

## La transición del ecosistema europeo de la movilidad: la aportación regional

<b>Fecha</b>	26 de abril de 2023
<b>Lugar</b>	En línea
<b>Organización</b>	Fundación Galicia Europa
<b>Asistentes</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Vicepresidencia primeira e Consellería de Economía, Industria e Innovación</li><li>▪ Vicepresidencia segunda e Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes</li><li>▪ Consellería de Facenda e Administración Pública</li><li>▪ Instituto Galego de Promoción Económica (IGAPE)</li><li>▪ Instituto Enerxético de Galicia (INEGA)</li></ul>
<b>Ponente</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Vicente Franco</b>, responsable de políticas en la dirección general de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes de la Comisión Europea</li></ul>

## INTRODUCCIÓN

La directora de la oficina de Bruselas de la Fundación Galicia Europa, Ana Ramos, inauguró el tercer encuentro del año del ciclo "FGE | NextGeneratiOn Galicia", dedicado a abordar la transformación del ecosistema europeo de la movilidad, el cual emplea a 14,6 millones de personas e incluye 1,8 millones de empresas, de las cuales un 99,7% son pymes. Sus diferentes sectores (automoción, ferrocarril y transporte marítimo) ya están comprometidos con su transición verde y digital, aunque avanzan a diferentes ritmos y afrontan desafíos específicos, como la reasignación y la capacitación de la mano de obra.

Esta transformación puede suponer desafíos particularmente delicados para las regiones automovilísticas que impliquen tanto una fuerte adaptación de la industria como potentes inversiones públicas. Debido a esto, la directora destacó la importancia de iniciativas como el Grupo Interregional sobre el futuro del Automóvil (CoRAI) o la recientemente creada Alianza de Regiones con Industrias de la automoción (ARA). En ambas, Galicia puede elevar su voz de manera conjunta e influir en el desarrollo de respuestas legislativas idóneas a sus necesidades, contribuyendo a una transición “justa e integradora” en el sector de la automoción.

Tras la intervención del ponente, el director general del Instituto Gallego de Promoción Económica (IGAPE), Fernando Guldrís Iglesias, resaltó la importancia del sector en nuestra región, al representar cerca del 14% de su PIB y emplear a más de 23 000 personas, lo que se corresponde con casi el 14% de todo el empleo industrial de Galicia.

## RESUMEN DE LA REUNIÓN

### 1. INTRODUCCIÓN

Teniendo en cuenta el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en la UE en por lo menos un 55% para 2030 con el ánimo de alcanzar la neutralidad climática en 2050, fue preciso tomar medidas en el ámbito de la movilidad. Es por esto por lo que el paquete legislativo “**Objetivo 55**”, presentado por la Comisión Europea en julio de 2021, otorga especial relevancia al transporte. En particular, destacan las propuestas relacionadas con las emisiones de CO<sub>2</sub> de turismos y furgonetas y con el despliegue de una infraestructura de combustibles alternativos. Aunque no forman parte de “Objetivo 55”, también resultan de importancia las propuestas relativas a las emisiones de CO<sub>2</sub> de vehículos pesados y la norma Euro 7.

### 2. LEGISLACIÓN

#### 2.1. Revisión de las normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub>

##### i) Turismos y vehículos comerciales ligeros

El Reglamento confirma la propuesta de la Comisión Europea de establecer el año 2035 como fecha límite en la que todos los nuevos turismos y vehículos comerciales ligeros (furgonetas) en el comprado de la Unión Europea sean de cero emisiones. Previamente, tanto el Parlamento Europeo como el Consejo habían acordado la misma ambición en su **informe** y en su **orientación general**, respectivamente. Cabe señalar, además, que las normas reforzadas de reducción de emisiones son tecnológicamente neutras, por lo que baterías, pilas de combustible, hidrógeno o cualquier otra innovación futura tendrán la misma consideración a la hora de alcanzar los objetivos establecidos.

La respuesta regional a esta propuesta se encuentra en el **Dictamen** “Hacia una transporte por carretera sin emisiones: implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub>”, aprobado en la sesión plenaria del Comité Europeo de las Regiones (CdR) de enero de 2022. El Dictamen **insta a la Comisión Europea a crear “un mecanismo europeo para una transición justa del sector** y de las regiones de la automoción, **que debe aprovechar los fondos europeos y velar por que se aborden los retos en las regiones más afectadas por la transformación (...)**”. También se deberán tener en cuenta las consecuencias laborales y sociales de esta transición. Por todo esto, se considera preciso una evaluación del impacto territorial y el fomento del diálogo social y multinivel, dado que los retos no serán iguales en todas las regiones automovilísticas.

Respecto a los fabricantes, existen tres vertientes en la producción de nuevos turismos y furgonetas: electrificación inminente, una transición marcada por un ciclo o dos de producción normal y electrificación posterior. Cabe destacar que tres de cada cuatro fabricantes optan por la electrificación plena inminente con baterías.

## ii) Vehículos pesados

La Comisión Europea ha presentado una propuesta del reglamento que introduce progresivamente **normas más estrictas** en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para casi todos los vehículos pesados nuevos (camiones, autobuses urbanos y autobuses de larga distancia) con emisiones certificadas de CO<sub>2</sub>, **en comparación con los niveles de 2019**:

- **Reducción del 45% de las emisiones a partir de 2030.**
- **Reducción del 65% de las emisiones a partir de 2035.**
- **Reducción del 90% de las emisiones a partir de 2040.**

También se propone que **todos los autobuses urbanos nuevos sean sin emisiones a partir de 2030**.

## 2.2. Reglamento sobre las infraestructuras de combustibles alternativos

Consejo y Parlamento Europeo llegaban, el pasado marzo, a un **acuerdo político** sobre la propuesta de reglamento, lo cual deberá ser formalmente ratificado por ambas instituciones. Tras esto, el texto definitivo será publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) y entrará en vigor tras un período transitorio de seis meses.

El acuerdo establece los siguientes objetivos para o el despliegue de infraestructura de combustibles alternativos.

- **Por cada coche eléctrico de batería** matriculado en un Estado miembro, debe proporcionarse **una potencia disponible de 1,3 kW** a través de una infraestructura de recarga de acceso público.

- **Por cada coche eléctrico de batería** matriculado en un Estado miembro, debe proporcionarse una **potencia disponible de 1,3 kW a través de una infraestructura de recarga de acceso público (RTE-T)**.
- **A partir de 2025, las estaciones de recarga destinadas a vehículos pesados con una potencia mínima de salida de 350 kW** deben implantarse **cada 60 km al largo de la red básica de la RTE-T, y cada 10 km en la red global de la RTE-T. La cobertura completa de la red debe alcanzarse de aquí a 2030.**
- **A partir de 2030, se implantará una infraestructura de suministro de hidrógeno (para automóviles y camiones) en todos los nodos urbanos y cada 200 km a lo largo de la red básica da RTE-T.**
- **De aquí a 2030, los puertos marítimos** que tengan por lo menos 50 escalas portuarias de grandes buques de pasajeros o 100 escalas portuarias de buques portacontenedores, deberán proporcionar electricidad en el puerto a tales buques.
- Los **operadores** de estaciones de recarga eléctrica y de suministro de hidrógeno deben garantizar:
  - **Métodos de pago sencillos y cómodos** (como tarjetas de crédito ou de débito, dispositivos sin contacto o los mismo códigos QR).
  - **La plena transparencia de los precios**, que deberán mostrarse respetando el siguiente orden de preferencia: i) por kWh; ii) por minuto; iii) por sesión; iv) cualquier otro componente do precio comparable.

### 2.3. Euro 7

En noviembre de 2022, la Comisión Europea publicaba su propuesta de reglamento Euro 7, que sustituye y simplifica la normativa sobre emisiones para turismos y furgonetas (Euro 6) y para camiones y autobuses (Euro VI). **La norma Euro 7, por tanto, reúne los límites de emisiones para todos los vehículos a motor, es decir, turismos, furgonetas, autobuses y camiones, en un único conjunto de reglas.**

En concreto, esta nueva propuesta Euro 7 pretende:

- Controlar mejor las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes de todos los vehículos nuevos.
- Actualizar y hacer más exigentes los límites de emisiones contaminantes.
- Regular las emisiones emanadas de los frenos y de los neumáticos.
- Garantizar que los turismos nuevos sigan siendo limpios hasta los diez años de edad.

- Apoyar la implantación de los vehículos eléctricos aumentando la vida útil de las baterías.
- Aprovechar plenamente las posibilidades digitales para controlar las emisiones de los vehículos.

Otras características de la propuesta:

- **Es neutra desde el punto de vista del combustible y de la tecnología** y establece los mismos límites con independencia de que el vehículo emplee gasolina, gasóleo, trenes de transmisión eléctricos o combustibles alternativos.
- **Aborda las emisiones no solo del tubo de escape, sino también de los frenos y de los neumáticos.**

Tras las pertinentes negociaciones entre Parlamento Europeo y Consejo, el texto definitivo del reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el DOUE. Dependiendo del tipo de vehículo, será de aplicación a partir de 1 de julio de 2025 o bien de 1 de julio de 2027.

### 3. ITINERARIO DE TRANSICIÓN DEL ECOSISTEMA DE LA MOVILIDAD

Con la **actualización** de la Estrategia industrial europea, la Comisión Europea propuso nuevas medidas destinadas a apoyar las transiciones verde y digital, asegurando que todas las políticas e inversiones se orienten a la consecución de estos objetivos. Entre estas medidas, se encuentra la creación de itinerarios de transición (hojas de ruta) para los ecosistemas (ámbitos estratégicos) que lo precisen, las cuales ofrecerán una mejor comprensión de la escala, los costes y los beneficios de las acciones necesarias para acometer las transiciones y elaborar planes de actuación.

El itinerario de transición del ecosistema de la movilidad contará con las contribuciones de todas las partes interesadas, incluidas las regiones. Debido a esto, el IGAPE, con el apoyo de la FGE, colabora con sus aportaciones en la elaboración del informe final de este itinerario, lo cual se espera que sea publicado por la Comisión Europea al largo de 2023.

## PRESENTACIÓN DEL DIRECTOR XERAL DEL IGAPE

### 1. INTRODUCCIÓN

*Stellantis* es el mayor fabricante de vehículos en España, donde cuenta con tres plantas de producción: Madrid, Zaragoza (Aragón) y Vigo (Galicia). En esta última, se comercializan las marcas Citroën y Opel y es considerada a más relevante del país en cuanto a capacidad de producción: el 23,4% de los automóviles fabricados en España proveen de Galicia. Stellantis se proponen, además, que la electrificación de la planta de Vigo sea total ya en el año 2028.

El tejido empresarial es fuerte y está activo desde hace muchos años, aunque no está integrado por un número muy grande de empresas: 150 son las que conforman clúster sectorial, entre las que se encuentran multinacionales y especialmente pymes, de capital gallego muchas de ellas y no pertenecientes la ningún grupo multinacional.

En este ámbito destacan dos actores clave: el Centro Tecnológico de Automoción de Galicia (**CTAG**), que emplea a 800 profesionales y realiza una labor muy importante de desarrollo, e el Clúster de Automoción y Movilidade de Galicia (**CEAGA**), que consigue aglutinar a todo el sector.

La industria siempre se caracterizó por su vanguardia en innovación. A modo de ejemplo, en 2015 un automóvil totalmente autónomo, como resultado de una colaboración entre Stellantis y el CTAG, realizó el trayecto Vigo-Madrid, convirtiéndose así en el primero a nivel europeo en recorrer una distancia de estas características. Con todo, el Gobierno gallego no solo puso en marcha programas de innovación para CTAG, sino también iniciativas en colaboración con CEAGA, como la Business Factory Auto (BFA), que ayudan al sector para trabajar desde una perspectiva de “innovación abierta”.

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 atraian 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.

Asimismo, teniendo en cuenta el contexto actual, existe la idea de que la automoción se integre plenamente en el concepto más amplio de movilidad sostenible, para lo cual se está ayudando a CEAGA a diseñar un sector más variado y a incluir nuevas empresas relacionadas con otros sectores (IT, naval, bicicletas...), transformándolo así el clúster de la automoción en el de la movilidad.

Cabe señalar que la Agenda Energética de Galicia 2030 - la hoja de ruta en la que el Gobierno gallego auna la electrificación de la economía con el proceso de descarbonización-destina 143,8 millones de euros durante el período 2022-2024 al fomento de la movilidad sostenible (v.g. fomento de las fuentes de energía renovable en el transporte, la renovación del parque móvil o la promoción del vehículo eléctrico). La Agenda Energética apoya también el desarrollo de proyectos de innovación en el ámbito del hidrógeno, aprovechando las capacidades eólicas y eólico-marinas de Galicia. A priori, este potencial podría ser aprovechado en el sector naval y en el transporte de mercancías por vía marítima.

## 2. EL SECTOR EN CIFRAS

### i. Facturación

En 2021, España fue el segundo Estado miembro en términos de producción, solo superado por Alemania. **En Galicia, el sector representa casi el 14% de su PIB.** A pesar de la crisis sanitaria y de suministro de materias primas, **facturó 11 200 millones de euros, consiguiendo aumentar su facturación en un 7,3% con respecto al año 2020.**

### ii. Exportaciones

En 2021, Galicia representó el 8% de las exportaciones totales de España, superando por primera vez los 25 000 millones de euros. El sector de la automoción fue el de mayor peso en cuanto a cifras (seguido del textil y el agroalimentario): **8 200 millones de euros, lo que equivale al 33,3% del total de exportaciones de Galicia.** Se produjo un aumento del 12,4% con respecto a 2020 y el 78% de las exportaciones se realizaron al resto de Europa.

### iii. Empleo

**23 450 personas trabajaban en el sector de la automoción en 2021**, lo que representa casi el 14% de todo el empleo industrial de Galicia. La mayor parte de la mano de obra está altamente cualificada.

**A pesar de su importancia en términos económicos y del aumento de la facturación, existe preocupación por el descenso en el número de trabajadores**, ya que en el año 2019 eran cerca de 25 000 los empleados en el sector. Este descenso se asocia, a corto plazo, al impacto que la crisis de semiconductores ha tenido en determinadas empresas, y a largo plazo, al hecho de que la electrificación del sector requiere menos mano de obra.

## 3. PARTICIPACIÓN EN REDES REGIONALES

Galicia forma parte, desde su creación en 2009, del Grupo Interregional sobre el futuro del automóvil del Comité Europeo de las Regiones (CoRAI). Se trata de una red informal formada por regiones con intereses específicos en el sector automovilístico que promueve la cooperación con la industria y otras partes interesadas y actúa de enlace con las instituciones europeas. En sus inicios, Galicia llegó a hacerse cargo de una de sus vicepresidencias.

Galicia también es una de las regiones fundadoras de la **Alianza de Regiones con Industrias de la Automoción (ARA)**, que busca fomentar una transición justa para las regiones automovilísticas y que fue oficialmente lanzada por el Comité Europeo de las Regiones en junio de 2022. Su objetivo es impulsar un proceso similar al que ya se llevó a cabo con las regiones consideradas en transición por la UE, que cuentan con **un Mecanismo de Transición Justa con financiamiento asociado propio**.

#### 4. PROYECTOS EUROPEOS

En el marco de la Estrategia industrial europea, Galicia considera el ecosistema de la movilidad, el transporte y automoción como uno de los más relevantes debido a su tejido industrial, conformado especialmente por pymes que sufrirán un mayor impacto durante la transición al vehículo eléctrico.

Para intentar compensar esta circunstancia, llevan a cabo proyectos que responden a cinco objetivos principales:

- 1) **Incrementar la competitividad** de las empresas, en particular de las pymes.
- 2) **Impulsar el emprendimiento y la innovación**, centrando los esfuerzos en empresas que fortalezcan la cadena de valor.
- 3) **Ayudar a renovar o transformar el modelo de negocio** de las empresas ligadas o dependientes de los vehículos de combustión.
- 4) **(Re)capacitar la fuerza de trabajo y el talento** ya presente para adaptar sus habilidades a la producción del vehículo eléctrico.
- 5) **Controlar y compensar la subida de costes** en la producción de vehículos eléctricos para mantener la competitividad del ecosistema.

En este sentido, es conveniente destacar dos ejemplos de proyectos en los que participa Galicia, ambos financiados por “Horizonte Europa”, el programa marco de investigación e innovación 2021-2027:

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

Tiene como objetivo ayudar a las pymes en su transición verde y digital, gracias a una ayuda total de un millón de euros dividida en varias convocatorias. Este proyecto pretende reforzar el trabajo en red, la innovación, la adaptación, la formación y la internacionalización

##### b) **SURE 5.0**

Formado por CEAGA y otros 10 socios de 8 países europeos, se centra en la transición a la industria 5.0 en el ámbito del automóvil, el espacio y la electrónica. Ofrece una financiación en cascada de 2,6 millones de euros y beneficia a 53 pymes.



## ENLACES DE INTERÉS

### LEGISLACIÓN

- [Reglamento 2023/851](#) por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión
- [Propuesta de Reglamento](#) relativo a la puesta en marcha de una infraestructura para los combustibles alternativos y por lo que se deroga la Directiva 2014/94/UE
- [Propuesta de Reglamento](#) por el que se modifica el Reglamento 2019/1242 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados nuevos
- [Propuesta de Reglamento](#) relativo a la homologación de tipo de los vehículos a motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en el que respeta a sus emisiones y la duración de las baterías (Euro 7)

### CoRAI e ARA

- [NOTICIA FGE](#)- *Las regiones automovilísticas impulsan una transición justa para el sector de la automoción*
- [NOTICIA FGE](#)- *Una alianza regional para promover la transición justa de la automoción*
- [NOTICIA FGE](#)- *Galicia firma en Bruselas la Alianza de las Regiones del Sector de la Automoción para trabajar por una transición justa y equitativa de las regiones que dependen de esta industria*
- [NOTICIA FGE](#)- *La Xunta aboga por la modernización y sostenibilidad de la industria automovilística europea*

### OTROS

- [NOTICIA FGE](#)- *La Xunta y la Comisión Europea abordan la transformación de la movilidad en Europa*
- [ANÁLISIS FGE](#)- Vehículos de cero emisiones