



MANIFIESTO CONSTITUTIVO DEL CÍRCULO PARA UNA AUTOMOCIÓN SOSTENIBLE “NEUTRAL IN MOTION”

En las próximas tres décadas, España se enfrentará todavía con mayor intensidad a la necesidad de responder a los desafíos del clima y el medio ambiente, con el objetivo principal de hacer de Europa el primer continente climáticamente neutro del mundo de aquí a 2050. Este esfuerzo supone realizar una transformación progresiva de nuestra economía y sociedad para situarlas en una senda más sostenible.

Para ser exitosa, esta transición debe servir en paralelo para reforzar la competitividad y capacidad económica de nuestro país. Es precisa una transición económica inclusiva que, al tiempo que aprovecha las nuevas oportunidades, mantiene las fortalezas que ahora sustentan nuestra economía y empleo. Este es el objetivo a nivel europeo y español, y al que responde, entre otros, el Pacto Verde Europeo.

Parte fundamental de este esfuerzo es la necesidad de descarbonizar nuestra sociedad, de modo que a 2050 se consiga en España la neutralidad de emisiones de gases de efecto invernadero. Este objetivo supone la reducción en los próximos 30 años de, al menos, un 90% de las emisiones brutas totales de dichos gases¹.

El sector español de la automoción (movilidad) es clave para cumplir este doble objetivo de descarbonización y crecimiento económico, contribuyendo a la necesaria reindustrialización verde de nuestro país, además de fortalecer a las miles de pequeñas y medianas empresas del sector de la distribución. Una cadena de valor que es la principal prescriptora y protagonista de la movilidad del futuro.

El transporte por carretera es el principal emisor de GEI, con el 26,8%² del total. Es, pues, imprescindible la reducción paulatina de las emisiones del sector si se quiere cumplir el objetivo global. En paralelo, las nuevas tecnologías más limpias también permitirán avanzar en la eficiencia energética y mejorar la calidad del aire; mientras que la creciente digitalización permitirá ofrecer nuevos servicios que contribuirán a este doble objetivo.

Pero el sector también es clave para el objetivo de reforzar nuestra economía y empleo. La cadena de valor extendida del sector de la automoción española es uno de los principales activos económicos de nuestro país. Emplea a casi el 9% de la población activa (dos millones de trabajadores), representa el 10% del PIB y es, además, fundamental para nuestras exportaciones. Igualmente, es uno de los principales sectores industriales de España, y tiene un gran efecto tractor sobre otros sectores industriales y el comercio, en todo el territorio.

¹Cita textual PNIEC, pág. 11

²Avance de Emisiones GEI 2019, MITECO



Las asociaciones firmantes de este documento somos conscientes de la oportunidad y relevancia de este reto. Los compromisos medioambientales exigen medidas contundentes, y asumimos plenamente nuestra responsabilidad para conseguir los objetivos marcados por la Unión Europea. Pensamos, además, que el este objetivo no es un camino fácil, pero si actuamos juntos, España puede aprovechar esta oportunidad para mantener los empleos y actividad y, en paralelo, evolucionar hacia el nuevo modelo.

Nuestro objetivo es contribuir a conseguir que España consiga alcanzar la neutralidad climática en 2050 y cumpla los objetivos intermedios precisos, manteniendo su posición como referente económico e industrial mundial.

Para ello, todos los agentes que conformamos la cadena de valor de la automoción impulsaremos y apoyaremos decididamente la descarbonización de la movilidad/automoción y la adopción de medidas y estrategias que permitan a nuestro país avanzar decididamente en la fabricación y comercialización de los nuevos vehículos libres de emisiones, el desarrollo de la electrificación así como de otros combustibles limpios, el impulso de nuevos servicios de movilidad y, en general, un marco que resulte en un modelo de creación de empleo e inversión, que cree oportunidades económicas para nuestros ciudadanos y trabajadores y contribuya a mejorar su calidad de vida.

Somos conscientes de que este proceso de cambio exige políticas activas. En la actualidad, hay múltiples factores que explican esta necesidad. A modo de ejemplo, cabe citar los siguientes:

1. En primer lugar, aunque el sector de automoción es líder europeo en inversión privada en I+D+i, la evolución tecnológica aún no ofrece soluciones de mercado adecuadas para todos los usos y en condiciones de paridad económica con las tecnologías existentes. Urge, pues, el impulso público y privado para seguir trabajando e invirtiendo en I+D+i para conseguir soluciones más eficientes y asequibles y en medios de producción y casos de uso para lograr las economías de escala necesarias.
2. En segundo lugar, existe una carencia importante de redes de infraestructura para los nuevos combustibles, empezando por la necesidad urgente de multiplicar la red de recarga eléctrica o la de combustibles alternativos con cero emisiones netas de carbono³.
3. En tercer lugar, existe una diversidad en los enfoques regulatorios en los distintos niveles de la administración, que generan confusión adicional a los consumidores. La consecución de los ambiciosos objetivos a nivel nacional y europeo requiere una acción coordinada entre todos los decisores públicos.

Estos factores, junto con otros, como la creciente demanda de transporte y la elevada antigüedad de los vehículos, con el derivado perjuicio sobre el medio ambiente y la seguridad, justifican la necesidad de adoptar medidas activas de impulso al cambio, tal y como históricamente se ha hecho en otros sectores (como la electricidad renovable).

³ Cita literal medida 3.3 PNIEC



Ante este escenario, y dado nuestro compromiso con los objetivos de descarbonización españoles y europeos a 2030 y 2050, los firmantes consideramos fundamental proponer los siguientes principios y medidas:

- La transición hacia un modelo descarbonizado ha de ser progresiva⁴ dentro de las sendas marcadas a nivel europeo, para permitir que los operadores alcancen los objetivos de forma más eficiente, con plazos que incentiven las decisiones de inversión. Es asimismo necesario un enfoque consensuado entre las fuerzas políticas y administraciones, más allá de los ciclos políticos, en el horizonte 2030 y 2050.
- La estrategia de descarbonización debe acompañarse de una estrategia industrial y de capital humano específica para la cadena de valor del sector, que combine el mantenimiento y modernización de los activos industriales del país, así como la adaptación y capacitación de los trabajadores. Es fundamental proteger los dos millones de empleos que directa e indirectamente dependen del sector, así como avanzar en su cualificación profesional continua para adaptarla a las nuevas necesidades.
- Esta hoja de ruta debe fortalecer además a la pequeña y mediana empresa española, en su camino hacia la digitalización y la descarbonización de productos y servicios.
- Es igualmente necesario un enfoque específico dentro de la política de apoyo a la I+D+i del sector, coherente con su relevancia económica.
- La introducción de los nuevos servicios y vehículos libres de emisiones no será posible si no se dispone de una red extensa de infraestructuras de los nuevos combustibles. En concreto, es imprescindible generalizar la recarga eléctrica, tanto a nivel municipal como en las redes de largo recorrido. Estas infraestructuras deben priorizar la interoperabilidad y la recarga ultrarrápida. Esta disponibilidad de infraestructuras debe conseguirse también para los restantes combustibles alternativos sin emisiones netas, especialmente para los vehículos de transporte pesado.
- Toda tecnología que contribuya a alcanzar los objetivos marcados es deseable. La mejor tecnología disponible, entendida según la normativa comunitaria como aquella más eficaz, práctica y avanzada que, en condiciones económicas y técnicamente viables permita alcanzar los más altos niveles de protección del medio ambiente (o la neutralidad climática), es positiva, pues incentiva la innovación y la búsqueda de soluciones eficientes.
- La descarbonización de la movilidad necesitará de políticas activas para retirar los vehículos más emisores. Esto exigirá impulsar esquemas de incentivos y políticas de movilidad para ayudar a la renovación de flotas y elementos que contribuyan a mejorar el medio ambiente y la calidad del aire a través de la reducción de emisiones. La renovación de flotas ya está impulsando las mejores prácticas de reciclaje y economía circular, prácticas que quedarán incardinadas en el tejido industrial de nuestro país y que serán esenciales cuando en el futuro haya que sustituir o actualizar las tecnologías que se están introduciendo actualmente.

⁴ Así lo reconoce medida 2.4 PNIEC



- Las medidas de apoyo han de buscar como propósito facilitar la consecución de los objetivos de descarbonización en el marco temporal marcado, teniendo en cuenta la diversidad tecnológica en el mercado que, cumpliendo con los estándares europeos, facilite la reducción de emisiones.
- Es conveniente que el consumidor sea un agente activo en el proceso de descarbonización. Para ello, es importante impulsar servicios innovadores en movilidad, especialmente en lo relativo a modelos de recarga eléctrica y autoconsumo, que, a través de incentivos tangibles, promuevan la concienciación. Esta concienciación no debe circunscribirse exclusivamente a la predisposición del consumidor para la renovación de sus bienes de movilidad y para la contratación de nuevos servicios, también será parte esencial el uso responsable por los consumidores de los bienes y las nuevas tecnologías. En función de este uso responsable se conseguirán mejores resultados para la economía y para el conjunto de la sociedad.
- Un sistema fiscal más verde es necesario para conseguir los objetivos de la descarbonización, incentivando la introducción de nuevas tecnologías. Es asimismo preciso que este sistema mantenga una coherencia social y territorial.
- Con carácter general, ha de buscarse la eficiencia regulatoria y evitar el exceso de medidas para cumplir los mismos objetivos. En este aspecto, sería deseable que todos los agentes involucrados en el proceso, incluyendo las AAPP y reguladores, dispusieran de un modelo metodológico técnico-económico para evaluar conjuntamente las medidas.

Las asociaciones firmantes creemos firmemente que este es el momento adecuado para impulsar una movilidad limpia y alcanzar los objetivos temporales tanto de descarbonización como económicos de un modo que maximicen el beneficio para nuestra sociedad y economía. El consenso y el trabajo en común serán fundamentales en este esfuerzo de largo plazo y es por ello por lo que nos constituyimos como **CÍRCULO PARA UNA AUTOMOCIÓN SOSTENIBLE “NEUTRAL IN MOTION”** con el objetivo de contribuir a ese acuerdo proactivo tan necesario.

Por nuestra parte, los miembros del Círculo nos COMPROMETEMOS a

- **JUGAR** un papel clave para consolidar y hacer crecer un sector extendido de automoción español competitivo, descarbonizado, eficiente y sostenible para todos los ciudadanos.
- **INVERTIR** en desarrollar y transformar nuestro sector, impulsando la descarbonización y digitalización, priorizando el reforzamiento de nuestra competitividad y puestos de trabajo y maximizando la creación de valor en nuestro país.
- **TRANSFORMAR** la movilidad, incentivando el desarrollo de nuevos servicios y tecnologías, y también nuevas herramientas de relación con los clientes y con la sociedad.
- **INNOVAR** para aprovechar las nuevas oportunidades y conseguir que el nuevo sector de la automoción español mantenga su posición de liderazgo a nivel europeo y su relevancia económica.
- **COLABORAR** lealmente con las administraciones y reguladores en el desarrollo del cambio, aportando una visión leal, consensuada y fundada del sector, desde el apoyo y compromiso pleno con los objetivos de descarbonización de nuestro país.