



INVENTARIO DE EMISIONES GEI 2024

Red Acieloabierto

Informe realizado por ECODES,
Zaragoza, diciembre 2024

1. INTRODUCCIÓN	3
2. EMISIONES RED ACIELOABIERTO 2024	4
2.1. Datos Generales	4
2.2. Metodología	7
2.3. Gases de Efecto Invernadero	7
2.4. Identificación de las fuentes de emisión	8
2.5. Establecimiento del año base	9
2.7. Resultado del cálculo 2024 por alcances y por fuentes	10
3. RECOMENDACIONES Y PLAN DE ACCIÓN	16
4. COMPENSACIÓN DE EMISIONES	22
5. OBTENCIÓN ETIQUETAS	23
6. ANEXOS	24
A. DATOS DE PARTIDA CONSUMOS	24
B. FACTORES DE EMISIÓN	25



1. INTRODUCCIÓN

El cambio climático es uno de los principales retos a los que se enfrenta la humanidad en el siglo XXI. De acuerdo con el IPCC¹, no sólo el calentamiento en el sistema climático es inequívoco, sino que la influencia humana en el sistema climático es clara y el cambio climático plantea riesgos para los sistemas humanos y naturales.

Es necesario que las empresas acometan voluntariamente las acciones pertinentes para disminuir el impacto de su actividad sobre el clima, e incluso que tengan en cuenta este factor a la hora de elaborar sus estrategias. Este es uno de los objetivos que persigue la Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES), entidad sin ánimo de lucro e independiente, dentro del área de trabajo Mitigación del Cambio Climático liderada por la iniciativa CeroCO₂. La iniciativa pretende fomentar la corresponsabilidad de todos los agentes sobre el cambio climático proponiendo que cada uno de ellos sea consciente de su generación de emisiones, las reduzca en lo posible y compense las emisiones restantes a través de proyectos en países en vías de desarrollo.

Por ese motivo Red Acieloabierto, consciente de su responsabilidad con y hacia el medioambiente, calcula la huella de carbono del año 2024 de su actividad de modo voluntario como paso hacia una política activa y coherente en relación al cambio climático y al medio ambiente.

A la hora de realizar una memoria de emisiones o cálculo de huella de carbono, GHG Protocol (*Greenhouse Gas Protocol*, la herramienta internacional más utilizada para el cálculo y comunicación del Inventario de emisiones) divide las fuentes de emisión de toda actividad en tres “Alcances”, que se diferencian entre unas emisiones directas (Alcance 1), producidas en fuentes propiedad del negocio, y bajo control y responsabilidad directa suya, y las emisiones indirectas (Alcance 2 y 3), que son emisiones derivadas de fuentes de emisión que son propiedad de otra entidad, o que no están directamente bajo el control de la empresa que realiza el análisis.

¹ IPCC (por sus siglas en inglés) es la entidad creada en 1988 por la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) para proporcionar a los políticos y otros agentes interesados información objetiva, clara, equilibrada y neutral del estado de conocimientos sobre el cambio climático.



2. EMISIONES RED ACIELOABIERTO 2024

2.1. Datos Generales

La Red Acieloabierto surge como una estructura colaborativa que responde a la necesidad de fortalecer y dar estabilidad a los festivales de danza contemporánea en espacios no convencionales. Nacida de años de trabajo conjunto entre diversos festivales, esta red independiente y no institucional se erige como un espacio inclusivo y abierto, donde la generosidad y la cooperación entre agentes del sector han sido pilares fundamentales para su desarrollo.

El propósito principal de la Red Acieloabierto es facilitar la circulación de piezas de danza contemporánea, así como de información, ideas y proyectos artísticos, promoviendo la consolidación y el crecimiento tanto de las compañías como de los festivales. Esta infraestructura compartida no solo potencia el trabajo en red, sino que también refuerza el compromiso con el servicio público, permitiendo que las creaciones de bailarines y coreógrafos lleguen a un público más amplio y diverso.

Gracias a esta colaboración, los festivales integrados en la Red Acieloabierto pueden profundizar en su labor de apoyo a la danza contemporánea, facilitando la circulación de obras, la consolidación de compañías y, sobre todo, fortaleciendo el vínculo entre la danza y la ciudadanía.

De este modo, la red se posiciona como un motor esencial para el desarrollo y la proyección de la danza contemporánea en espacios públicos y no convencionales.

En las siguientes tablas se muestra las diferentes compañías (tabla 1), así como los diferentes festivales que se han llevado a cabo en 2024 (tabla 2):



Compañías
COLECTIVO PREMOHS
MELANIA OLCINA
ÀNGEL DURÁN PERFORMING ARTS
ÁLVARO MURILLO
RAQUEL JARA & CRIS MARÍN
RICHARD MASCHERIN
PATRICIA HASTEWELL I NOÉ FERREY
LAURA LÓPEZ & PABLO PÉREZ
MARC FERNÁNDEZ
TAIAT DANSA
RIART
LUNA SÁNCHEZ
VIRGINIA GIMERO & ROBER GÓMEZ

Tabla 1. Listado de compañías de la Red Acieloabierto 2024.



Festival	Lugar	Fecha
SISMÓGRAF	Olot, Girona	18-21 de abril + 26, 27 y 30 abril 2024
TRAYECTOS	Zaragoza	27 – 30 junio 2024
CUADERNOS ESCÉNICOS	Garachico, Tenerife	12 – 15 julio 2024
TRASLACIÓN	Lanzarote	31 octubre – 3 de noviembre 2024
ABANEA	Abanea	17 – 21 julio 2024
MASDANZA	Las Palmas de Gran Canaria	3- 27 octubre 2024
FIGUERES ES MOU	Figueres, Girona	2 – 7 julio 2024
PAISAJE	Villamalea, Albacete	25-27 julio 2024
RIBERA EN DANZA	Navarra	3-5 / 10 – 12 mayo – 6-7 septiembre
AHORA DANZA	Sevilla	2, 9, 16 y 23 de mayo 2024
VILDANZA	Vilches, Jaén	20-22 junio 2024
LEKUZ LEKU	Bilbao	26 – 29 junio 2024
CÁDIZ EN DANZA	Cádiz	8 – 15 junio 2024
CERVANDANTES	Alcalá de Henares, Madrid	10 – 12 mayo 2024
DANTZA HIRIAN	País Vasco	7-22 septiembre 2024
DANTZALDIA	Bilbao	24 septiembre – 5 diciembre 2024
MENORCA EN DANSA	Menorca	5- 9 de agosto 2024
DANZA NO CLAUSTRO	Ourense	28 julio , 2 – 4 de agosto 2024
DANZAD DANZAD MALDITOS	Pamplona	9 – 23 marzo 2024 / 10, 17, 24 agosto 2024
BROTOS	Gijón	24 mayo – 2 junio 2024
CIRCUITO BUCLES	Valencia	23 septiembre – 13 octubre 2024
TIERRAS EN DANZA	Cáceres	8 junio , 21 – 26 julio, 7,10 y 11 agosto 2024
HUELLAS	Aracena (Huelva)	12 julio 2024

Tabla 2. Listado de festivales de la Red Acieloabierto 2024.



2.2. Metodología

La realización de este estudio ha utilizado como marco de referencia el manual “**IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories**”, elaborado por el Panel Intergubernamental para el Cambio Climático, así como “**The Greenhouse Gas Protocol, a Corporate Accounting and Reporting Standard**”.

La metodología desarrollada es la siguiente:

1. Establecer los **límites de la evaluación** para identificar las principales fuentes de emisión.
2. Recoger los **datos de la actividad** para cuantificar las fuentes de emisión.
3. Analizar la calidad de los datos y de las fuentes de los mismos.
4. **Calcular las emisiones** utilizando los factores de conversión más apropiados.
5. Analizar los **resultados** y valorarlos.
6. Recomendaciones de **reducción** mediante la implementación de algunas medidas de mitigación.

El enfoque elegido para la consolidación del cálculo de emisiones de GEI ha sido enfoque de control operacional, en donde se ha contabilizado las emisiones de GEI sobre las cuales Red Acieloabierto tiene control operacional.

2.3. Gases de Efecto Invernadero

Son siete los gases de efecto invernadero reconocidos por el Protocolo de Kioto: dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), óxido nitroso (N₂O), el grupo de los hidrofluorocarbonos (HFC) y perfluorocarbonos (PFC), hexafluoruro de azufre (SF₆) y trifluoruro de nitrógeno (NF₃).

Para homogeneizar los efectos individuales de cada gas sobre el cambio climático, las emisiones de los diferentes gases de efecto invernadero se convierten a una “única moneda”: el CO₂ equivalente. Esta conversión se realiza a partir del “potencial de calentamiento” de cada gas, obtenido comparando el efecto de las moléculas de cada uno de los gases con el efecto de la molécula de CO₂ (ver Tabla 3).



Gas reconocido por Kioto	Potencial de calentamiento (en 100 años)
Dióxido de carbono (CO ₂)	1
Metano (CH ₄)	27,9
Óxido nitroso (N ₂ O)	273
Hexafluoruro de azufre (SF ₆)	24.300
Trifluoruro de nitrógeno (NF ₃)	17.400
Perfluorocarbonos (PFCs)	9.290 – 12.400
Hidrofluorocarbonos (HFCs)	4,84 - 14.600

Tabla 3. *Potencial de calentamiento de los gases de efecto invernadero de Kioto².*

El potencial de calentamiento es una medida relativa de cuánto calor puede ser atrapado por un determinado gas de efecto invernadero, en comparación con un gas de referencia, por lo general CO₂. Por ejemplo, el potencial de calentamiento para 100 años del metano es 27,9 y para el óxido nitroso es 273. En otras palabras, la emisión de 1 millón de toneladas de metano es equivalente a emitir 27,9 millones de toneladas de CO₂ equivalente. Así, el dióxido de carbono tiene un valor GWP de 1.

En esta memoria se habla de CO₂ equivalente ya que, en los cálculos realizados, aparte del potencial de calentamiento del CO₂, también se ha tenido en cuenta el potencial de calentamiento de otros gases efecto invernadero dependiendo de los distintos factores de emisión empleados.

2.4. Identificación de las fuentes de emisión

En este apartado veremos qué fuentes de emisión de gases de efecto invernadero, clasificadas en sus correspondientes alcances, se han incluido en el estudio.

Los tres alcances son los siguientes:

- **Emisiones directas o Alcance 1:** Incluye emisiones de GEI procedentes de fuentes de emisión que pertenecen o son controladas por Red Acieloabierto, que se producen in situ.

En el caso de Red Acieloabierto, no disponen de oficinas ni de ningún tipo de instalación por lo que no tienen consumos de combustibles fósiles en instalaciones fijas ni equipos

² Oficina Española de Cambio Climático mayo 2024



de climatización que puedan generar fugas. Tampoco disponen de vehículos en propiedad.

Por ello, las emisiones de este alcance serán nulas.

- **Emisiones indirectas por energía o Alcance 2:** Incluye emisiones indirectas de GEI producidas por la generación de la electricidad consumida en las instalaciones de Red Acieloabierto.

Al igual que antes al no disponer de instalaciones no tienen consumo eléctrico por lo que las emisiones del alcance 2 serán cero.

- **Otras emisiones indirectas o Alcance 3:** Incluye emisiones indirectas no incluidas en el Alcance 2, y que, siendo consecuencia de las actividades de la organización, se originan en fuentes de GEI que pertenecen o son controladas por otras organizaciones.

Para este alcance se han tenido en cuenta las emisiones de GEI indirectas derivadas del consumo del catering, del alojamiento, del consumo online (emails enviados y publicaciones en redes sociales), de los desplazamientos profesionales, y de los desplazamientos de las compañías a los distintos festivales.






2.5. Establecimiento del año base


Se toma como base el resultado del cálculo en el primer año de estudio, el 2024. El registro anual de las emisiones de CO₂ permitirá comparar el impacto de la actividad de Red Acieloabierto a lo largo de los años, así como el establecimiento de comparativas de las emisiones con otras entidades.



2.7. Resultado del cálculo 2024 por alcances y por fuentes

Siguiendo la metodología GHG Protocol se ha procedido a una verificación de la información aportada por Red Acieloabierto, obteniendo los siguientes resultados de emisiones representado por alcances y por fuentes de emisión.

ALCANCE 1		tCO ₂ e	% respecto al total
	COMBUSTIBLE FÓSIL INSTALACIONES FIJAS	0,00	0,00
	VEHÍCULOS PROPIOS	0,00	0,00
	GASES REFRIGERANTES	0,00	0,00
	UTILIZACIÓN DE BIOMASA	0,00	0,00
	EXTINTORES	0,00	0,00
TOTAL ALCANCE 1		0,00	0,00

ALCANCE 2		tCO ₂ e	% respecto al total
	CONSUMO ELÉCTRICO	0,00	0,00
TOTAL ALCANCE 2		0,00	0,00





ALCANCE 3		tCO ₂ e	% respecto al total
	CATERING	0,10	0,14%
	ALOJAMIENTO	0,42	0,60%
	CONSUMO ONLINE	0,005	0,01%
	DESPLAZAMIENTOS EN TREN	1,56	2,19%
	DESPLAZAMIENTOS EN AVIÓN	63,74	89,55%
	DESPLAZAMIENTOS EN AUTOBÚS	0,25	0,36%
	DESPLAZAMIENTOS EN COCHE	5,10	7,16%
TOTAL ALCANCE 3		71,18	100,00%
TOTAL EMISIONES		71,18	100,00%

Tabla 4. Resultado del cálculo 2024 por alcances y por fuentes.

Indicadores relativos

Emisiones por compañía (tCO ₂ e/compañía)	5,48
Emisiones por festival (tCO ₂ e/festival)	3,09
Emisiones por viaje (tCO ₂ e/viaje)	0,23

Tabla 5. Indicadores relativos 2024.



El total de emisiones de gases de efecto invernadero en el año 2024 de la actividad según los datos aportados por Red Acieloabierto (ver Anexo A) asciende a **71,18 tCO₂e** provenientes en su totalidad del Alcance 3. Dentro de este alcance, las emisiones se han generado por el catering con un 0,14% del total o 0,10 tCO₂e, del alojamiento con un 0,60% del total o 0,42 tCO₂e, del consumo online con un 0,01% del total o 0,005 tCO₂e, de los desplazamientos en tren con un 2,19% del total o 1,56 tCO₂e, de los desplazamientos en avión con un 89,55% del total o 63,74 tCO₂e, de los desplazamientos en autobús con un 0,36% del total o 0,25 tCO₂e, y de los desplazamientos en coche con un 7,16% del total o 5,10 tCO₂e.

La mayor fuente de emisiones se corresponde con los desplazamientos en avión que ocasionan un 89,55% del total o 63,74 tCO₂e. En segundo lugar, se encuentra los desplazamientos en coche con un 7,16% o 5,10 tCO₂e. La tercera mayor fuente de emisiones se corresponde con los desplazamientos en tren con el 2,19% o 1,56 tCO₂e. El resto de las fuentes apenas alcanzan en total un 1,10%.

Para poder conocer la evolución de las emisiones a lo largo de los años, así como poder realizar comparativas con otras organizaciones del sector que hayan hecho el cálculo de su huella, es necesario llevar la cifra de emisiones totales a indicadores relativos indicados en la tabla 5.

Los siguientes gráficos muestran los repartos en % y en toneladas de las emisiones por fuentes y por alcances:



Reparto emisiones totales por fuente (%)

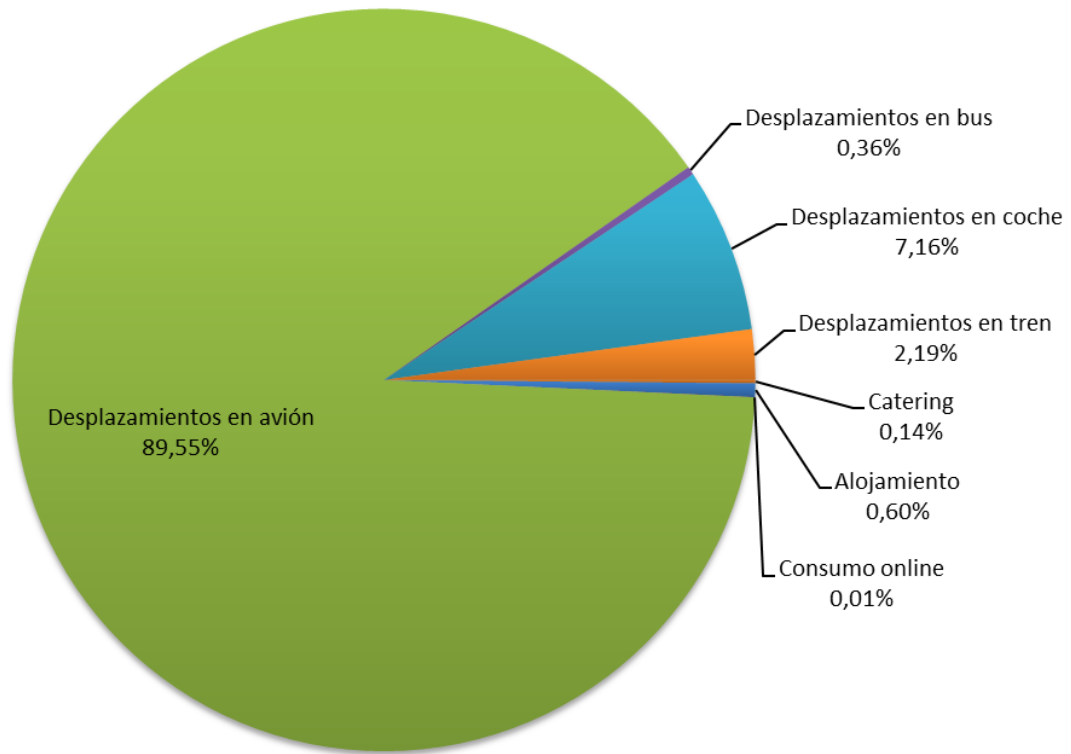


Figura 1. Reparto % de emisiones por fuentes.



Reparto emisiones por fuente (tCO₂e)

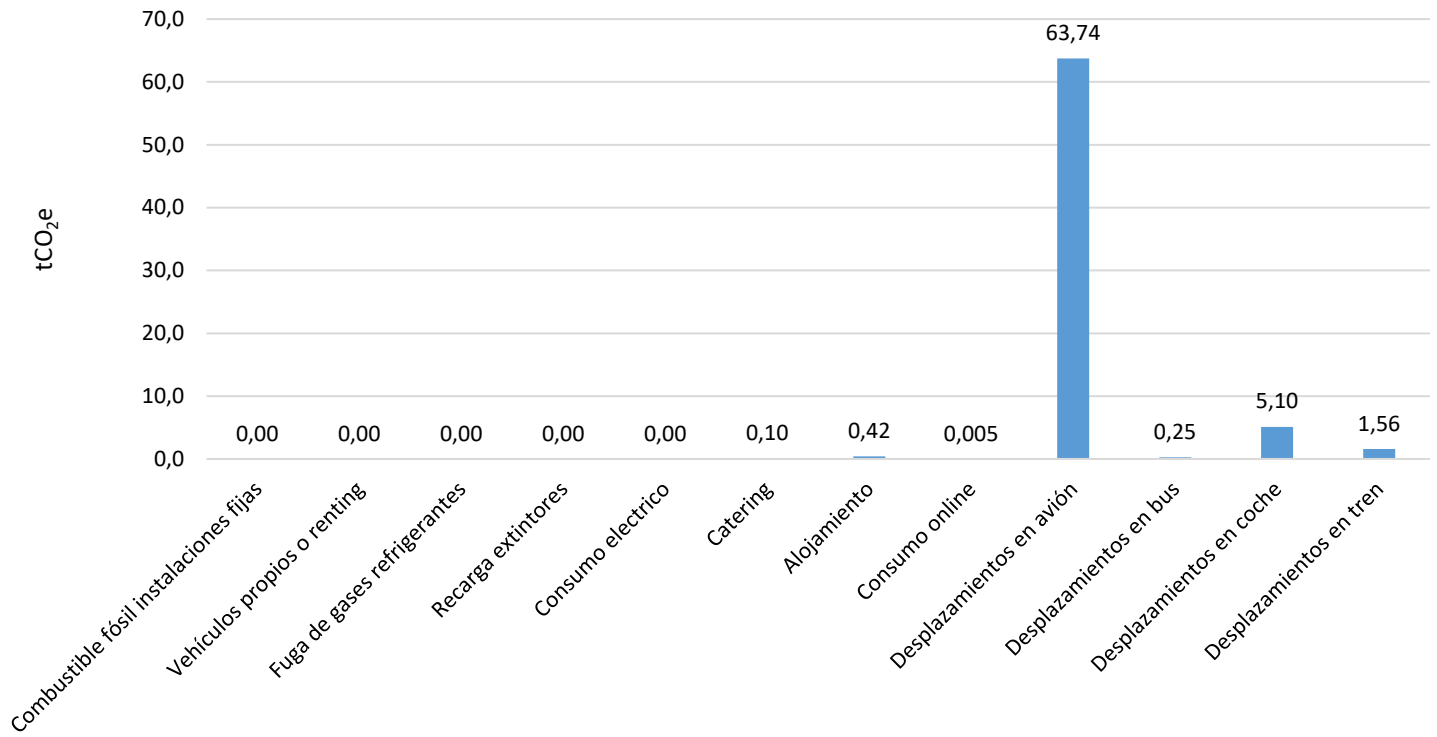


Figura 2. Reparto tCO₂e de emisiones por fuentes.



Reparto emisiones por alcances (tCO₂e)

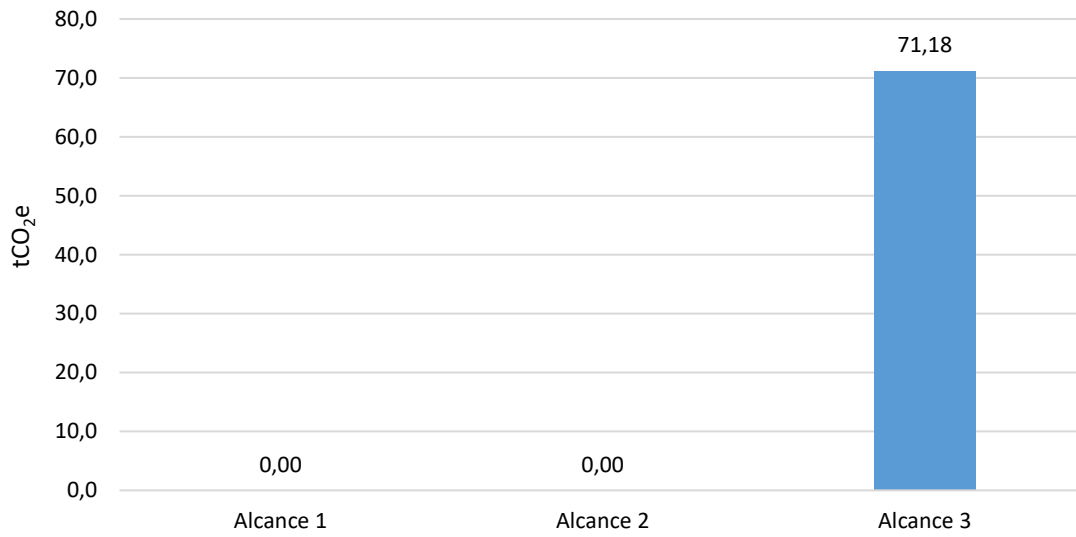


Figura 3. Reparto tCO₂e de emisiones por alcances.



3. RECOMENDACIONES Y PLAN DE ACCIÓN

NOTA PREVIA:

Queremos destacar que no se realiza una visita detallada de las instalaciones de la entidad, etapa imprescindible para la construcción de un Plan de Reducción. Por ello, se proponen recomendaciones generales siendo responsabilidad de la entidad el diseñar un Plan de actuación para la reducción de sus emisiones.

Los resultados de cálculo obtenidos muestran que las mayores emisiones se han generado en los desplazamientos en los diferentes tipos de vehículos de los viajes de negocios, así como de los desplazamientos de las compañías a los diferentes festivales los cuales han sumado un total de 70,55 tCO₂e.

En cuanto a los desplazamientos por los viajes de negocios, el análisis realizado sobre 56 viajes evidencia una contribución significativa del transporte aéreo a las emisiones totales de gases de efecto invernadero (GEI). Aunque los viajes en avión representan el 75% del total de desplazamientos, generan el 98,18% de las emisiones totales (14,30 tCO₂e), lo que está asociado a la mayor distancia recorrida (88,52% de los kilómetros totales, equivalentes a 53.916 km).

Por otro lado, el tren, que comprende el 21% de los viajes, contribuye únicamente con el 1,81% de las emisiones (0,26 tCO₂e) a pesar de representar el 11,42% de los kilómetros totales (6.956 km). El autobús, con solo un 4% de los desplazamientos y un 0,06% de los kilómetros recorridos (37 km), tiene un impacto marginal, con un 0,01% de las emisiones totales (0,001 tCO₂e).

Estos resultados se pueden observar en la siguiente tabla:



Tipo de transporte	Numero de viajes	% número viajes respecto total	Km totales	% km respecto total	Emisiones totales (tCO ₂ e)	% emisiones respecto total
Avión	42	75%	53.916,00	88,52%	14,30	98,18%
Tren	12	21%	6.956,00	11,42%	0,26	1,81%
Bus	2	4%	37,00	0,06%	0,001	0,01%
Total	56	100%	60.909,00	100%	14,56	100%

Tabla 6. Resultados de desplazamientos de los viajes de negocios.

En cuanto a los desplazamientos de las compañías, el análisis de 255 desplazamientos muestra que el transporte aéreo es el principal contribuyente a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), representando el 47,45% de los viajes y generando el 88,15% de las emisiones totales (49,44 tCO₂e). Esto se explica por la gran distancia cubierta por este medio, que equivale al 76,34% de los kilómetros totales (155.151 km).

El tren, con el 26,67% de los viajes y un 14,85% de los kilómetros totales (30.173 km), tiene un impacto significativamente menor, aportando solo el 2,31% de las emisiones (1,30 tCO₂e). Por su parte, el coche representa el 22,35% de los desplazamientos, con el 7,86% de los kilómetros recorridos (15.974,6 km) y contribuyendo al 9,09% de las emisiones totales (5,10 tCO₂e).

Finalmente, el autobús, aunque comprende un 3,53% de los viajes, tiene un impacto marginal en las emisiones, con solo el 0,45% del total (0,25 tCO₂e), reflejando su eficiencia relativa en términos de huella de carbono.

Estos resultados se pueden observar en la siguiente tabla:



Tipo de transporte	Numero de viajes	% número viajes respecto total	Km totales	% km respecto total	Emisiones totales (tCO ₂ e)	% emisiones respecto total
Avión	121	47,45%	155.151,00	76,34%	49,44	88,15%
Tren	68	26,67%	30.173,00	14,85%	1,30	2,31%
Coche	57	22,35%	15.974,60	7,86%	5,10	9,09%
Bus	9	3,53%	1.927,70	0,95%	0,25	0,45%
Total	255	100,00%	203.226,30	100,00%	56,09	100,00%

Tabla 7. Resultados de los desplazamientos de las compañías.

Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a los desplazamientos requiere implementar diversas estrategias sostenibles. Una de las principales medidas es fomentar el uso del tren como medio de transporte principal en trayectos de media y larga distancia, ya que genera significativamente menos emisiones en comparación con el avión. Además, es fundamental promover el uso de herramientas digitales como videoconferencias para minimizar los desplazamientos innecesarios, manteniendo la productividad sin comprometer el medio ambiente. Cuando el transporte aéreo sea inevitable, se recomienda optar por rutas directas y aerolíneas que utilicen flotas modernas y más eficientes en consumo de combustible.

Otra estrategia clave es impulsar el transporte colectivo, como la organización de autobuses para equipos de trabajo y asistentes a eventos, maximizando la ocupación para reducir la huella de carbono por pasajero. Asimismo, es importante priorizar el uso de vehículos eléctricos o híbridos



cuando el transporte en coche sea necesario, ya que estos generan menores emisiones que los vehículos de combustión interna. Una adecuada planificación logística también puede evitar desplazamientos innecesarios, combinando visitas a ubicaciones cercanas o centralizando actividades en puntos estratégicos.

Además, incentivar la movilidad sostenible es esencial para reducir las emisiones. Ofrecer incentivos para el uso de bicicletas, transporte público o servicios de carpooling, especialmente en trayectos cortos, puede marcar una diferencia significativa. También es crucial implementar políticas corporativas que evalúen sistemáticamente la huella de carbono de los desplazamientos y prioricen opciones de menor impacto ambiental.

Finalmente, sensibilizar y formar a las personas sobre la importancia de elegir modos de transporte más sostenibles es indispensable. Educar sobre cómo las decisiones individuales contribuyen a la reducción de la huella de carbono puede generar un compromiso colectivo con la sostenibilidad, reforzando los esfuerzos para mitigar el impacto ambiental.

A modo de ejemplo, los desplazamientos en coches de alquiler supusieron unas emisiones de 0,60 tCO₂e para una distancia recorrida de 1.913,80 km recorridos. En la siguiente tabla se muestra la reducción que se hubiera generado si los vehículos hubieran sido híbridos, híbridos enchufables o eléctricos:

tCO ₂ e vehículo alquiler	tCO ₂ e alternativa	Reducción (tCO ₂ e)	Reducción (%)
0,60	Hibrido enchufable: 0,18	-0,42	-70,04%
	Eléctrico 100%: 0,10	-0,50	-82,52%
	Hibrido no enchufable: 0,23	-0,37	-62,05%

Tabla 8. Reducción de emisiones al sustituir combustibles de vehículos de alquiler.



Reducción de emisiones al sustituir tipo de vehículo de alquiler

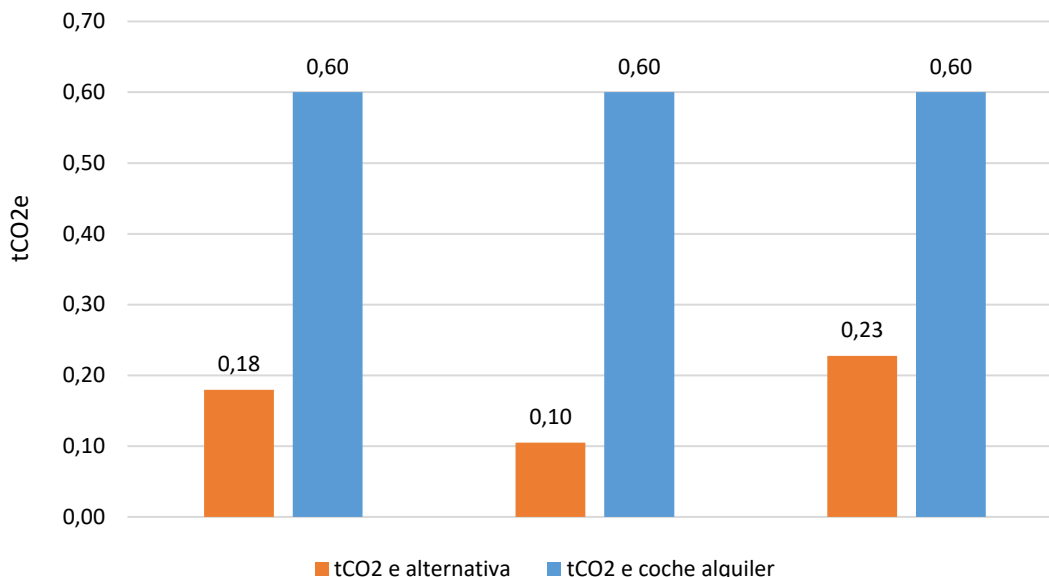


Figura 4. Reducción emisiones al sustituir vehículos de alquiler.

Como se puede apreciar, el optar por vehículos de alquiler híbridos podría haber reducido las emisiones en 0,37 tCO₂e o un 62,05%, el optar por vehículos de alquiler híbridos enchufables podría haber reducido las emisiones en 0,42 tCO₂e o un 70,04%, y optar por vehículos de alquiler eléctricos podría haber reducido las emisiones en 0,50 tCO₂e o un 82,52%.

Otra medida que se recomienda aplicar es reducir en la manera de lo posible los viajes en avión por viajes en tren. Analizando los desplazamientos se ha observado que los viajes realizados en avión y que se podrían haber hecho en trenes de alta velocidad han recorrido una distancia de 27.142 km lo que ha supuesto unas emisiones de 8,98 tCO₂e.

En la siguiente tabla se muestra la reducción de emisiones que se generaría si estos viajes se hubieran realizado en trenes de alta velocidad:



tCO ₂ e avión	tCO ₂ e trenes de alta velocidad	Reducción (tCO ₂ e)	Reducción (%)
8,98	0,72	-8,26	-91,96%

Tabla 9. Reducción de emisiones al sustituir viajes en avión por tren de alta velocidad.

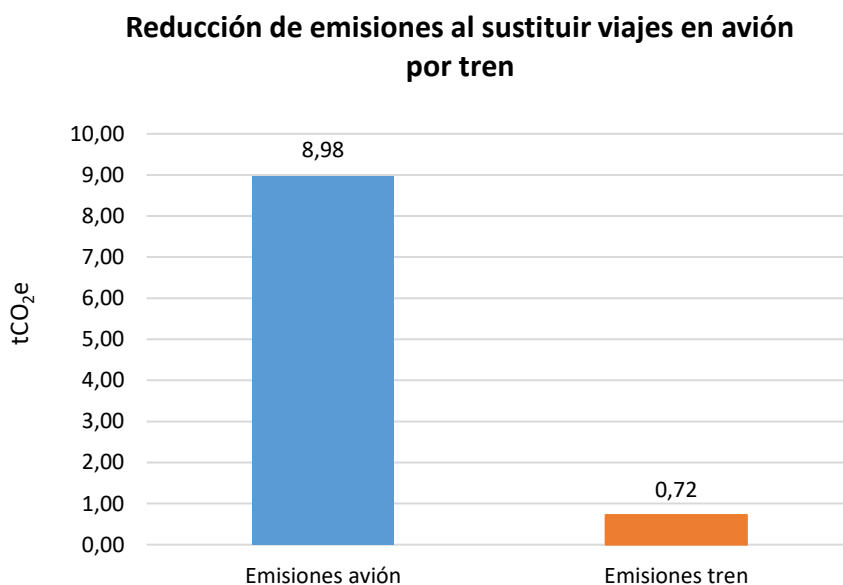


Figura 5. Reducción emisiones al sustituir viajes en avión por tren de alta velocidad.

Como se puede apreciar, si estos viajes se hubiesen realizado en trenes de alta velocidad la reducción de emisiones habría sido de un 91,96% o en 8,26 tCO₂e.



4. COMPENSACIÓN DE EMISIONES

Para conseguir la neutralidad en carbono existe un último paso que consiste en la compensación de las emisiones que las entidades **no pueden evitar emitir después de aplicar planes de reducción**. Esta compensación consiste en la aportación voluntaria de una cantidad económica, proporcional a las toneladas de CO₂ generadas, para un proyecto que persigue:

- Captar una cantidad de toneladas de CO₂ equivalente a la generada por la actividad del establecimiento, mediante la puesta en práctica de un proyecto de sumidero de carbono por reforestación.
- Evitar la emisión de una cantidad de toneladas de CO₂ equivalente a la generada por la actividad del establecimiento por medio de un proyecto de ahorro o eficiencia energética, de sustitución de combustibles fósiles por energías renovables, tratamiento de residuos o de deforestación evitada.

Los proyectos de compensación con los que colabora CeroCO₂ están localizados en países en vías de desarrollo y tiene el doble objetivo de lucha contra el cambio climático y lucha contra la pobreza. Los proyectos están verificados de acuerdo a alguno de los estándares del Mercado Voluntario de Carbono (MVC).

El MVC facilita a las entidades y a las personas que no están dentro de los sectores regulados asumir su compromiso con el cuidado del clima “compensando” sus emisiones en proyectos limpios en países en desarrollo.

La compensación de emisiones a través de proyectos de la Plataforma CeroCO₂ es una donación y se tramita como tal. Red Acieloabierto recibirá el certificado de compensación de emisiones, certificado fiscal de la donación una vez realizada la misma.

La compensación está incluida entre las cuestiones que generan beneficios y deducciones fiscales para los particulares o las entidades que hacen una donación a entidades no lucrativas (ENL), teniendo en cuenta la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo.

Pueden consultar los proyectos disponibles actualmente con los que colabora CeroCO₂ en el siguiente link:

www.ceroco2.org/soluciones-ceroco2/compensacion-co2/proyectos-compensacion-ceroco2



5. OBTENCIÓN ETIQUETAS

La etiqueta CeroCO₂ huella calculada (figura 3), emitida por CeroCO₂, certifica se ha calculado las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) generadas por la actividad de Red Acieloabierto durante un periodo concreto, en este caso 2024, para los alcances 1, 2 y 3.



Figura 6. Etiqueta Huella calculada CeroCO₂.

Estas etiquetas pueden utilizarse en todos los canales de comunicación propios y en prensa, y será la que se deba usar en documentos oficiales, **siempre bajo la aprobación y validación** de dichos materiales y sus aplicaciones por parte de CeroCO₂. Para cualquier consulta de uso dirigirse a info@ceroco2.org.



6. ANEXOS

A. DATOS DE PARTIDA CONSUMOS

Fuente de emisión	2024
Catering (nº servicios)	82
Alojamiento (noches*persona)	82
Emails enviados	1.229
Publicaciones en redes	369
Desplazamientos en avión (km)	209.067,00
Desplazamientos en bus (km)	1.964,70
Desplazamientos en coche (km)	15.974,60
Desplazamientos en tren (km)	37.129,00

Tabla 10. Datos de consumo aportados por Red Acieloabierto para el cálculo año 2024.



B. FACTORES DE EMISIÓN

Los factores de emisión se van actualizando anualmente, acudiendo a las fuentes más reconocidas a nivel internacional con objeto de alcanzar un mayor rigor y precisión.

Los factores de emisión utilizados han sido los siguientes:

Fuente de emisión	Factor de emisión 2024
Menú vegetariano ³ (kgCO ₂ e/unidad)	0,51
Menú tradicional ³ (kgCO ₂ e/unidad)	1,58
Alojamiento ⁴ (kgCO ₂ e/noche*persona)	5,17
Envío emails ³ (kgCO ₂ e/unidad)	0,004
Publicaciones en redes ³ (kgCO ₂ e/unidad)	0,00002
Tren alta velocidad ⁵ (kgCO ₂ e/pasajero.km)	0,0266
Tren media distancia ⁵ (kgCO ₂ e/pasajero.km)	0,02947
Tren larga distancia ⁵ (kgCO ₂ e/pasajero.km)	0,02787
Avión vuelo corto turista ⁶ (<500km) (kgCO ₂ e/pasajero.km)	0,30607
Avión vuelo medio turista ⁶ (≥500km, <3700km) (kgCO ₂ e/pasajero.km)	0,20536
Coche gasolina ⁶ (kgCO ₂ e/km)	0,190
Coche combustible desconocido ⁶ (kgCO ₂ e/km)	0,190
Bus interurbano ⁶ (kgCO ₂ e/pasajero.km)	0,03373

Tabla 11. Factores de emisión utilizados.

³ ADEME - Excel "FE Comidas"

⁴ Ecoinvent 3.10 + IPCC GWP 100

⁵ 2023 Oficina Catalana de Cambio Climático.

⁶ 2024 Guidelines to Defra/ DECC's GHG Conversion Factors for company Reporting

ceroco₂

<https://www.ceroco2.org/inicio-2022>