



Grupo de Reflexión DIAGONAL

Mayo 2023





Ideario del Grupo de reflexión DIAGONAL

“Una aportación a los retos y debates para impulsar la industria de la automoción en Catalunya en el siglo XXI”

La industria de la automoción constituye uno de los principales soportes de la economía catalana, base de su riqueza y prosperidad.

Desde un punto de vista cuantitativo, es una potente industria estratégica que aporta PIB, empleo cualificado directo e indirecto. Desde un punto de vista cualitativo, el sector de la automoción en Catalunya aporta una presencia industrial fundamental para equilibrar el peso de los servicios, y aportar así resiliencia al conjunto de la economía.

Por último, es un sector que contribuye a vertebrar el territorio, a través de la presencia diseminada en el mismo de numerosos integrantes de su cadena de valor, desde la fabricación de vehículos a las fábricas de componentes de distintos niveles y, por supuesto, las redes de distribución, talleres y servicios anexos.

Este sector se encuentra en la actualidad sujeto a un cambio estructural sin precedentes. El impulso conjunto de la digitalización y desarrollo del vehículo conectado y autónomo, junto con las exigencias derivadas de la descarbonización, suponen un entorno de oportunidades, pero, también, de riesgos.

En este escenario, los integrantes del Grupo de Reflexión DIAGONAL consideramos que es el momento para que el ecosistema Innovador de la Movilidad Inteligente, Conectada, Sostenible, Inclusiva y Cooperativa, del que formamos parte, ponga en valor ante las Administraciones y la opinión pública catalana la importancia del sector productivo de la Automoción en todos los ámbitos de la sociedad y ofrezca propuestas constructivas para nuestro futuro.

Es necesario desarrollar un foro de debate abierto y conjunto, cuyo objetivo sea crear ideas y propuestas para reforzar nuestra riqueza y hacerla crecer, atrayendo nuevas inversiones y empleos, todo ello a la vez que construimos una nueva movilidad descarbonizada, sostenible y competitiva.

Una movilidad que satisfaga las necesidades de personas y empresas por igual, que fomente la innovación sin prejuicios tecnológicos y que, redunde en mayor riqueza para el país.

Los miembros del Grupo Diagonal queremos promover esta acción a través de la Colaboración Público-Privada. Para ello nos constituimos en Grupo de Reflexión y aportar así nuestra visión conjunta a la sociedad catalana y a las administraciones públicas. Todo ello para facilitar la comprensión de una realidad cada vez más compleja y ayudar en la definición y asignación necesaria de recursos y políticas para crear el Ecosistema Innovador de la industria de la Movilidad Sostenible en Catalunya.

Por todo ello, los integrantes de este Sector de Sectores abajo firmantes presentamos este Ideario, y nuestra vocación de trabajar en los seis ejes prioritarios recogidos a continuación:

- 1 Impulsar el Derecho a la Movilidad Individual, sostenible e inclusiva, basada en un enfoque multimodal.
- 2 Definir un Modelo de Transición Industrial de la movilidad rentable, justa y sostenible, acorde con la realidad industrial, laboral y social del país, y que respete los objetivos de descarbonización sin apriorismos tecnológicos (sin primar unas tecnologías sobre otras).
- 3 Facilitar la descarbonización de la automoción y la movilidad, y con ella el cumplimiento de los objetivos marcados en Europa
- 4 Potenciar el diálogo social entre las distintas partes del tejido industrial.
- 5 Identificar necesidades laborales y formativas para reforzar la cualificación profesional del sector, y fomentar la atracción de talento al mismo, con especial énfasis en el empleo juvenil.
- 6 Ofrecer a la sociedad una visión integral de la movilidad, coherente con las necesidades de ciudadanos, familias, trabajadores, autónomos y empresas, donde las exigencias medioambientales, económicas y sociales y laborales se contemplen en su conjunto. Promover un cambio cultural y social para acelerar la introducción de los nuevos hábitos de movilidad descarbonizada, conectada, autónoma y segura.

Eje 3: Movilidad de bajas emisiones, segura y conectada, justa y ordenada

Contexto

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS, implantados por las Naciones Unidas en 2015 abogan por el desarrollo de la sostenibilidad, la innovación y por una mejora de la salud y el bienestar.

El Objetivo de Desarrollo Sostenible número 11 se basa en progresar hacia ciudades y comunidades cada vez más sostenibles, buscando la correcta planificación de las ciudades a nivel urbanístico y de servicios, donde el sistema de transporte será la pieza clave, tanto por su seguridad como por su accesibilidad y acercamiento a toda la población, y establece:

“De aquí a 2030, se proporcionará acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”

En esta misma línea, el número 3 de los ODS hace referencia a la salud y bienestar ciudadanos, buscando reducir los accidentes relacionados con el tráfico y la movilidad humana.

En este sentido, España se suma a los ODS de Naciones Unidas a través de Ley de Cambio Climático y Transición Energética de 2021 y de la Ley de Movilidad Sostenible, en proceso de tramitación parlamentaria, y con entrada en vigor prevista para este 2023.

Dentro del marco de la Ley de Movilidad 2023, y como uno de sus pilares fundamentales, se establece que la movilidad es un derecho de la sociedad en su conjunto, situando al ciudadano en el centro de las políticas públicas, facilitando una movilidad inclusiva, adaptada a las necesidades determinadas de cada persona y de su lugar de residencia.

Se priorizará, por tanto, el dar respuesta a la movilidad de la vida cotidiana, evitando de esta forma que se provoque una brecha social y territorial de movilidad.

La Ley de Cambio Climático y Transición Energética contemplaba la creación y despliegue en 2023 de las Zonas de Bajas Emisiones, ZBE, para municipios de más de 50.000 habitantes y su regulación se realizó a través del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, cuya implementación tiene como objetivo mejorar la calidad del aire en las ciudades, reduciendo las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

Las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y la movilidad en la ciudad

Las Zonas de Bajas Emisiones delimitarán un área dentro de los centros urbanos en los que se restringirá al acceso, circulación y estacionamiento de los vehículos de combustión con mayor volumen de emisiones contaminantes.

Para regular el acceso a las ZBE se tomará como referencia la clasificación de etiquetas medioambientales de la Dirección General de Tráfico: sin etiqueta o etiqueta “A”, y etiquetas “B”, “C”, ECO y Cero. Dependiendo de las ciudades y su normativa, en algunos casos sólo permitirán el acceso de vehículos con etiqueta Cero, como son los vehículos eléctricos e híbridos enchufables, o con etiqueta “ECO” en el caso de vehículos híbridos.

Las Zonas de Bajas Emisiones han de ser implantadas por los municipios con más de 50.000 habitantes, lo que supone 149 ciudades en España que representan nada menos que el 53% de la población, y adicionalmente por aquellos municipios con más de 20.000 habitantes que superen los valores límites contaminantes regulados en el RD 102/2011.



Propuestas de mejora de las Zonas de Bajas Emisiones

El establecimiento de las ZBE traerá sin duda la mejora de la calidad del aire de nuestras ciudades, incentivará la aparición de nuevas soluciones innovadoras para la movilidad urbana y la renovación del parque de vehículos.

En línea con sus objetivos realizan las siguientes propuestas:

1. Modelo centrado en el ciudadano y su realidad social

La propuesta ideal para aplicar las Zonas de Bajas emisiones sería una estructura circular en la que el ciudadano estuviera en el centro, y tuviera la libertad y capacidad para decidir sobre diferentes alternativas de movilidad sostenible. Desarrollando un sistema de transporte multimodal, que cumpla con los objetivos internacionales y nacionales de descarbonización y calidad del aire.

2. Criterios comunes de despliegue de las ZBE

Las ZBE son competencia de cada municipio o centro urbano, por lo que es necesaria una armonización a nivel nacional, pero teniendo en cuenta las diferencias más sustanciales. Existen una serie de criterios a tener en cuenta de forma homogénea en la aplicación de las zonas de bajas emisiones:

- Como criterio común de acceso a las ZBE se propone seguir el etiquetado de vehículos definido por la DGT: A (sin etiqueta), B, C, ECO y Cero.
- Integración multimodal de la movilidad, generando diferentes alternativas para que el ciudadano elija la que mejor se adapta a sus necesidades.
- Señalización homogénea en todos los municipios.
- Infraestructura de recarga de acceso público.

- Coordinación y estandarización de medidas entre municipios.
- Calendarización e implantación progresiva de las restricciones a los vehículos sin etiquetas y etiqueta B.
- Flotas municipales, Carsharing, Taxi y VTC con etiquetado Cero y ECO.

3. Calendarización y renovación del parque automovilístico

El etiquetado medioambiental de los vehículos de la DGT permitirá categorizar y clasificar el parque automovilístico y enfocarse en aquellos vehículos más contaminantes. Además, se trata de una herramienta eficaz que fomenta la renovación de los vehículos por vehículos de cero y bajas emisiones

En referencia al criterio de calendarización, lo que se pretende es una puesta en marcha progresiva de las restricciones a la circulación:

- Prohibición de los vehículos A (sin etiqueta) al cabo de 2 años de la puesta en marcha de las ZBE.
- Prohibición de los vehículos con etiqueta B, transcurridos 4 años desde la implementación.

Esto permitirá una transición más pausada, lógica y con tiempos de adaptación para el ciudadano al nuevo modelo de movilidad.

Junto a estas pautas pueden existir acciones adicionales, como es el Remanufacturing, consistente en la actualización tecnológica, dando una segunda vida al vehículo, en el contexto de la economía circular y el Retrofit: consistente en modificar un vehículo usado de combustión para llegar a transformarlo en un vehículo eléctrico o bien a AutoGas. En este último caso, permite a los vehículos mejorar su etiquetado medioambiental. Esta transformación, realizada en factoría o servicio técnico autorizado dependiendo de la profundidad de la misma, genera una actividad económica adicional.

Todas estas acciones, junto con los planes de ayudas para la electrificación del parque, permitirá generar diferentes alternativas para el ciudadano de forma que se eviten brechas sociales y la movilidad siga siendo accesible para todos.

4. Planes de Ayudas para la adquisición de vehículos y puntos de recarga

En España el parque de vehículos es bastante antiguo y 6 de cada 10 vehículos no disponen de etiqueta o tienen una etiqueta B, esto significa que son los responsables del 90% de las emisiones contaminantes. Actualmente el 63% de los vehículos a nivel nacional tienen más de 10 años de antigüedad y la edad media ya ha alcanzado los 14 años y sigue subiendo.

La situación actual del mercado automovilístico, afectado por diferentes factores desde la pandemia se halla en un momento que dificulta enormemente la adquisición de vehículos eléctricos, pieza fundamental en la descarbonización del parque de vehículos.

Los planes de ayudas públicas son clave para avanzar en este proceso de descarbonización, si bien será necesario que se simplifique su proceso de solicitud, de trámite y sin carga fiscal, y que los plazos de entrega de las mismas se acorten al máximo, aliviando así la liquidez de los compradores.

Estas ayudas habrían de ser aplicables también para vehículos seminuevos de hasta dos años de antigüedad y que dispongan de etiquetas ECO y Cero, y aquellos con etiqueta C condicionada a la retirada de un vehículo sin distintivo medioambiental.

5. Flotas municipales, Taxi, Carsharing y VTC

El uso medio de un vehículo privado en el país es de aproximadamente 30 kilómetros diarios (alrededor de unos 12.500 km/año). Sería, por tanto, completamente razonable que las restricciones deberían comenzar entonces por los vehículos que tienen un uso intensivo en la ciudad, como son los destinados a servicios municipales, transporte de personas (taxi, VTC, sharing), y los destinados a Distribución Urbana de Mercancías (DUM). Son los vehículos que más recorridos realizan en los centros urbanos, y, por lo tanto, los que más contaminan. Por ejemplo, se estima que el 45% de los vehículos de DUM son vehículos con etiqueta A.

6. Infraestructura de recarga de acceso público

Por último, una correcta planificación y despliegue de una red de recarga de acceso público a nivel urbano e interurbano permitirá también agilizar la transición a vehículos más sostenibles y seguros de manera más eficaz y fácil, garantizando la movilidad individual entre zonas sin generar con ello, una brecha social. Asimismo, debe de existir un equilibrio entre la cantidad, calidad y capilaridad (foco vehículo ligero y pesado +150 kW).

En las ordenanzas municipales se debería incluir las medidas que impulsarán los vehículos electrificados y sus puntos de recarga de acceso público (planes de ayuda complementarios, fiscalidad favorable, etc.). Por último, es importante que cada municipio defina un área de la Administración que permita asegurar los plazos durante la implementación de las ZBE.

Aunque, desde la óptica legal, las Zonas de Bajas Emisiones, son competencia municipal; sin embargo, sería importante armonizar y coordinar las medidas a nivel nacional. En este sentido, la Ley menciona la posibilidad de crear dichas zonas con un alcance supramunicipal.



7. Movilidad para todos

La implantación de las ZBE desplegará sus efectos sobre las principales ciudades españolas, que suponen el 53% de la población a nivel nacional.

En Cataluña suponen 23 ciudades con más de 50.000 habitantes y otros 67 municipios con más de 20.000 habitantes, que si se cumplen las previsiones de la Generalitat, tendrán, estos últimos, sus ZBE en 2025.

Sin embargo, ponemos aquí el foco en el resto de las ciudades y población que no estará dentro del despliegue de las Zonas de Bajas Emisiones, y para la que se hace necesario también tener presente que no se pueden quedar atrás en la nueva movilidad, evitando cualquier posible brecha.

Para ello, es preciso no olvidar los principios para establecer una nueva movilidad para todos:

- Movilidad como un derecho de los ciudadanos y un elemento imprescindible de cohesión social.
- Soluciones de movilidad sostenibles, seguras, accesibles y razonables en coste para todos los ciudadanos.
- Accesibilidad universal.
- Movilidad garantizada para las personas con discapacidad y movilidad reducida, PMR.
- Movilidad en los entornos rurales de similar calidad a los entornos urbanos.
- Integración de la movilidad interurbana, garantizando los medios e infraestructuras que conectan las ciudades, sus áreas metropolitanas y la llegada a los entornos rurales y centros de trabajo.

8. Neutralidad tecnológica

La mejora de la calidad del aire de las ciudades pasa necesariamente por la renovación del parque más envejecido, por vehículos nuevos de cero o bajas emisiones.

En este sentido, nuestra propuesta es la de mantener una posición de neutralidad tecnológica, partiendo de la base de que el vehículo electrificado es la principal apuesta en la actualidad, si bien es cierto que en los próximos años llegarán nuevas tecnologías que ayudarán en el proceso de descarbonización, como puede ser el uso del hidrógeno y los combustibles sintéticos o e-fuels, que podrían ser usados de una manera sencilla con la infraestructura actual.

En este sentido, desde Grupo Diagonal creemos que apostar por la neutralidad tecnológica conlleva incentivar y avanzar con todas las tecnologías que permitan ayudar a la descarbonización, sin entrar en prohibiciones de aquellas que ya están o estarán a corto plazo. Todas las soluciones aportan, no hay una única solución. Por tanto, necesitamos que todas las tecnologías contribuyan.





Movilidad segura y conectada

Medidas de control y ordenación del tráfico

El control del acceso a las ciudades se realiza mediante grabaciones del tráfico y sistemas de lectura de matrículas, además, en caso de incumplimiento de las normas de tráfico establecidas, se aplica la sanción correspondiente.

En este sentido, la regulación del acceso a las ciudades busca reducir la contaminación ambiental, mejorar la movilidad urbana y fomentar el uso de alternativas más sostenibles y eficientes en términos de movilidad.

Las medidas de control y ordenación del tráfico se llevan a cabo con el fin de que la movilidad en las ciudades mejore y que los problemas asociados con el tráfico se reduzcan, tales como la contaminación, la congestión, el ruido, los accidentes de tráfico, u otros. Su objetivo es desarrollar un entorno más seguro, sostenible, accesible y saludable para los ciudadanos, mediante el uso de medios de transportes más eficientes y, por lo tanto, menos contaminantes, e intentando disminuir el uso del vehículo privado contaminante.

Además, estas medidas contribuyen a la mejora del transporte público, lo que aumenta la accesibilidad de los ciudadanos a los servicios y oportunidades que se encuentran en la ciudad, favoreciendo la multimodalidad en los centros urbanos.

En este sentido, las grandes urbes del país ya están tomando una serie de medidas y acciones para acelerar esta transición, así como, ayudar en el proceso de cambio:

- Ampliación de la red de carriles bici y de las zonas peatonales del centro urbano.
- Implantación de sistemas de transporte más eficientes y sostenibles.
- Limitaciones de la velocidad máxima.
- Control de la emisión de gases y partículas contaminantes.
- Utilización de tecnología avanzada en la gestión del tráfico.
- Implantación de medidas de gestión de la demanda para reducir al máximo posible los vehículos en circulación.

Nueva tecnología y sistemas viales

Las nuevas tecnologías y la innovación en las ciudades son un punto clave en la mejora de la accesibilidad, eficiencia y seguridad para los ciudadanos mejorando, notablemente, la sostenibilidad y la seguridad vial.

Son muchas las ciudades que han llevado a cabo iniciativas que tienen como base nuevas tecnologías. Entre ellas destacan, el desarrollo de un sistema de transporte inteligente, sistemas de navegación a tiempo real, uso de vehículos inteligentes y autónomos, ampliación de la red de infraestructura de carga para los nuevos vehículos, y, por último, el establecimiento de un peaje adaptado al tipo de vehículo en las ZBE.

Una de las aplicaciones más importantes son los dispositivos de monitoreo y sensores, los cuales proporcionan información muy valiosa acerca del tráfico y sus condiciones a tiempo real, clave para la toma de decisiones eficientes. Sin embargo, la implementación de tecnologías y sistemas viales debe ser equitativa, inclusiva y participativa para garantizar su aceptación y éxito en el largo plazo.

En este sentido, existen distintos tipos de sensores de monitoreo que ayudan a controlar el tráfico y la movilidad urbana.

Destacan, tanto los sensores del tráfico, que miden el volumen de tráfico, la velocidad y el tiempo de viaje de los vehículos en una zona delimitada determinada, permitiendo optimizar las rutas; como los sensores de aparcamiento, que permiten conocer a tiempo real la disponibilidad de aparcamiento en una zona, tanto pública como privada.

Además, se han desarrollado otros sensores, como pueden ser los que miden la calidad del aire o los dispositivos de localización del propio vehículo y de asistencia o conducción.

La innovación y digitalización están transformando las ciudades, acercándolas a las conocidas "smart cities". De hecho, gracias al uso de la digitalización y al desarrollo de nuevas tecnologías, hoy en día hay menos siniestralidad vial y accidentes y la transición ecológica está viéndose impulsada, reduciéndose la contaminación acústica, luminosa, reduciéndose las emisiones a la atmósfera, etc.







Mar García Ramos

Socia de Automoción y Movilidad
Consultoría de Negocio

Mar.Garcia-Ramos@es.gt.com

T. (+34) 91 576 39 99

M. (+34) 606 466 367



Ricardo Martín

Director de Automoción y Movilidad
Consultoría de Negocio

Ricardo.Martin@es.gt.com

T. (+34) 91 576 39 99

M. (+34) 690 634 425

Barcelona · Bilbao · Castellón · Madrid · Málaga · Murcia · Las Palmas de Gran Canaria · Pamplona
Sevilla · Valencia · Vigo · Zaragoza

www.GrantThornton.es



Grant Thornton Spain



GrantThorntonSp



Grant Thornton Spain



grantthorntonsp