

Principios para una Movilidad Sostenible



PRINCIPIOS CEOE PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Los sectores que integran la movilidad sostenible se encuentran actualmente sujetos a un cambio estructural sin precedentes, derivado principalmente de los compromisos energéticos y climáticos, que Europa ha adquirido para alcanzar su neutralidad climática en 2050.

Este reto debe acometerse de la mano de las empresas y aprovecharse para reforzar su competitividad como fuentes de bienestar económico y social pero también como proveedoras de las soluciones necesarias para cumplir nuestros objetivos. Desde el Consejo de la Movilidad Sostenible de CEOE, se considera fundamental establecer unos principios básicos que deben conformar los cimientos de la transición ecológica y que se recogen a continuación:





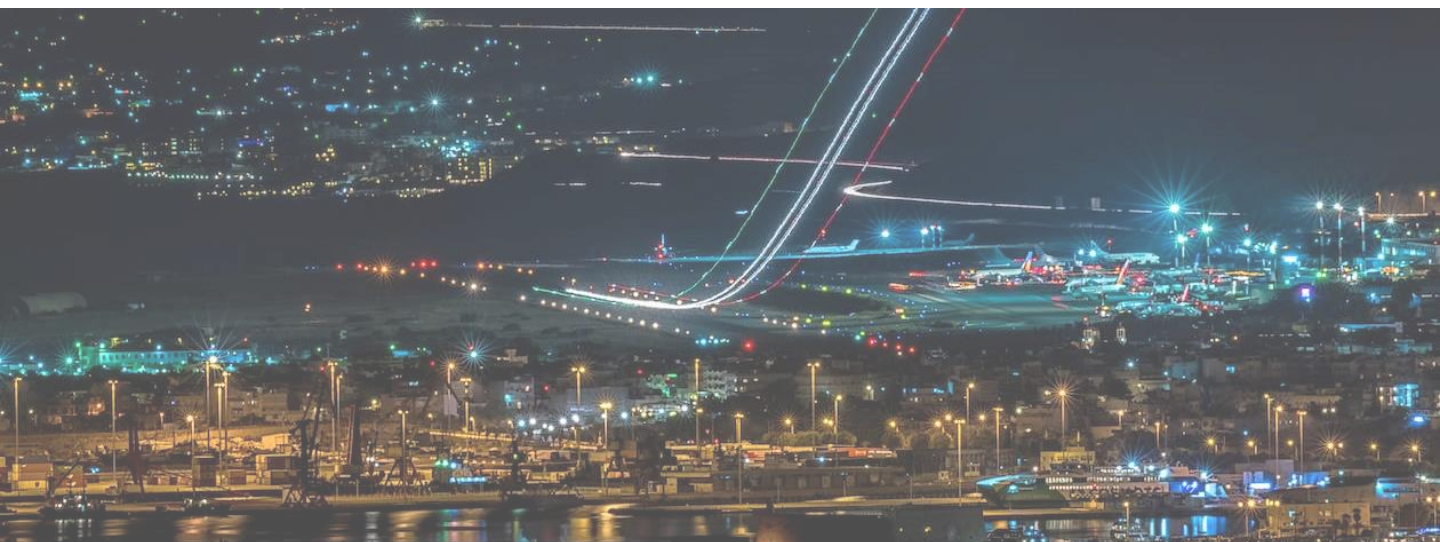
1. Impulsar un nuevo modelo de movilidad sostenible y multimodal

Modelo de Movilidad: Multimodal y basada en el principio de neutralidad tecnológica

El sector de la movilidad sostenible, comprometido con los objetivos climáticos de reducción de gases de efecto invernadero y mejora de calidad del aire, debe operar bajo una **diversidad energética** con la que se logre avanzar en la descarbonización del sector. Esta descarbonización debe ser decidida, y la **neutralidad tecnológica** debe ser la base. Una neutralidad tecnológica que debe incluir, como elemento básico, el establecimiento de un terreno de juego equilibrado a través de una fiscalidad homogénea que lo garantice y la no discriminación subjetiva de ninguna tecnología que pueda jugar un papel en el camino o transición a la neutralidad climática. Hoy en día no existen en el mercado todas las tecnologías necesarias para descarbonizar todas las modalidades del transporte con un coste eficiente pero las tecnologías existentes tienen aún mucho margen de desarrollo y pueden ir consiguiendo importantes reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero. Hasta que se consiga el objetivo de una movilidad cero emisiones, es necesario que se empleen todas aquellas tecnologías disponibles que eviten una dependencia energética externa y que aseguren la descarbonización de todos los sectores, con el respaldo de un análisis coste-beneficio. En sectores como como el transporte pesado de mercancías por carretera de larga distancia, la aviación y el transporte marítimo, donde las opciones tecnológicas para la mitigación del cambio climático están menos disponibles, este proceso será más lento necesariamente.

La movilidad sostenible tiene que asegurar que la ciudadanía y empresas puedan trasladarse y operar de una forma fluida, eficiente y segura. Para ello el sistema de movilidad tiene que **integrar de manera eficiente y eficaz todos los servicios de movilidad**, ya sea transporte público o privado, particular o colectivo. Un modelo multimodal y sostenible, cuyo objetivo sea la descarbonización, pero que a día de hoy garantice el cumplimiento de la normativa en calidad del aire fomentando, en todo caso, el uso de tecnologías que supongan menos emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, siempre siendo coherentes con la tecnología disponible, respetando su neutralidad. En este modelo la ciudadanía ha de elegir cómo satisfacer sus necesidades de movilidad, siempre que los modos usados sean sostenibles y sin vetar ninguno de ellos.

En lo que al transporte de mercancías se refiere, urge implementar el Plan Mercancías 30 y potenciar la intermodalidad, propiciando el acercamiento natural y la colaboración entre modos de transporte, para facilitar su integración optimizando la cadena logística y mejorando la accesibilidad a zonas de producción y distribución. Por ejemplo, mediante la creación de terminales y plataformas logísticas especializadas, intermodalidad real y efectiva con los principales puertos y aeropuertos, o el mantenimiento adecuado de las infraestructuras viales ya existentes, al servicio de la intermodalidad.





2. Definir un modelo de transición industrial de la movilidad

Política Industrial: Fomento de las inversiones basadas en una política industrial de largo recorrido.

Resulta necesario que las distintas medidas públicas sean fruto de amplios consensos, considerando además el carácter preferencial y estratégico del sector de la movilidad y traduciéndose en políticas concretas acompañadas de apoyo económico. La política industrial se ha de diseñar como una política de largo recorrido, orientada a ganar soberanía en el territorio nacional y procurando dotar del necesario grado de autonomía a la industria.

De acuerdo con esta importancia estratégica las políticas públicas deben articularse para **retener y atraer inversiones para el sector de la industria y del transporte sostenible, conectado y seguro**, convirtiéndose en palanca para fomentar la reindustrialización de los diferentes territorios atrayendo el conjunto de la cadena de valor de la movilidad sostenible de nuestro país.

Por otro lado, teniendo en cuenta los largos períodos de amortización y las cargas para la inversión, se requiere de un marco regulatorio simple, claro y estable a largo plazo, con procesos de tramitación ágiles, la introducción de sistemas de apoyo con incentivos económicos para la investigación y la industrialización, así como financiación y políticas que cierren la brecha de precios restante mientras persista. Además, estas medidas deben de ir acompañadas con una política de incentivos, incluida la fiscalidad entre ellas, que ayude a conseguir los objetivos de descarbonización designados para el sector de la movilidad.

Dado que es necesario apostar por la optimización de los procesos industriales, y fomentar el ecodiseño y la re-fabricación, resulta imprescindible desarrollar e invertir en **un plan de economía circular** desde la óptica industrial para el sector de la movilidad, que ayude a optimizar los recursos y materias primas en un escenario, donde la recuperación, la reutilización, la simbiosis industrial y el reciclaje son necesarios.



3. Impulsar la competitividad del sector facilitando su descarbonización

Infraestructuras: Impulso a la infraestructura de recarga y repostaje de combustibles alternativos, y estrategia de ordenación del territorio en políticas de descarbonización.

Es necesario un compromiso y liderazgo por parte de las instituciones y la industria para promover todos aquellos desarrollos tecnológicos que permitan la reducción de emisiones y faciliten una mayor eficiencia del gasto energético en todo el proceso: desde el diseño hasta la fabricación, operación y mantenimiento.

Las Administraciones Públicas han de apostar por el despliegue y modernización de aquellas infraestructuras que permitan reducir el impacto energético y medioambiental por pasajero o tonelada de carga transportada, teniendo siempre presente el equilibrio entre el coste y beneficio.

Es necesario **acelerar el despliegue de las infraestructuras** de recarga y de repostaje de combustibles alternativos, y eliminar todas las barreras que dificulten su desarrollo, ya no solo para cumplir con la normativa europea vinculante, sino para acelerar la transición hacia una movilidad más descarbonizada.

Este despliegue tiene que estar **planificado y calendarizado**, y a su vez **supervisado y fomentado** por las Administraciones Públicas para que se pueda desarrollar una red suficiente que permita alcanzar los objetivos mínimos nacionales que cada Estado Miembro debe alcanzar de acuerdo con el Reglamento (UE) de Infraestructura de Combustibles Alternativos (AFIR).

Adicionalmente, sería necesario que la información de previsión de infraestructura de recarga y repostaje se ponga a disposición de todos los agentes para los que pueda ser de interés con el fin de facilitar y agilizar su implantación a lo largo de la red RTE-T o al menos, en las principales rutas de transporte por carretera.

Desde el sector privado se está llevando a cabo un importante esfuerzo inversor para la instalación de infraestructura de recarga, pero el despliegue se está viendo afectado por numerosas barreras. Una de las **principales barreras son los plazos** que actualmente implica la instalación de puntos de recarga, debido a los permisos que requieren. Desde las administraciones públicas ya se han aprobado varias medidas normativas que pretenden agilizar estos trámites, pero la realidad muestra que **son necesarias medidas adicionales para reducir de manera efectiva el tiempo de instalación** de estas infraestructuras.

España ha de diseñar una infraestructura basada en un modelo propio, atendiendo a las características y necesidades de su parque automovilístico, pero teniendo en cuenta que una mayor ambición para las infraestructuras de recarga no debería desincentivar otras tecnologías necesarias para reducir las emisiones.

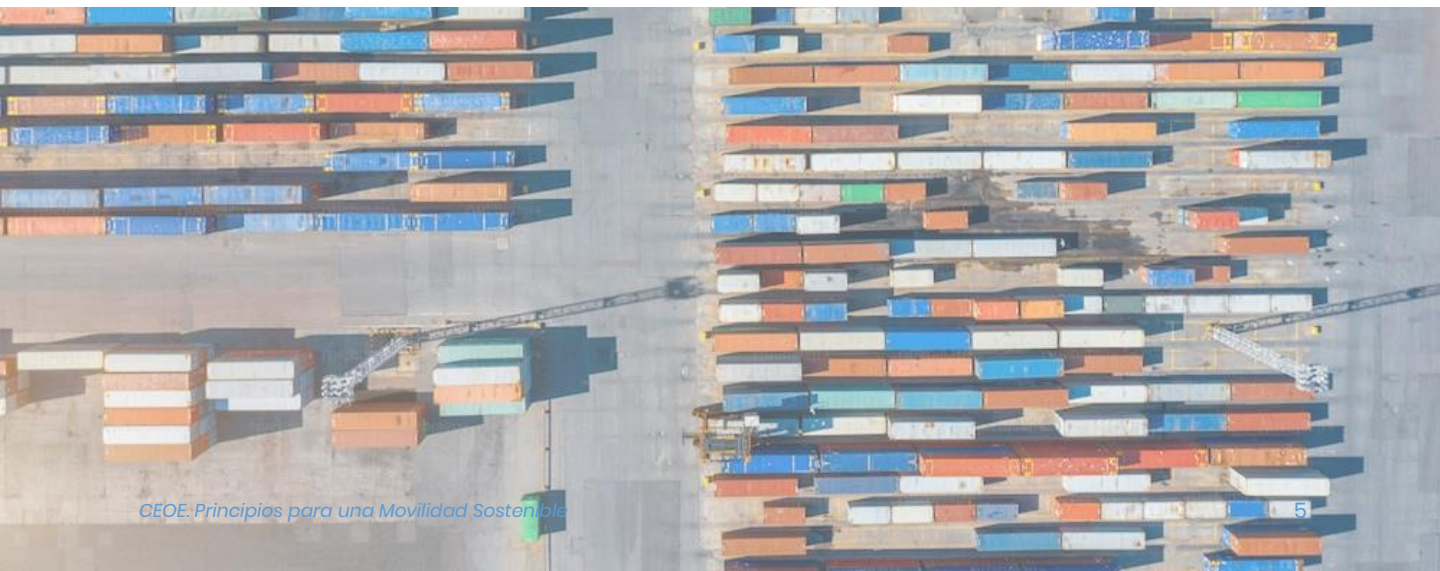
En consonancia creemos que desde los ayuntamientos se ha de establecer unos servicios acordes con nuestro parque de vehículos y por ello se pide que se lleven a cabo las medidas necesarias para agilizar la instalación de puntos de recarga también a nivel local.

En el **sector de transporte de mercancías por carretera** hay que tener en consideración la falta actual de tecnología alternativa con capacidad operativa adaptable a algunas de las necesidades operativas del sector. Habrá que compatibilizar, en un primer momento, el uso de distintas alternativas de combustibles, hasta que se dé el hecho real de una viabilidad efectiva y eficiente para poder realizar el servicio bajo la premisa de cumplir paulatinamente en plazo los objetivos marcados de reducción de emisiones en este sector y alcanzar las cero emisiones netas en el plazo más reducido posible.

En el **sector de la aviación** es necesario favorecer la producción de combustible sostenible de aviación (SAF por sus siglas en inglés), que es la solución más efectiva en el corto plazo para avanzar en la descarbonización de la aviación. La Administración debe acompañar esta transición del sector aéreo incentivando el desarrollo de los SAF para escalar su producción, dado que es un producto escaso, y cerrar la brecha de precios entre los combustibles convencionales y los combustibles sostenibles.

En el **sector marítimo**, la expansión de la infraestructura, especialmente en lo que respecta al suministro de electricidad en tierra en los puertos, debe garantizarse y ser elegible para financiación, de modo que el suministro de electricidad/energía pueda cubrir la demanda en los puertos.

Por último, en el **sector ferroviario**, en términos generales, es clave apostar por la renovación tanto de la infraestructura como del material rodante y demás tecnologías que hagan más atractiva la oferta ferroviaria y su desempeño medioambiental.





4. Generar estabilidad regulatoria y facilitar la colaboración público-privada

Política y Gobernanza: impulso de soluciones consensuadas entre la administración y los sectores

La **homogenización y armonización** en la regulación en torno a la movilidad, facilitará el desarrollo de la libertad de circulación de las personas y de las empresas, pero sin sobrepasar el ámbito competencia de cada administración.

Para ello, incrementar la **interlocución** entre la administración y los representantes de los sectores empresariales, ayudaría a entender los diferentes puntos de vista, crear soluciones innovadoras, y desarrollar políticas que ayudasen a proteger el medio ambiente, fortalecer la industria de la movilidad española y desarrollar una planificación integral de la movilidad, sin perder de vista un equilibrio entre los objetivos sociales, económicos y medioambientales.

La colaboración público-privada ha de ser el principio básico que rijan la elaboración de políticas y medidas en el marco de la transición ecológica. Ello permitiría además contar con la necesaria estabilidad regulatoria para acometer las importantes inversiones necesarias para mitigar y adaptarnos al cambio climático, siempre sin que ello suponga incrementar los costes operativos del transporte, para lo cual habría que contar con las aportaciones presupuestarias necesarias de las distintas Administraciones competentes.



5. Diseñar un marco estable y de calidad para el fomento del nuevo modelo de movilidad sostenible

Regulación: normas y medidas basadas en rigurosos análisis económicos, tecnológicos y de impacto

Las políticas y medidas que se elaboren para apoyar el nuevo modelo de movilidad deben estar precedidas por un **análisis coste-beneficio y factible tecnológicamente**, teniendo en cuenta el impacto en los sectores y en los usuarios. Deben ser además fruto de un diálogo previo con los sectores afectados, no el resultado de una imposición unilateral y, por supuesto, de un consenso político que permita desarrollarlas e implantarlas con carácter de continuidad ya que responden a un objetivo a largo plazo y deben igualmente ser lo suficientemente flexibles como para poder adaptarse a las distintas circunstancias que puedan acontecer



6. Identificar necesidades laborales y formativas, para reforzar la cualificación profesional y atraer el talento

Empleo y formación: Plan específico de recualificación y fomento de la formación en nuevas tecnologías, digitalización y modelos de producción sostenibles.

Una movilidad sostenible, segura y bien conectada contribuye a vertebrar el territorio, a través de la presencia diseminada en el mismo de numerosos integrantes de su cadena de valor, desde los servicios de diseño, planificación e ingeniería, operación y mantenimiento, la fabricación de vehículos, las fábricas de componentes de distintos niveles y, por supuesto, las redes de distribución, incluidos los operadores y empresas de transporte, talleres y servicios anexos.

Debido a que el sector de la movilidad se encuentra sometido a grandes cambios, obliga al desarrollo de otros nuevos sectores y transformación de los existentes para adaptarse a las nuevas preferencias de movilidad, a la digitalización y a la lucha contra el cambio climático. Esta transformación requiere cambios en los puestos de trabajo actuales y creación de nuevos puestos, enfocados a nuevos servicios, vehículos, nuevas tecnologías y redes de postventa.

Es necesario invertir en **un modelo público de formación reglada** (Formación dual), alineado con las necesidades de la industria y la sociedad, reforzando el sistema de formación continua de las personas trabajadoras, defendiendo planes de formación y capacitación en los que se combinen cualidades y capacidades actuales, creando equipos multidisciplinares, junto con la dotación de nuevas capacidades en las nuevas tecnologías.



7. Promover la innovación y la investigación en tecnologías para la movilidad sostenible

Investigación: enfoque proactivo en el desarrollo de tecnologías más limpias y sostenibles en el sector de la movilidad

La transición hacia una movilidad sostenible requiere **un enfoque continuo en la innovación y la investigación en tecnologías que reduzcan las emisiones**, mejoren la eficiencia energética y promuevan soluciones sostenibles y factibles en el sector del transporte. Debe establecerse como prioridad fomentar la colaboración entre la industria, las instituciones de investigación y las universidades para impulsar el desarrollo de tecnologías avanzadas, como sistemas de propulsión más eficientes, métodos de gestión del tráfico inteligente y la gestión de la Inteligencia Artificial en los modelos predictivos de movilidad.

La inversión en investigación y desarrollo en el ámbito de la movilidad sostenible puede llevar a la creación de soluciones innovadoras que no solo reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero, sino que también generen nuevas oportunidades de empleo y mejoren la competitividad de la industria.

La investigación debe ser vector de guía en el camino hacia una movilidad más segura, sostenible y conectada, y su promoción debe ser un compromiso inquebrantable en la búsqueda de un futuro de desplazamientos más eficientes y amigables con el entorno.



8. Difundir el nuevo modelo de movilidad sostenible y asegurar el apoyo de la sociedad

Sensibilización: ofrecer información clara a la sociedad para promover el necesario cambio cultural

Es imprescindible desarrollar y **ofrecer a la sociedad una visión integral de la movilidad, coherente con las necesidades** de la ciudadanía y empresas, donde las exigencias medioambientales, económicas, sociales y laborales se contemplen en su conjunto para darles respuesta.

La magnitud del reto que hemos asumido requiere promover un cambio cultural y social para acelerar la introducción de los nuevos hábitos de movilidad descarbonizada, conectada y segura. En cualquier caso, el ciudadano y sus necesidades de movilidad y abastecimiento deben localizarse en el centro de este sistema, de tal manera que éste se configure como un sistema multimodal de movilidad sostenible con el ciudadano en el centro.

La movilidad sostenible no es solo una cuestión que afecta a los desplazamientos dentro y fuera de la ciudad, sino que también incumbe al transporte de mercancías, donde el reto de la descarbonización es más difícil de conseguir.



9. Ejemplaridad pública en la consecución y cumplimiento de los objetivos

Compromiso: necesaria la existencia de una cláusula administrativa ejemplar

Para alcanzar los objetivos de descarbonización, debe existir un **cumplimiento ejemplar por parte de las distintas Administraciones Públicas**, un comportamiento que lidere e incentive al sector privado y a la sociedad.

La ciudadanía y las empresas necesitan ejemplos concretos, visibles y prácticos de actuaciones que puedan ser percibidas y valoradas como referentes. Los ejemplos son imprescindibles para generar credibilidad. La Administración tiene el poder tractor sobre el conjunto de la sociedad, y la normativa que se pretenda imponer al sector privado ha de venir acompañada, con antelación, de la imposición de los mismos objetivos o superiores a las Administraciones Públicas, para demostrar claramente a ciudadanos y empresas que la Administración es la primera en procurar reducir el impacto ambiental que genera su actividad

CEOE **Empresas
Españolas**