

10 años, un 1%: el mito del abandono de los combustibles fósiles en el transporte

- Hay que diseñar ciudades en torno a las personas en lugar de a los coches, y dar prioridad a los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público.



10 años, un 1%: el mito del abandono de los combustibles fósiles en el transporte

<https://elperiodicodelaenergia.com/10-anos-un-1-el-mito-del-abandono-de-los-combustibles-fosiles-en-el-tran...>

Miguel Ángel Amores

Viernes, 22 mayo 2026

En línea a lo que la Agencia Internacional de la Energía (AIE) denomina la “mayor disrupción jamás vista” en el mercado mundial del petróleo, cobra fuerza el impulso para abandonar progresivamente los combustibles fósiles. En este contexto, la Primera Conferencia sobre la transición para la salida de los combustibles fósiles en Santa Marta (Colombia), llega en el momento oportuno. Pero, ¿servirá para sentar las bases de la coherencia política necesaria para acelerar aún más la transición energética, especialmente en sectores difíciles de descarbonizar?

Han pasado más de 10 años desde que 195 naciones adoptaron el Acuerdo de París, con el objetivo de limitar el calentamiento global muy por debajo de 2 °C, y preferiblemente a 1,5 °C. La cuestión ya no es la ambición, sino la ejecución.

La transición energética parece avanzar con rapidez, especialmente en España. Vemos patinetes eléctricos que circulan por Barcelona y nuevas filas de puntos de recarga que aparecen en los aparcamientos de Madrid y otras ciudades. Sin embargo, por debajo de este progreso visible, el sistema apenas ha cambiado. Los combustibles fósiles continúan su dominio: en 2013 representaban aproximadamente el 81 % del suministro energético mundial. Una década después, esa cifra solo ha descendido al 80 %. Difícilmente eso puede describirse como un abandono progresivo.

Lo que realmente importa: el transporte cotidiano

Esta brecha entre percepción y realidad resulta aún más evidente en el transporte cotidiano. Aunque a menudo se presenta el sistema como cada vez más verde, la experiencia de la mayoría de la ciudadanía cuenta otra historia. En los desplazamientos diarios al trabajo o en los trayectos para llevar a los niños al colegio, poco ha cambiado: la inmensa mayoría de los coches siguen funcionando con gasolina o diésel.

En España, el transporte representa casi el 40 % del consumo final total de energía y, sin embargo, las energías renovables siguen desempeñando un papel marginal. Los vehículos eléctricos (VE) son la señal más visible de progreso. En 2025, los turismos electrificados (BEV y PHEV) registraron un aumento del 94,6 % hasta las 225.617 unidades. Por primera vez, las matriculaciones superaron las 200.000 en un solo año, mientras que los vehículos totalmente eléctricos superaron las 100.000 ventas anuales. La cuota de mercado ascendió al 19,6 %, frente al 11,4 % de 2024. Aunque sigue siendo insuficiente en el contexto general, esto representa un crecimiento interanual significativo.

Movilidad en sentido amplio: rediseñar cómo se mueve España

La electrificación, aunque esencial, es solo el punto de partida. Una transformación más profunda exige redefinir el propio concepto de movilidad. Según la nueva visión energética lanzada por Triodos Bank, esto significa diseñar ciudades en torno a las personas en lugar de a los coches, y dar prioridad a los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público.

Un mejor acceso a soluciones de movilidad asequibles y cómodas mejora el acceso al empleo, la educación, la sanidad y a una vida social más rica. España va en cabeza en este terreno, con ciudades como Zaragoza y Valencia reconocidas por su accesibilidad, incluidos sistemas de tranvía totalmente accesibles y servicios digitales.

Sin embargo, siguen existiendo retos importantes. La expansión suburbana en torno a Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla ha condenado a muchos hogares a depender del coche, mientras que las zonas rurales se enfrentan al declive de los servicios de autobús y tren.

Mercancías, flotas y logística industrial: los gigantes invisibles

Cualquier debate serio sobre las emisiones del transporte debe ir más allá del coche familiar privado. En España, camiones, furgonetas y vehículos de reparto transportan más del 95 % de las mercancías nacionales por vía terrestre. Estos vehículos funcionan casi exclusivamente con diésel y recorren distancias mucho mayores que los coches privados.

La logística industrial (puertos, aeropuertos y transporte ferroviario de mercancías) añade otra capa. Los principales puertos de España (Valencia, Algeciras y Barcelona) se encuentran entre los más transitados de Europa, y, sin embargo, la mayor parte de los equipos y de los buques de corta distancia siguen funcionando con diésel o fuelóleo pesado. Sin una estrategia clara para el transporte comercial e industrial, incluso una flota privada de coches completamente electrificada dejaría a España muy lejos de sus objetivos climáticos.

La prueba de que puede funcionar: la alta velocidad ferroviaria

Si el transporte privado e industrial muestran dónde se está estancando la transición energética, otras partes del sistema de movilidad demuestran lo que sí puede funcionar. Uno de los ejemplos más claros es la rápida expansión de la alta velocidad ferroviaria. ¡España cuenta ya con la segunda mayor red de alta velocidad del mundo!

El ferrocarril electrificado, alimentado por una red que funciona cada vez más con energía eólica y solar, ha captado una parte sustancial de los viajes nacionales entre Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Málaga. En muchas rutas, el tren ha sustituido a los vuelos de corta distancia.

El verdadero reto que tenemos por delante

Pese a las críticas, la alta velocidad española demuestra la importancia de una política coherente y sostenida en el tiempo. Los gobiernos proporcionaron una inversión estable, planes claros de infraestructuras y un marco regulatorio que, con el tiempo, abrió el mercado a la competencia.

Conferencias como la de Santa Marta son importantes como primer paso, pero solo si desembocan en mecanismos de cumplimiento, y no en otra mera declaración.

Gran parte de lo más fácil de lograr ya se ha abordado (VE y patinetes eléctricos). Lo que queda es más complejo: reducir la dependencia de los combustibles fósiles en todo el sistema de transporte español, desde el coche familiar hasta la furgoneta de reparto, desde el camión frigorífico hasta la grúa portacontenedores del puerto. Es aquí donde la verdadera transición todavía tiene que empezar y donde una política coherente será decisiva.

Miguel Ángel Amores es responsable de Energías Renovables de Triodos Bank.