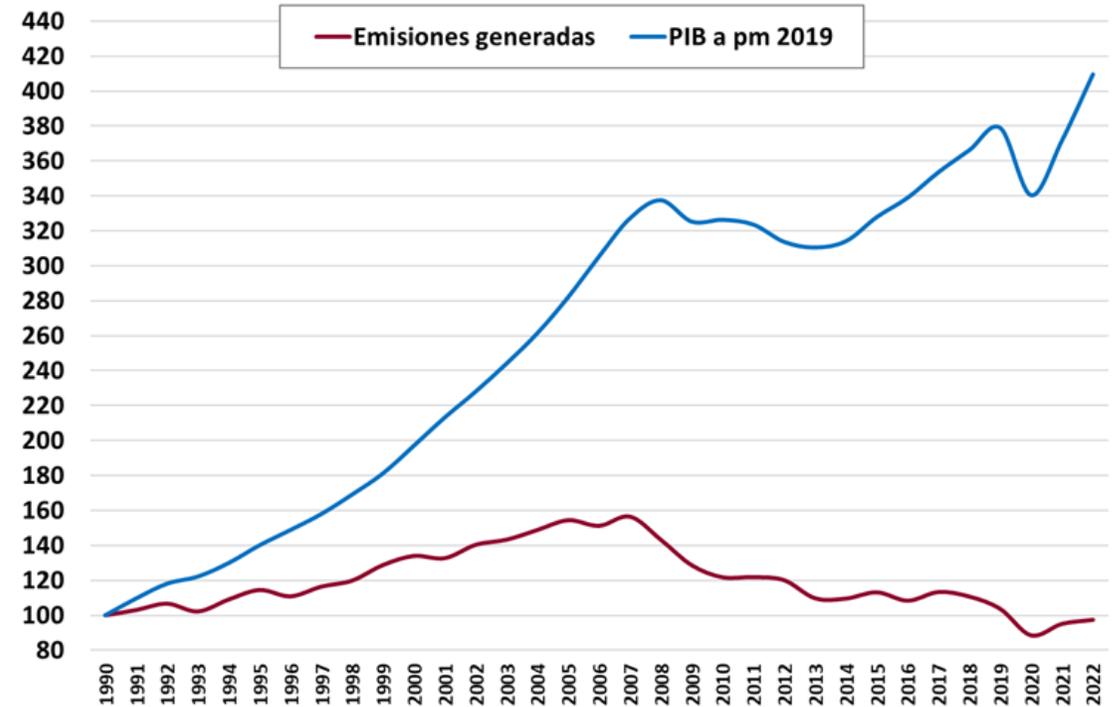
	Mt CO ₂ eq		
	WORLD	EU 27	ESPAÑA
1990	4.618	829	58
2021	7.631	981	85



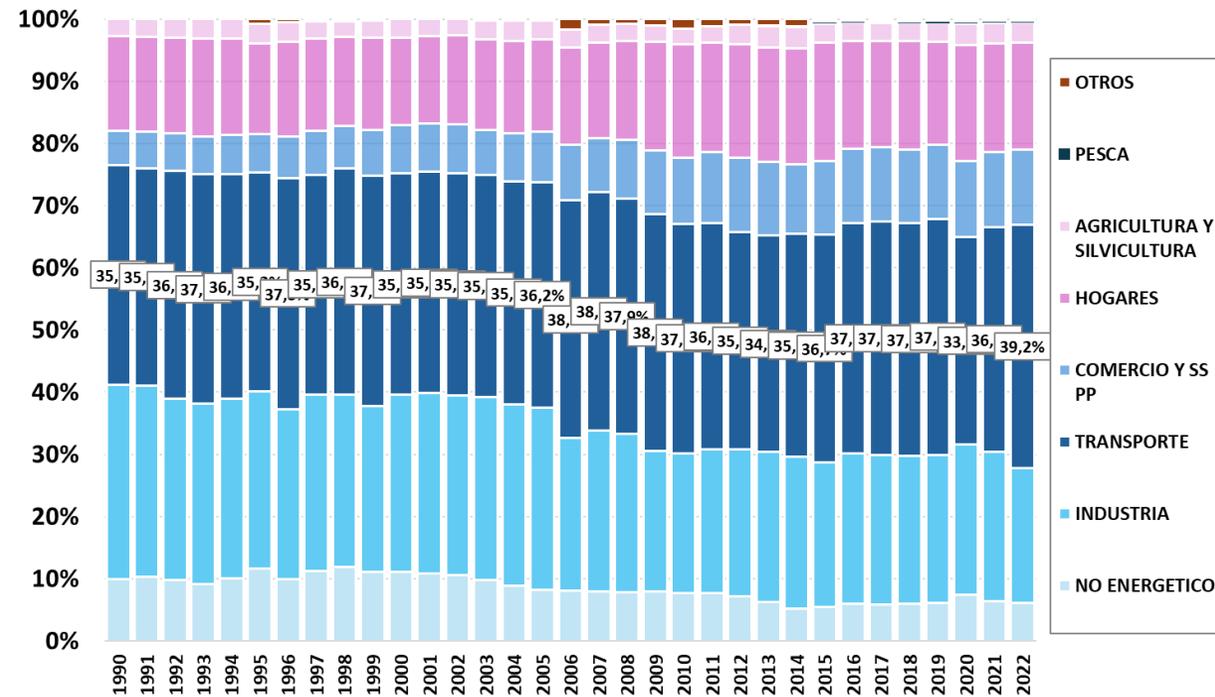
Evolución energía consumida
Total Nacional. Todos los sectores de actividad



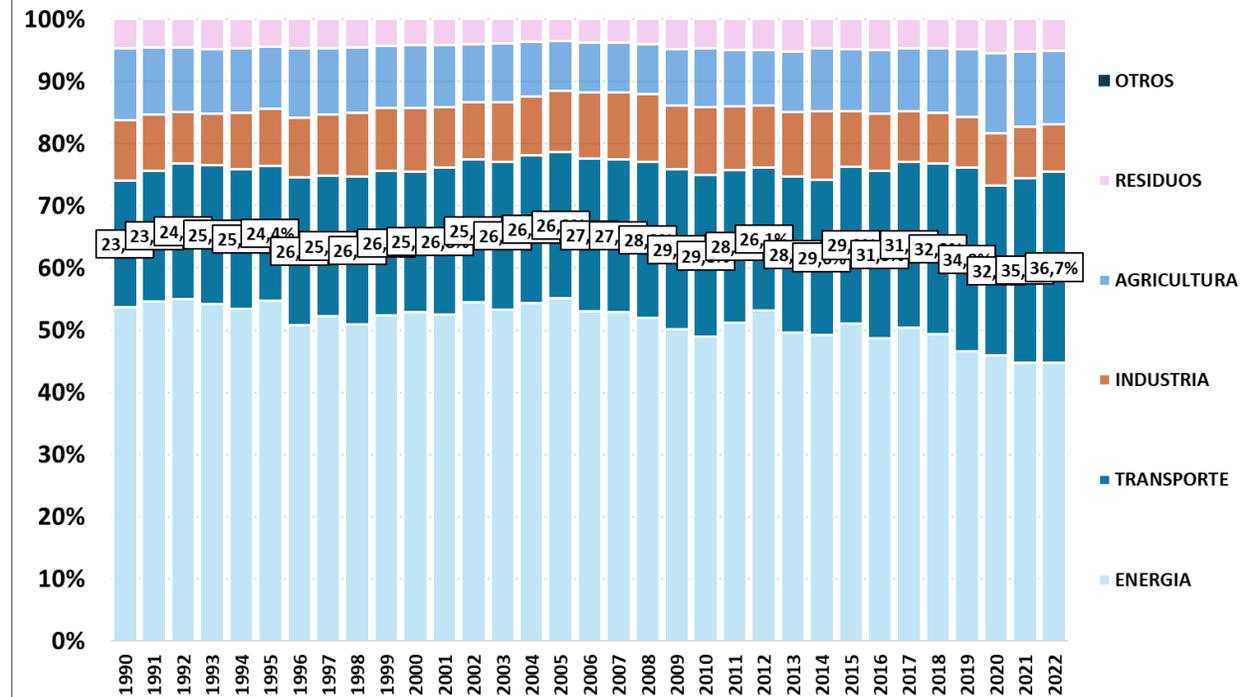
Evolución emisión GEI
Total Nacional. Todos los sectores de actividad

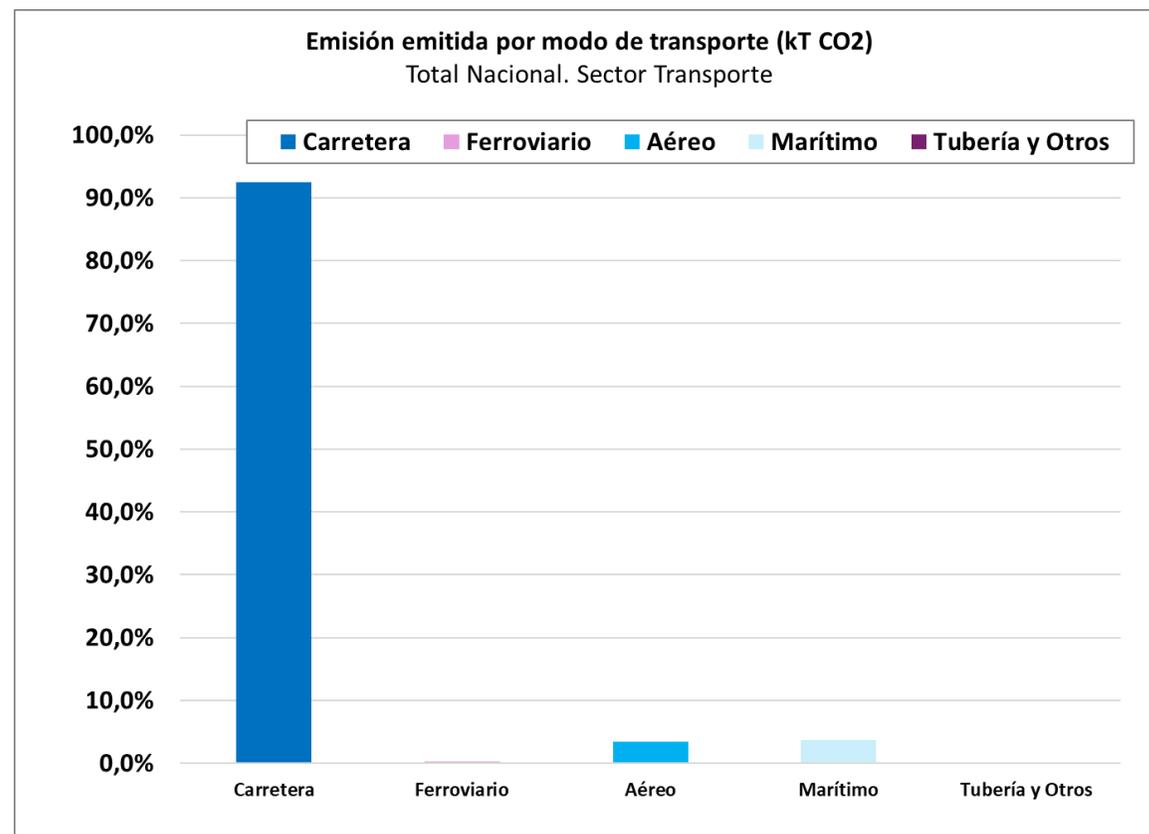
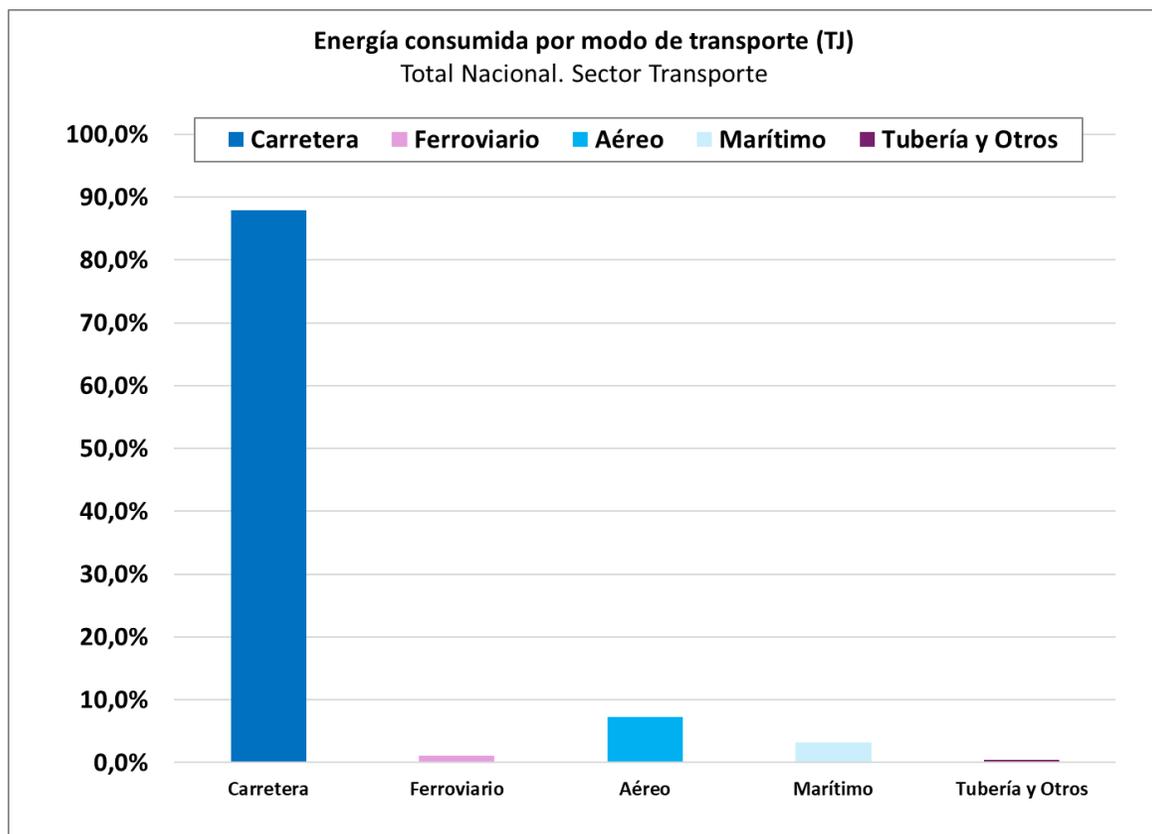


Energía consumida
Total Nacional



Emisión generada
Total Nacional





Sector TRANSPORTE

Viajeros

28.304 MILLONES VIAJEROS

Urbano

Interurbano

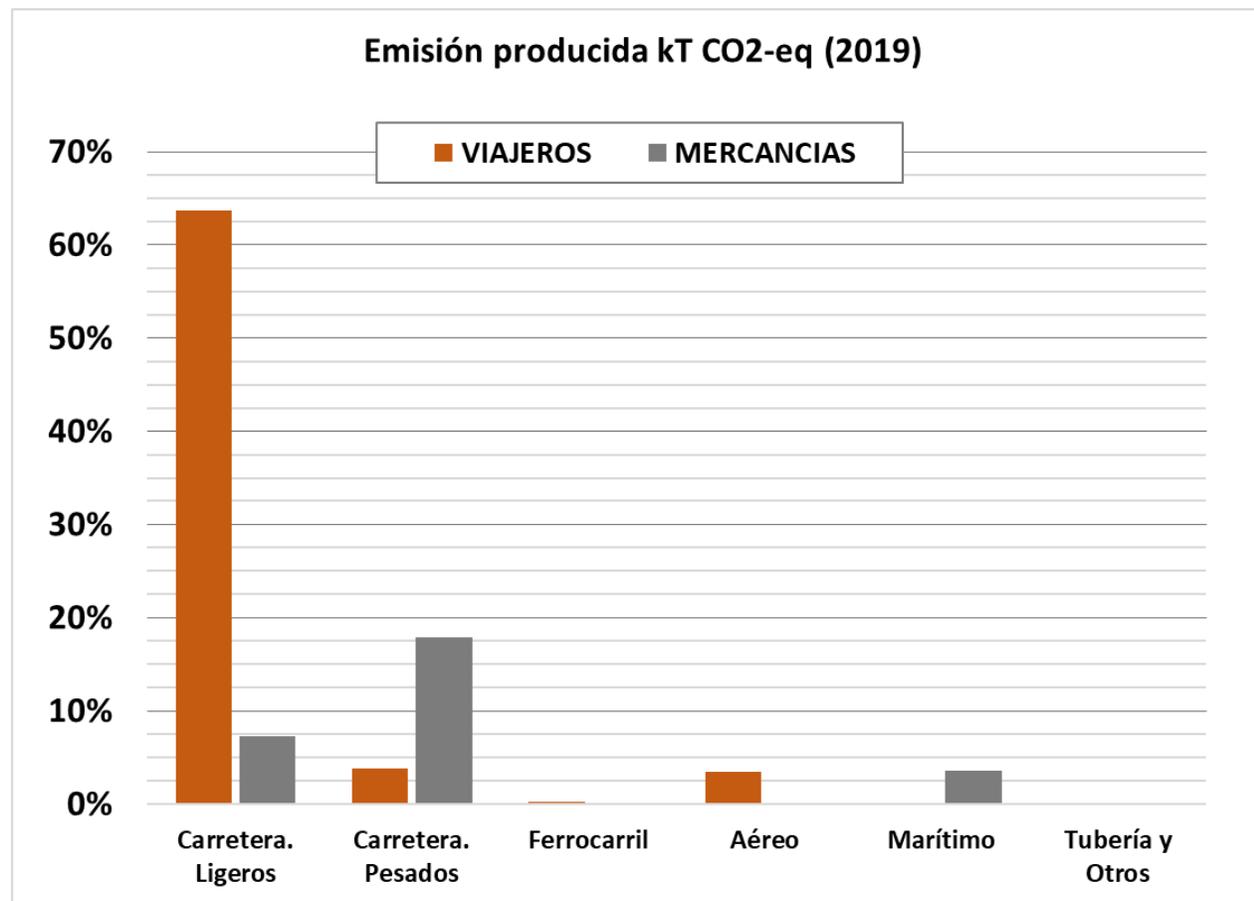
Mercancías

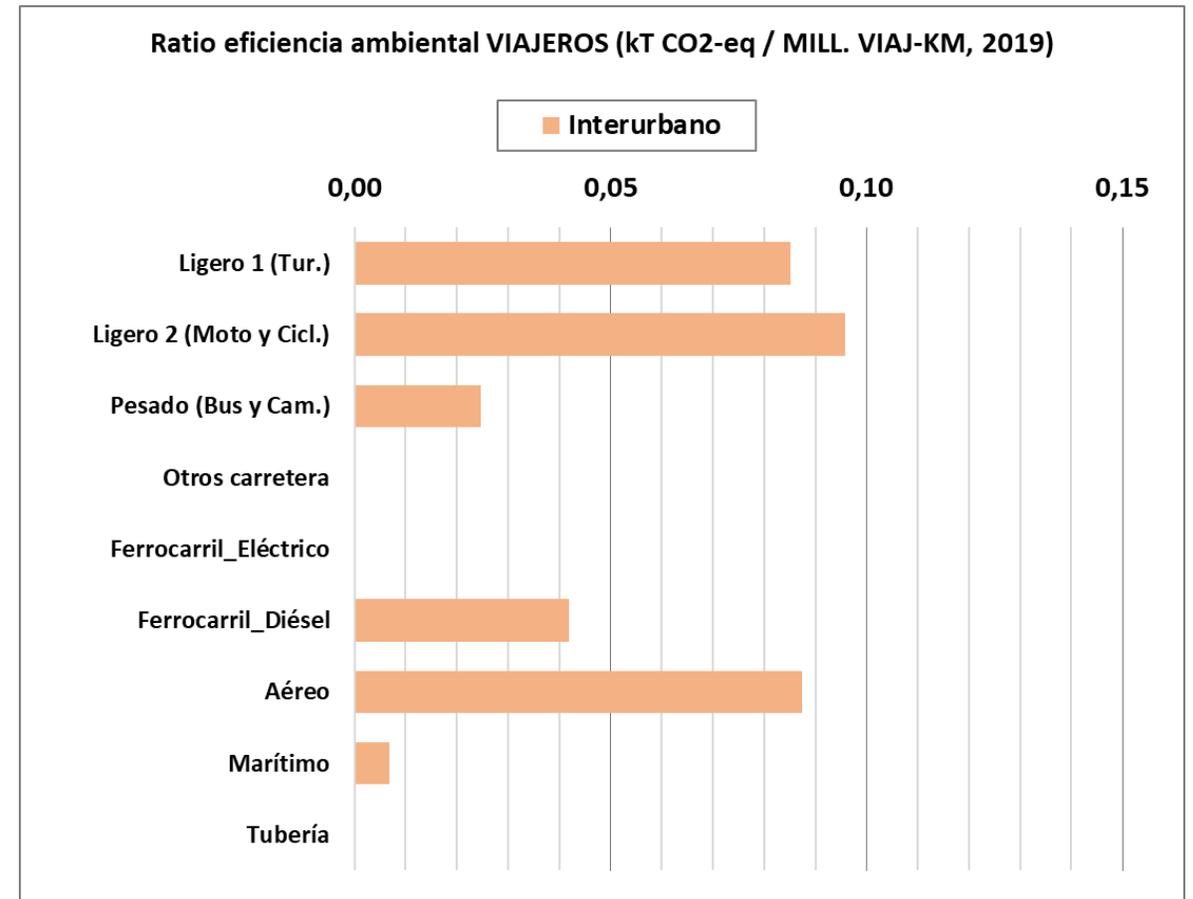
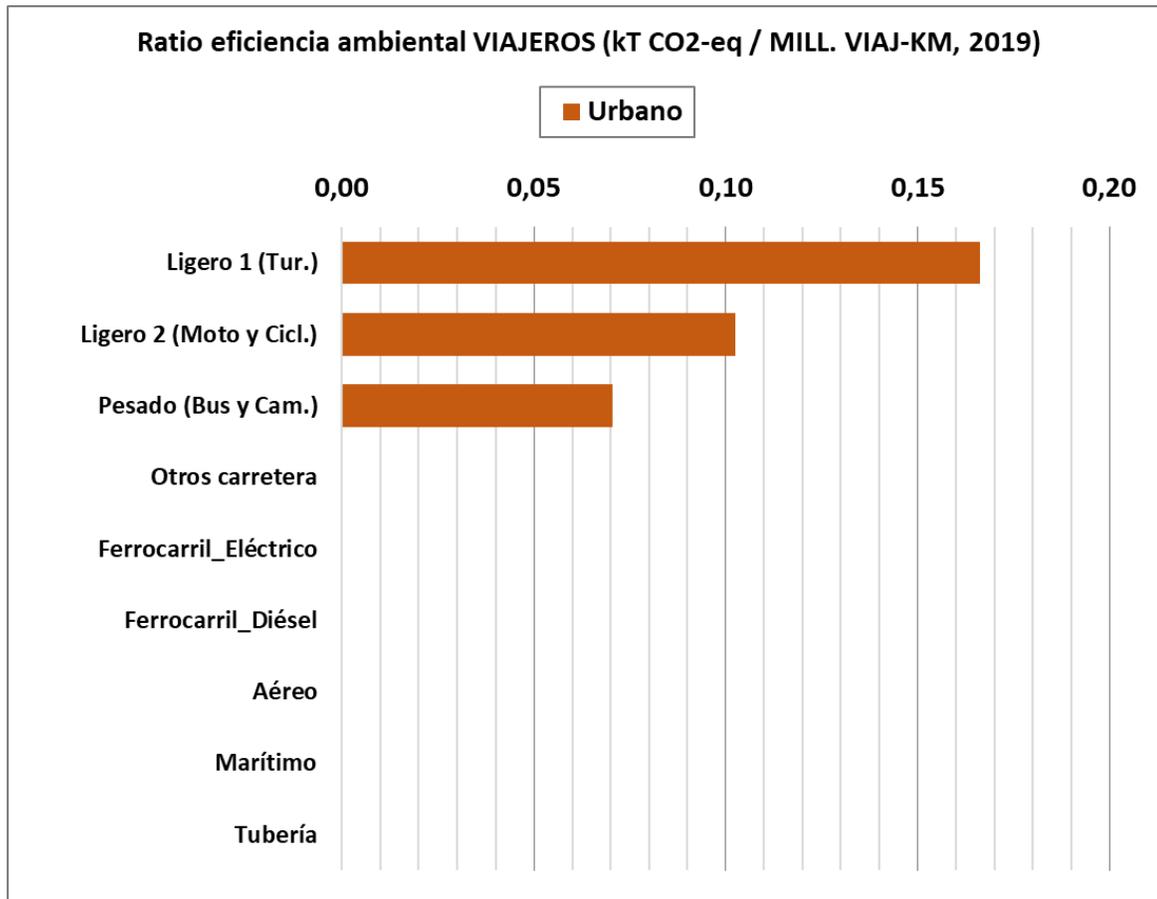
1.591 MILLONES TONELADAS

Urbano

Interurbano

NO MOTORIZADOS	11.084	0	0	0
MOTORIZADOS	11.203	6.017	256	1.336
TOTAL	22.287	6.017	256	1.336





- **España es la Economía 15** del mundo (aporta 1,5 % PIB mundial) y emite 0,5 % del GEI.
- **GEI 1990 – 2022** a nivel mundial + 60 %, mientras que **UE-27 y España han reducido su emisión**
- El **transporte en España** es el sector mayor consumidor de **energía** (39 %) y el segundo en **GEI** (36 %)
- El sector transporte en España ha incrementado GEI + 48 % en este período en un **contexto de + 300 % PIB**.
- El **transporte urbano** de personas es **3,7** veces el transporte interurbano, pero es 0,5 veces en términos de kms recorridos
- El **transporte de mercancías** en ámbito urbano es inferior al registrado en ámbito interurbano, tanto en volumen como kms desplazados.
- El **autobús** es el modo **más eficiente** tanto en ámbito urbano como interurbano respecto de otros modos de transporte con motorización por combustión, llegando a ofrecer **menores niveles GEI** por viajero-km que los **trenes diésel** gracias a la renovación progresiva del parque y los niveles de ocupación.

- Creación de un **observatorio** nacional de movilidad urbana e interurbana por modo de transporte (activos / pasivos), para cubrir el vacío de información. Sin datos no hay base para analizar y proponer.
- Establecimiento de **metodologías** homogéneas para la medición de la huella de carbono de cada modo, incluyendo ciclo de vida, no solo energía tanque-a-rueda, así como medidas para compensar de emisiones.
- La **toma de decisiones** para el desarrollo del sector debe considerar no solo la eficiencia ambiental del vehículo, si no las inversiones y el mantenimiento de la infraestructura (vía de circulación y recarga o repostaje), así como las externalidades sociales.
- En **ámbitos urbanos**, se recomienda intensificar las redes de transporte en autobús y crear Zonas de Bajas Inmisiones (ZBI), más realistas que las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).
- En **ámbitos interurbanos**, se recomienda revisar los objetivos de emisiones por vehículo, tanto en viajeros como mercancías, para adaptarse a la **realidad de la industria proveedora**, con **neutralidad tecnológica**.