

[Papeles de Economía Española](#) es una revista trimestral que edita Funcas desde 1979. Cada número es monográfico y analiza temas económicos relevantes y de actualidad con un especial interés en las implicaciones de política económica.



Los expertos dudan de que la UE alcance sus objetivos climáticos si no intensifica el ritmo de descarbonización

- **Para cumplir con el objetivo de reducción del 55% de gases de efecto invernadero en 2030, las emisiones netas en España aún deberían disminuir un 43% adicional**
- **Los sectores económicos están respondiendo mediante la transformación de sus procesos productivos y la mejora de la eficiencia energética, mientras que los hogares están encontrando más dificultades para reducir sus emisiones**

MADRID, **13/04/2026** | La Unión Europea (UE) tendrá difícil alcanzar sus objetivos climáticos si no se intensifica la velocidad de descarbonización observada hasta ahora. Es la principal conclusión de los trabajos incluidos en el último número de [Papeles de Economía Española](#), publicación editada por **Funcas**, que ofrece una visión crítica de la situación actual respecto al cumplimiento de esos objetivos.

El monográfico, titulado “Transición hacia la neutralidad climática: objetivos y realidad” y coordinado por María J. Moral, recuerda que la UE cuenta con ambiciosas propuestas y políticas públicas enfocadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para transitar hacia una economía baja en carbono. Antes de alcanzar el objetivo de ser climáticamente neutra en 2050, Europa debe cumplir hitos intermedios como el Objetivo 2030, según el cual debería reducir, al menos, un 55% de sus emisiones para 2030 en comparación con los niveles de 1990. Los estudios coinciden en señalar que se están adoptando medidas y que los sectores económicos están reduciendo emisiones, mientras que los hogares están encontrando más dificultades.

Gerard Llobet muestra una panorámica de dónde se generan las emisiones y cómo esa distribución geográfica se ha ido desplazando con la actividad económica global. El autor constata que la economía mundial se ha vuelto menos intensiva en el uso de energía y que el determinante principal de su consumo es la renta per cápita. Así, el incremento de más del 80% del PIB per cápita mundial desde 1990 se ha llevado a cabo con alrededor de un 10% de crecimiento en las emisiones per cápita. Sin embargo, se observan dos tendencias distintas según los países. En los más desarrollados, como Estados Unidos o la UE, las emisiones per cápita han disminuido de manera significativa, mientras que en los países en desarrollo la tendencia es hacia un rápido aumento de la mano del crecimiento económico. Esto, junto con el incremento de la población, explica por qué China o India son responsables de una creciente proporción de las emisiones a

Papeles de Economía Española es una revista trimestral que edita Funcas desde 1979. Cada número es monográfico y analiza temas económicos relevantes y de actualidad con un especial interés en las implicaciones de política económica.

nivel global. El autor advierte de que las consecuencias son y serán profundamente heterogéneas entre países: las economías desarrolladas disponen de mayor capacidad para mitigar los efectos negativos, lo que acentuará la brecha de desigualdad mundial.

Jesús Rodríguez-López, Gustavo Marrero-Díaz y Andrés Lorente-de-las-Casas analizan las emisiones de GEI en España desde 1990 hasta 2023 e identifican qué sectores están reduciendo en mayor medida la intensidad energética. Concluyen que el ritmo actual de reducción de emisiones no es suficiente, ya que las emisiones netas aún deberían disminuir un 43% adicional. En cualquier caso, desde 2005 se ha producido una continua reducción de las emisiones basada en la moderación en la intensidad energética, la desaceleración económica entre 2008 y 2014; y el efecto composición al aumentar el valor añadido bruto (VAB) del sector servicios (supone más del 70% de la economía), y, sin embargo, sus emisiones solo representan el 3% del total emitido. Por el contrario, el sector de transportes es un importante escollo en el logro de los objetivos climáticos: pese a que su intensidad energética ha bajado, la intensidad del carbono se ha mantenido plana en las tres décadas analizadas.

Pilar Más Rodríguez y Lucien Antonio Vargas muestran que la transición climática en España está marcada por la heterogeneidad territorial, lo que condiciona tanto el ritmo como la efectividad del proceso de descarbonización. La evidencia indica que la reducción en las emisiones regionales responde a diferentes factores, como la estructura productiva, el mix energético y los factores tecnológicos. En regiones como Galicia, Cantabria, La Rioja o Asturias, la reducción se explica mayoritariamente por una menor intensidad eléctrica por mejoras de eficiencia y una menor demanda de electricidad. Por el contrario, en Aragón, Andalucía, Baleares o Comunidad Valenciana, el principal factor explicativo es la reducción de la intensidad de emisiones del mix eléctrico, en línea con la penetración de renovables. Galicia y Aragón registran los descensos más acusados, cercanos al 30% entre 2019 y 2023, muy por encima de la media nacional (-17%). En contraste, Extremadura y Castilla-La Mancha muestran ajustes más moderados.

Pedro Linares analiza el diseño y el desarrollo del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) de descarbonización industrial, uno de los principales instrumentos de apoyo público a la descarbonización en España. El PERTE ha concedido 530 millones de euros en ayudas, fundamentalmente subvenciones directas que debían ejecutarse antes de marzo de 2026. La evaluación se realiza ex ante puesto que no existe información disponible sobre las tecnologías financiadas o la reducción de emisiones esperable. Esta primera valoración permite identificar limitaciones en el mecanismo. Por una parte, los plazos tan estrechos que se manejan para ejecutar las inversiones junto con la falta de disponibilidad tecnológica competitiva para algunos sectores hacen cuestionable lograr avances significativos en la reducción de emisiones. Por otra parte, articular las ayudas mediante subvenciones a la inversión, y no como ayudas al coste de operación, también limita las opciones para la descarbonización.

Esther Gordo y María J. Moral se centran en la industria de automoción e indican que los grupos automovilísticos con factoría en España se están adaptando muy lentamente al vehículo eléctrico en comparación con la industria alemana. Teniendo en cuenta que la industria española está orientada a la

Papeles de Economía Española es una revista trimestral que edita Funcas desde 1979. Cada número es monográfico y analiza temas económicos relevantes y de actualidad con un especial interés en las implicaciones de política económica.

exportación, el estudio confirma una pérdida de competitividad en los mercados europeos, que son los principales destinos.

María Victoria Román, Arkaitz Usubiaga-Liaño e Iñaki Arto estudian la huella de carbono de los hogares españoles en función de sus características sociodemográficas. La evolución de esta durante la última década señala que el nivel de gasto constituye el principal determinante de las emisiones asociadas al consumo. A mayor gasto de los hogares, mayor es el consumo y, por tanto, las emisiones. Los resultados del trabajo muestran que, aunque la huella de los hogares españoles está lejos de la senda de la descarbonización, hay hogares con un nivel de huella sostenible que sirven para identificar las claves de este cambio de hábitos.

Albert Gragera y Anna Matas revisan las políticas recientes de movilidad urbana en España orientadas a la descarbonización del transporte. Este panorama permite evaluar medidas como subvenciones directas al precio del transporte público, la implantación de zonas de bajas emisiones e, incluso, inversiones para potenciar la movilidad activa. El artículo muestra que estas medidas favorecen el uso del transporte público, si bien el efecto total sobre la reducción de las emisiones de CO2 es limitado porque el incentivo al uso del automóvil privado no cambia significativamente. La evidencia sugiere, por tanto, que medidas como la reducción del precio del transporte público no son efectivas si no van acompañadas, por un lado, de una mayor internalización de los costes externos generados por el vehículo privado y, por otro, de mejoras sustanciales en la fiabilidad y el tiempo de viaje del transporte público.