

A transición do ecosistema europeo da mobilidade: a aportación rexional

Data	26 de abril de 2023
Lugar	En liña
Organización	Fundación Galicia Europa
Asistentes	<ul style="list-style-type: none">▪ Vicepresidencia primeira e Consellería de Economía, Industria e Innovación▪ Vicepresidencia segunda e Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes▪ Consellería de Facenda e Administración Pública▪ Instituto Galego de Promoción Económica (IGAPE)▪ Instituto Enerxético de Galicia (INEGA)
Relator	<ul style="list-style-type: none">▪ Vicente Franco, responsable de políticas na dirección xeral de Mercado Interior, Industria, Emprendemento e Pemes da Comisión Europea

INTRODUCCIÓN

A directora da oficina de Bruxelas da Fundación Galicia Europa, Ana Ramos, inaugurou o terceiro encontro do ano do ciclo “FGE | NextGeneratiOn Galicia”, dedicado a abordar a transformación do ecosistema europeo da mobilidade, o cal emprega a 14,6 millóns de persoas e inclúe 1,8 millóns de empresas, das cales un 99,7% son pemes. Os seus diferentes sectores (automoción, ferrocarril e transporte marítimo) xa están comprometidos coa súa transición verde e dixital, aínda que avanza a diferentes ritmos e afrontan desafíos específicos, como a reasignación e a capacitación da man de obra.

Esta transformación pode supoñer desafíos particularmente delicados para as rexións automobilísticas que impliquen tanto unha forte adaptación da industria como potentes investimento público. Debido a isto, a directora destacou a importancia de iniciativas como o Grupo Interrexional sobre o futuro do Automóbil (CoRAI) ou a recentemente creada Alianza de Rexións con Industrias da automoción (ARA). En ambas, Galicia pode elevar a súa voz de maneira conxunta e influír no desenrolo de respostas legislativas axeitadas ás súas necesidades, contribuíndo a unha transición “xusta e integradora” no sector da automoción.

Tras a intervención do relator, o director xeral do Instituto Galego de Promoción Económica (IGAPE), Fernando Guldrís Iglesias, resaltou a importancia do sector na nosa rexión, ó representar preto do 14% do seu PIB e empregar a máis de 23 000 persoas, o que se corresponde con case o 14% de todo o emprego industrial de Galicia.

RESUMO DA REUNIÓN

1. INTRODUCCIÓN

Tendo en conta o obxectivo de reducir as emisións de gases de efecto invernadoiro na UE en polo menos un 55% para 2030 co ánimo de acadar a neutralidade climática en 2050, foi preciso tomar medidas no ámbito da mobilidade. É por isto polo que o paquete legislativo “**Obxectivo 55**”, presentado pola Comisión Europea en xullo de 2021, outorga especial relevancia ao transporte. En particular, destacan as propostas relacionadas coas emisións de CO₂ de turismos e furgonetas e co despregamento dunha infraestrutura de combustibles alternativos. Aínda que non forman parte de “Obxectivo 55”, tamén resultan de importancia as propostas relativas ás emisións de CO₂ de vehículos pesados e a norma Euro 7.

2. LEXISLACIÓN

2.1. Revisión das normas sobre emisións de CO₂

i) Turismos e vehículos comerciais lixeiros

O Regulamento confirma a proposta da Comisión Europea de establecer o ano 2035 como data límite na que todos os novos turismos e vehículos comerciais lixeiros (furgonetas) no mercado da Unión Europea sexan de cero emisións. Previamente, tanto o Parlamento Europeo como o Consello acordaran a mesma ambición no seu **informe** e na súa **orientación xeral**, respectivamente. Cabe sinalar, ademais, que as normas reforzadas de redución de emisións son tecnoloxicamente neutras, polo que baterías, pilas de combustible, hidróxeno ou calquera outra innovación futura terán a mesma consideración á hora de acadar os obxectivos establecidos.

A resposta rexional a esta proposta atópase no Ditame “Cara a unha transporte por estrada sen emisións: implantación dunha infraestrutura para os combustibles alternativos e reforzo das normas de comportamento en materia de emisións de CO₂”, aprobado na sesión plenaria do Comité Europeo das Rexións (CdR) de xaneiro de 2022. O Ditame **insta á Comisión Europea a crear “un mecanismo europeo para unha transición xusta do sector e das rexións da automoción, que debe aproveitar os fondos europeos e velar por que se aborden os retos nas rexións máis afectadas pola transformación (...)”**. Tamén se deberán ter en conta as consecuencias laborais e sociais desta transición. Por todo isto, considérase preciso unha avaliación do impacto territorial e o fomento do diálogo social e multinivel, dado que os retos non serán iguais en todas as rexións automobilísticas.

Respecto aos fabricantes, existen tres vertentes na produción de novos turismos e furgonetas: electrificación inminente, unha transición marcada por un ciclo ou dous de produción normal e electrificación posterior. Cabe destacar que tres de cada catro fabricantes optan pola electrificación plena inminente con baterías.

ii) Vehículos pesados

A Comisión Europea vén de presentar unha proposta de regulamento que introduce progresivamente **normas máis estritas** en materia de emisións de CO₂ para case todos os vehículos pesados novos (camións, autobuses urbanos e autobuses de longa distancia) con emisión certificadas de CO₂, **en comparación cos niveis de 2019**:

- **Redución do 45% das emisións a partir de 2030.**
- **Redución do 65% das emisións a partir de 2035.**
- **Redución do 90% das emisións a partir de 2040.**

Tamén se propón que **todos os autobuses urbanos novos sexan sen emisións a partir de 2030**.

2.2. Regulamento sobre infraestruturas de combustibles alternativos

Consello e Parlamento Europeo chegaban, o pasado marzo, a un **acordo político** sobre a proposta de regulamento, o cal deberá ser formalmente ratificado por ambas as dúas institucións. Tras isto, o texto definitivo será publicado no Diario Oficial da Unión Europea (DOUE) e entrará en vigor tras un período transitorio de seis meses.

O acordo establece os seguintes obxectivos para o despregamento de infraestrutura de combustibles alternativos.

- **Por cada coche eléctrico de batería** matriculado nun Estado membro, debe proporcionarse unha **potencia dispoñible de 1,3 kW** a través dunha infraestrutura de recarga de acceso público.

- **A partir de 2025** deberanse instalar estacións de **recarga rápida de polo menos 150 kW** cada 60 km ó longo da Rede Transeuropea de Transporte (RTE-T).
- **A partir de 2025**, as estacións de recarga destinadas a **vehículos pesados cunha potencia mínima de saída de 350 kW** deben implantarse **cada 60 km ó longo da rede básica da RTE-T, e cada 10 km na rede global da RTE-T. A cobertura completa da rede debe acadarse de aquí a 2030.**
- **A partir de 2030**, implantarase unha infraestrutura de **subministro de hidróxeno (para automóviles e camións)** en todos os **nodos urbanos e cada 200 km ó longo da rede básica da RTE-T.**
- **De aquí a 2030, os portos marítimos** que teñan polo menos 50 escalas portuarias de grandes buques de pasaxeiros ou 100 escalas portuarias de buques portacontenedores, deberán proporcionar electricidade no porto a tales buques.
- Os **operadores** de estacións de recarga eléctrica e de subministro de hidróxeno deben garantir:
 - **Métodos de pago sinxelos e cómodos** (como tarxetas de crédito ou de débito, dispositivos sen contacto ou mesmo códigos QR).
 - **A plena transparencia dos prezos**, que deberán mostrarse seguindo a seguinte orde de preferencia: i) por kWh; ii) por minuto; iii) por sesión; iv) calquera outro compoñente do prezo comparable.

2.3. Euro 7

En novembro de 2022, a Comisión Europea publicaba a súa proposta de regulamento Euro 7, que substitúe e simplifica a normativa sobre emisións para turismos e furgonetas (Euro 6) e para camións e autobuses (Euro VI). A norma **Euro 7, por tanto, reúne os límites de emisións para todos os vehículos de motor, é dicir, turismos, furgonetas, autobuses e camións, nun único conxunto de regras.**

En concreto, esta nova proposta Euro 7 pretende:

- Controlar mellor as emisións de contaminantes atmosféricos procedentes de todos os vehículos novos.
- Actualizar e facer máis esixentes os límites de emisións contaminantes.
- Regular as emisións emanadas dos freos e dos pneumáticos.
- Garantir que os turismos novos sigan sendo limpos ata os dez anos de idade.
- Apoiar a implantación dos vehículos eléctricos aumentando a vida útil das baterías

- Aproveitar plenamente as posibilidades dixitais para controlar as emisións dos vehículos.

Outras características da proposta:

- **É neutra dende o punto de vista do combustible e da tecnoloxía** e establece os mesmos límites con independencia de que o vehículo empregue gasolina, gasóleo, trens de transmisión eléctricos ou combustibles alternativos.
- **Aborda as emisións non só do tubo de escape, senón tamén dos freos e dos pneumáticos.**

Tras as pertinentes negociacións entre Parlamento Europeo e Consello, o texto definitivo do regulamento entrará en vigor ós 20 vinte días da súa publicación no DOUE. Dependendo do tipo de vehículo, será de aplicación a partir do 1 de xullo de 2025 ou ben do 1 de xullo de 2027.

3. ITINERARIO DE TRANSICIÓN DO ECOSISTEMA DA MOBILIDADE

Coa **actualización** da Estratexia industrial europea, a Comisión Europea propuxo novas medidas destinadas a apoiar as transicións verde e dixital, asegurando que todas as políticas e investimentos se orienten á consecución destes obxectivos. Entre estas medidas, atópase a creación de *itinerarios de transición* (follas de ruta) para os *ecosistemas* (ámbitos estratéxicos) que o precisen, os cales ofrecerán unha mellor comprensión da escala, os custos e os beneficios das accións necesarias para acometer as transicións e elaborar plans de actuación.

O itinerario de transición do ecosistema da mobilidade contará coas contribucións de todas as partes interesadas, incluídas as rexións. Debido a isto, o IGAPE, co apoio da FGE, colabora coas súas aportacións na elaboración do informe final deste itinerario, o cal se agarda que sexa publicado pola Comisión Europea ó longo de 2023.

PRESENTACIÓN DO DIRECTOR XERAL DO IGAPE

1. INTRODUCCIÓN

Stellantis é o maior fabricante de vehículos en España, onde conta con tres plantas de produción: Madrid, Zaragoza (Aragón) e Vigo (Galicia). Nesta última, comercialízanse as marcas *Citroën* e *Opel* e é considerada a máis relevante do país en canto a capacidade de produción: o 23,4% dos automóviles fabricados en España provén de Galicia. *Stellantis* propónse, ademais, que a electrificación da planta de Vigo sexa total xa no ano 2028.

O tecido empresarial é forte e está activo desde hai moitos anos, aínda que non está integrado por un número moi grande de empresas: 150 son as que conforman clúster sectorial, entre as que se atopan multinacionais e especialmente pemes, de capital galego moitas delas e non pertencentes a ningún grupo multinacional.

Neste ámbito destacan dous actores crave: o Centro Tecnolóxico de Automoción de Galicia (**CTAG**), que emprega a 800 profesionais e realiza un labor moi importante de desenvolvemento, e o Clúster de Automoción e Mobilidade de Galicia (**CEAGA**), que consegue aglutinar a todo o sector.

A industria sempre se caracterizou pola súa vangarda en innovación. A modo de exemplo, en 2015 un automóbil totalmente autónomo, como resultado dunha colaboración entre *Stellantis* e o CTAG, realizou o traxecto Vigo-Madrid, converténdose así no primeiro a nivel europeo en percorrer unha distancia destas características. Con todo, o Goberno galego non só puxo en marcha programas de innovación para CTAG, senón tamén iniciativas en colaboración con CEAGA, como a *Business Factory Auto* (**BFA**), que axudan ao sector para traballar desde unha perspectiva de “innovación aberta”.

O BFA correspóndese cunha “iniciativa de apoio a empresas emerxentes cuxo obxectivo é a aceleración e consolidación de proxectos especializados en automoción e a súa transformación en empresas innovadoras, viables e *escalables* que atraían e reteñan talento, contribuíndo así a fortalecer a posición do sector e a incrementar a súa proxección internacional”. Nas seis edicións celebradas, participaron empresas emerxentes de 49 países diferentes, as cales empregaron a preto de 500 traballadores. Recentemente, a BFA renovouse por tres edicións máis.

Así mesmo, tendo en conta o contexto actual, existe a idea de que a automoción se integre plenamente no concepto máis amplo de mobilidade sostible, para o que se está axudando a CEAGA a deseñar un sector máis variado e a incluír novas empresas relacionadas con outros sectores (IT, naval, bicicletas...), transformándoo así o clúster da automoción no da mobilidade.

Cabe sinalar que a Axenda Enerxética de Galicia 2030 - a folia de ruta na que o Goberno galego axunta a electrificación da economía co proceso de descarbonización- destina 143,8

millóns de euros durante o período 2022-2024 ao fomento da mobilidade sostible (v.g. fomento das fontes de enerxía renovable no transporte, a renovación do parque móbil ou a promoción do vehículo eléctrico). A Axenda Enerxética apoia tamén o desenvolvemento de proxectos de innovación no ámbito do hidróxeno, aproveitando as capacidades eólicas e eólico-mariñas de Galicia. A priori, este potencial podería ser aproveitado no sector naval e no transporte de mercadorías por vía marítima.

2. O SECTOR EN CIFRAS

i. Facturación

En 2021, España foi o segundo Estado membro en termos de produción, só superado por Alemaña. **En Galicia, o sector representa case o 14% do seu PIB.** A pesar da crise sanitaria e de subministración de materias primas, **facturou 11 200 millóns de euros, conseguindo aumentar a súa facturación nun 7,3% con respecto ao ano 2020.**

ii. Exportacións

En 2021, Galicia representou o 8% das exportacións totais de España, superando por primeira vez os 25 000 millóns de euros. O sector da automoción foi o de maior peso en canto a cifras (seguido do téxtil e o agroalimentario): **8 200 millóns de euros, o que equivale ao 33,3% do total de exportacións de Galicia.** Produciuse un **aumento do 12,4% con respecto a 2020** e o **78% das exportacións realizáronse ao resto de Europa.**

iii. Emprego

23 450 persoas traballaban no sector da automoción en 2021, o que representa **case o 14% de todo o emprego industrial de Galicia.** A maior parte da man de obra está altamente cualificada.

A pesar da súa importancia en termos económicos e do aumento da facturación, existe preocupación polo descenso no número de traballadores, xa que no ano 2019 eran preto de 25 000 os empregados no sector. Este descenso asóciase, a curto prazo, ao impacto que a crise de semicondutores tivo en determinadas empresas, e a longo prazo, ao feito de que a electrificación do sector require menos man de obra.

3. PARTICIPACIÓN EN REDES REXIONAIS

Galicia forma parte, **desde a súa creación en 2009, do Grupo Interrexional sobre o futuro do automóbil do Comité Europeo das Rexións (CoRAI).** Trátase dunha rede informal formada por rexións automobilísticas que promove a cooperación coa industria e outras partes interesadas e actúa de ligazón coas institucións europeas. Nos seus inicios, Galicia chegou a facerse cargo dunha das súas vicepresidencias.

Galicia tamén é unha das rexións fundadoras da Alianza de Rexións con Industrias da Automoción (ARA), que busca fomentar unha transición xusta para as rexións automobilísticas e que foi oficialmente lanzada polo Comité Europeo das Rexións en xuño

de 2022. O seu obxectivo é impulsar un proceso similar ao que xa se levou a cabo coas rexións consideradas en transición pola UE, que contan cun **Mecanismo de Transición Xusta con financiamento asociado propio**.

4. PROXECTOS EUROPEOS

No marco da Estratexia industrial europea, Galicia considera o ecosistema da mobilidade, o transporte e automoción como un dos máis relevantes debido ao seu tecido industrial, conformado especialmente por pemes que sufrirán un maior impacto durante a transición ao vehículo eléctrico.

Para tentar compensar esta circunstancia, levan a cabo proxectos que responden a cinco obxectivos principais:

- 1) **Incrementar a competitividade** das empresas, en particular das pemes.
- 2) **Impulsar o emprendemento e a innovación**, centrando os esforzos en empresas que fortalezan a cadea de valor.
- 3) **Axudar a renovar ou transformar o modelo de negocio** das empresas ligadas ou dependentes dos vehículos de combustión.
- 4) **(Re)capacitar a forza de traballo e o talento xa presente** para adaptar as súas habilidades á produción do vehículo eléctrico.
- 5) **Controlar e compensar a subida de custos** na produción de vehículos eléctricos para manter a competitividade do ecosistema.

Neste sentido, é conveniente destacar dous exemplos de proxectos nos que participa Galicia, ambos financiados por “Horizonte Europa”, o programa marco de investigación e innovación 2021-2027:

a) **Resilient transport Infrastructure to extreme events (RESIST)**

Ten como obxectivo axudar ás pemes na súa transición verde e dixital, grazas a unha axuda total dun millón de euros dividida en varias convocatorias. Este proxecto pretende reforzar o traballo en rede, a innovación, a adaptación, a formación e a internacionalización.

b) **SURE 5.0**

Formado por CEAGA e outros 10 socios de 8 países europeos, céntrase na transición á industria 5.0 no ámbito do automóbil, o espazo e a electrónica. Ofrece un financiamento en cascada de 2,6 millóns de euros e beneficia a 53 pemes.

LIGAZÓNS DE INTERESE

LEXISLACIÓN

- **Regulamento 2023/851** polo que se modifica o Regulamento (UE) 2019/631 no que respecta ao reforzo das normas de comportamento en materia de emisións de CO₂ dos turismos novos e dos vehículos comerciais lixeiros novos, en consonancia coa maior ambición climática da Unión
- **Proposta de Regulamento** relativo á posta en marcha dunha infraestrutura para os combustibles alternativos e polo que se derroga a Directiva 2014/94/UE
- **Proposta de Regulamento** polo que se modifica o regulamento 2019/1242 no que respecta ó reforzo das normas de comportamento en materia de emisións de CO₂ para vehículos pesados novos
- **Proposta de Regulamento** relativo á homologación de tipo dos vehículos de motor e os motores e dos sistemas, compoñentes e unidades técnicas independentes destinados a eses vehículos no que respecta ás súas emisións e a duración das baterías (Euro 7)

CoRAI e ARA

- **NOTICIA FGE-** *As rexións automobilísticas impulsan unha transición xusta para o sector da automoción*
- **NOTICIA FGE-** *Unha alianza rexional para promover a transición xusta da automoción*
- **NOTICIA FGE-** *Galicia asina en Bruxelas a Alianza de Rexións do Sector da Automoción para traballar por unha transición xusta e equitativa das rexións que dependen desta industria*
- **NOTICIA FGE-** *A Xunta avoga pola modernización e sustentabilidade da industria automobilística europea*

OUTROS

- **NOTICIA FGE-** *A Xunta e a Comisión Europea analizan a transformación da mobilidade europea*
- **ANÁLISE FGE-** Vehículos de cero emisións