

Movilidad sostenible, reto u oportunidad para alcanzar los objetivos de ahorro energético

Con la revisión del Plan Nacional de Energía y Clima PNEC (2023-2030), se espera que el sector de transporte sea el sector que más contribuya a los objetivos de ahorro energético. De hecho, tiene asignado un objetivo de ahorro de 19 Mtep, lo que representa un 36% del objetivo acumulado de ahorro de energía en el periodo 2021-2030. Un objetivo ambicioso, pero ¿es un reto o una oportunidad?



May López,
Directora de Desarrollo de Empresas por la
Movilidad Sostenible

Palabras claves

Descarbonización, PNEC, movilidad sostenible, sostenibilidad

Aunque existe un compromiso de neutralidad climática fijado, tanto por parte de países como de organizaciones referentes, las emisiones globales de CO2 alcanzaron un máximo histórico en 2022. No en vano, las emisiones de CO2 relacionadas con la energía volvieron a aumentar en 2022 (+2,5 %), a un ritmo más del doble que en el periodo de 2010-2019 (+1 %/año) a pesar de la desaceleración económica mundial.

Recientemente publicábamos el III Informe OBS Business School: “La movilidad eléctrica en España” donde se recogían estos y otros datos relevantes.

Por ejemplo, las emisiones del transporte representan ya una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE, siendo el único sector que ha crecido desde 1990. Dato preocupante al que se suma el hecho de que más del 90% de la población urbana europea ha estado expuesta a concentraciones de partículas finas y óxidos de nitrógeno por encima del valor de referencia de la OMS. Dos de los factores ambientales claves por lo que la movilidad sostenible comienza a ser prioritaria en todas las agendas políticas.

A nivel nacional, la cuota es aún mayor. del mismo informe se obtiene, que según los últimos datos del ministerio, el transporte en España representó el 29,6 % del total de las emisiones en 2021, un incremento del 16% respecto al año anterior, y del 46% respecto al año 1990. Del total del transporte, el transporte por carretera representó el 27,8 % del total, lo que supone un incremento del 15% desde el 2020, pero del 56 % si lo comparamos con los datos de 1990. Y si focalizamos dentro del transporte por carretera el impacto de los turismos, estos supusieron el mayor emisor con un 64% de las emisiones del transporte terrestre, lo que representa un incremento de un 73 % desde 1990.





Mientras, los vehículos pesados, vehículos ligeros y motocicletas representaron un 25%, 8% y 2% del total de emisiones del transporte terrestre respectivamente.

Sin embargo hay un factor clave sobre el que incide la movilidad sostenible más allá del impacto ambiental como es la oportunidad de posicionar la movilidad sostenible como la herramienta clave para alcanzar una mayor independencia energética como país e incluso a nivel individual y minimiza los efectos negativos en la economía y en la competitividad de la elevada volatilidad de los mercados de combustibles fósiles.

Con la revisión del Plan Nacional de Energía y Clima PNIEC (2023-2030), la descarbonización comienza a coger un mayor protagonismo en todas las actividades y el sector del transporte, de personas y mercancías, por su alta dependencia de los combustibles fósiles, no podía quedarse fuera.

En la actualidad el grado de dependencia energética en España (SP) es del 73% y se espera según la revisión del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima

(PNIEC), se sitúe en el 51% en 2030. Un objetivo que se conseguirá a través de diferentes medidas y donde se espera que el sector del transporte sea el que más contribuya (36%) al objetivo de ahorro de energía final, evitando 19 Mtep a nivel Nacional entre 2021 y 2030, de las cuales el 34% se conseguirá con la implantación de las Zonas de bajas emisiones y movilidad urbana sostenible y otro 15% mediante el impulso de la movilidad eléctrica.

La Estrategia de Movilidad 2030 a nivel nacional busca integrar esta visión global para alcanzar un sistema de transporte más sostenible y eficiente. Una estrategia que se apoya en los tres principios básicos que le dan nombre: Seguridad, Sostenibilidad y Conectividad, siendo la eficiencia energética uno de los factores claves del segundo principio para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mejora de la calidad del aire, promoción de la salud y el bienestar de la población, además del fomento de un modelo de movilidad más equitativo y accesible.

No en vano, una movilidad sostenible más eficiente, nos ayudaría a reducir o eliminar las emisiones de gases de efecto invernadero, los impactos en la calidad del aire, a alcanzar una mayor independencia de combustibles fósiles y con ello una reducción de la dependencia energética con el exterior, haciendo que esta sea más accesible para las organizaciones y los ciudadanos.

Pero, alcanzar estos objetivos, ¿se plantea como un reto o una oportunidad?

Cada vez es más la legislación que afecta a la movilidad sostenible que viene a contribuir en este sentido, cuya aplicación en algunos casos, ya está dando resultados.

Un ejemplo de ello ha sido la aplicación del Reglamento (UE) 2019/631 que ha conseguido las mayores reducciones anuales de emisiones de CO₂/km para ve-



hículos nuevos en Europa desde que comenzó el monitoreo en 2010, una reducción un 12,5 % para turismos y un 3,5% en el caso de las furgonetas entre 2020 y 2021. Y otra herramienta legislativa con la que se espera alcanzar también grandes resultados como quedó recogido en el Think Tank EMS son los Certificados de Ahorro de Eficiencia Energética, en desarrollo para el sector de la movilidad.

Normativas a nivel Europeo y que se transponen a nivel nacional, que no dejan de incrementarse o reforzarse.

De hecho, en julio de 2023 la Eurocámara aprobaba nuevas medidas que forman parte del paquete «Fit for 55»⁵ que incluían entre otras medidas, desde la aplicación del comercio de derechos de emisión a nuevos sectores y refuerzo del actual régimen de comercio de derechos de emisión de la UE; mayor uso de las energías renovables; mayor eficiencia energética; hasta el despliegue más rápido de los modos de transporte de bajas emisiones y de la infraestructura y los combustibles para sostenerlos. Medidas todas ellas gracias a las que tendremos un mayor impulso a la movilidad sostenible y una mayor contribución a la eficiencia energética y que generará un impulso a las actuaciones y organizaciones de ámbito europeo al mismo tiempo que ejercerá un efecto tractor hacia el resto de países de fuera de la Unión Europea.

Sin embargo, y considerando que la implantación de las zonas de bajas emisiones (ZBE) están llamadas a jugar un papel clave en la consecución de dichos objetivos (34% del total asignado al transporte), sigue siendo una de las asignaturas pendientes en este año.

La obligatoriedad de establecer Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) está establecida en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y ampliada con el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se establecen las directivas de implantación de las Zonas de Bajas Emisiones en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes, localidades insulares y municipios que tengan una población superior a 20.000 personas si superan los valores límites de contaminantes regulados.

Según los últimos datos aportados por el MITECO, durante la jornada Jornada “Zonas de Bajas Emisiones en España” organizada entre los ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Miteco) y en colaboración con Empresas por la Movilidad Sostenible, dentro del marco de la Semana Europea de la Movilidad (SEM) -cuyo tema elegido por la Comisión Europea para la campaña de este año 2023 precisamente fue “Eficiencia energética- de los 151 municipios de más de 50.000 habitantes, solo 14 municipios han implantado una ZBE, 122 se encuentran en trámite y el resto no han empezado o no han comunicado su progreso al respecto, aun siendo este requisito también obligatorio. Todo un reto a alcanzar en el último trimestre del año para más de 136 municipios Españoles.

Otros ejemplos de normativas establecidas que supondrían un gran impacto son el Real Decreto-Ley 24/2021, de 2 de noviembre- que traspone la directiva relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes y que fija objetivos mínimos en la compra pública o el Real Decreto (29/2021) que obliga a tener al menos 1 punto de recarga por cada 20 o 40 plazas de parking en edificios públicos o privados respectivamente,

Con el objetivo de impulsar su cumplimiento, durante el mismo evento oficial de la SEM, se incluía una exposición interactiva, ubicada en el recinto de Nuevos Ministerios, ‘Combina y muévete de forma saludable. Soluciones para las ZBE’, organizada por Empresas por la Movilidad Sostenible junto al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, con el objetivo de de presentar y acercar a la

administración, las empresas y la ciudadanía diferentes soluciones de movilidad para mejorar la calidad del aire en los entornos urbanos, relacionados con el transporte público, los vehículos cero emisiones para el transporte de mercancía y la retirada de residuos, o soluciones para los desplazamientos a pie, en patinete o en bicicleta.

