

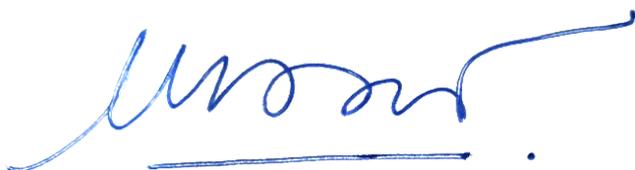


ASAMBLEA DE MADRID

A LA MESA DE LA ASAMBLEA DE MADRID

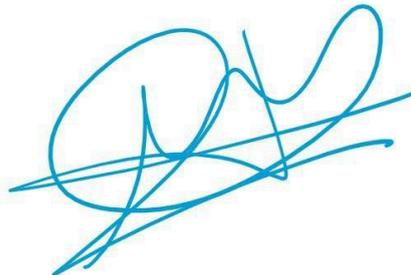
Don Alberto Oliver Gómez de la Vega, Diputado del Grupo Parlamentario Más Madrid, al amparo de lo dispuesto en el artículo 205 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la **PROPOSICIÓN NO DE LEY** que se acompaña, para su debate ante el Pleno de la Asamblea.

Madrid, 02 de marzo de 2024



Doña Manuela Bergerot Uncal

Portavoz



Don Alberto Oliver Gómez de la Vega

Diputado

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El ecosistema vinculado al vehículo industrial es uno de los pilares esenciales de la economía de nuestro país. En la actualidad, el sector alcanza un valor económico que corresponde al 4,8% del Producto Interior Bruto y da empleo a 600.000 personas.

La Unión Europea, tras la aprobación de la Ley Europea del Clima de junio de 2021, se establecía el objetivo de neutralidad climática en el año 2050 y para ello, todos los Estados miembros deben poner en marcha estrategias y planes para adaptarse a la senda que nos hemos marcado.

Por otra parte, se establecen objetivos de reducción de emisiones netas de al menos el 55% para el año 2030 respecto a 1990.

La realidad a día de hoy en el ámbito del vehículo industrial no es muy halagüeña. El porcentaje de uso de combustibles fósiles en camiones representan cerca de un 92% del total, el de autobuses urbanos superior al 55% y el de autobuses de más de 7,5 toneladas el porcentaje se acerca al 100%.

En esta línea y como muchos sectores consumidores netos de energía, el sector del vehículo industrial necesita descarbonizarse y transitar hacia un modelo sostenible. De acuerdo al objetivo marcado "Fit for 55", el vehículo industrial y pesado debe reducir sus emisiones en un 45% en el año 2030 y un 90% en el año 2040 y el transporte de viajeros urbano debe estar 100% descarbonizado en el año 2035.

Avanzar hacia un modelo de vehículos industriales sostenible genera múltiples beneficios: reducción de emisiones CO₂, mejora de la calidad del aire, reducción del ruido ambiental, eficiencia energética y creación de nuevos empleos verdes.

Sin embargo, hay una serie de desafíos que hay que superar: por el lado de la demanda, el mayor coste de los nuevos vehículos industriales es un factor limitante, especialmente en regiones o economías con menor renta per cápita.

Desde Más Madrid, consideramos que el sector del vehículo industrial es uno de los sectores clave para impulsar la transición ecológica, y por ello hemos estado trabajando con actores clave que comprenden toda la cadena de valor para abordar los retos y las posibles soluciones del sector. Fruto de ese trabajo hemos identificado algunas áreas que, a través de la acción de la administración en sus diferentes niveles pueden ser decisivas en el impulso a la transición sostenible del vehículo industrial.

Impulso a la oferta de vehículo industrial: Existen complicaciones no solo en la fabricación y adquisición de estos vehículos, sino también en aspectos que afectan al usuario final, como la insuficiencia de puntos de recarga energéticos. Para afrontar esta problemática, es fundamental la implementación de esquemas de apoyo diferenciados que abarquen toda la cadena de valor, resaltando la utilidad del PERTE como un mecanismo efectivo para impulsar la industria. Además, se propone la creación de un observatorio del vehículo industrial para analizar y estandarizar aspectos críticos de la cadena de valor, incluyendo las emisiones y proponer medidas de impulso al sector, así como la recopilación de datos fiables y actualizados que permitan evaluar la efectividad de las políticas implementadas.

Impulso a la demanda de vehículos industriales: los usuarios de vehículo industrial descarbonizado están afrontando costes más elevados a los que se añade la incertidumbre tecnológica, lo que afecta negativamente la producción nacional. Para superar estos obstáculos, se sugiere explorar nuevos modelos de acceso al vehículo industrial mediante la colaboración público-privada y la implementación de incentivos directos y fiscales, similares a los modelos de otros países, que fomenten la inversión en flotas sostenibles. Además, se recomienda ajustar la normativa a la evolución tecnológica y establecer una autoridad de logística y una ventanilla única para simplificar los trámites administrativos y agrupar las ayudas destinadas a la adquisición de vehículos.

Incertidumbre en tecnologías energéticas: la descarbonización del sector y la necesidad de contemplar el ciclo completo de emisiones tiene que estar en el eje de todo el proceso. Para ello es necesario mejorar la coordinación para el desarrollo de infraestructuras de recarga y reabastecimiento, así como la promoción del "retrofit" y el uso del ferrocarril como complemento para la transición ecológica.

Generación de ecosistemas público-privados: es necesario abordar la gobernanza y coordinación entre los diferentes niveles de la Administración y los actores privados para avanzar de forma eficiente en la descarbonización del vehículo industrial. La falta de coordinación y la transposición de normativas europeas sin adaptación a las realidades locales resaltan la necesidad de mejorar la alineación de objetivos y la simplificación normativa.

Atracción de talento al sector del vehículo industrial: se presenta como un reto significativo, especialmente por el envejecimiento del sector y la masculinización de la fuerza laboral. La dificultad para conciliar la vida laboral y personal, especialmente entre los conductores unido a la atomización del sector, plantean barreras para el cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad.

La Comunidad de Madrid tiene una enorme paradoja, mientras que se sitúa a la cabeza española en electrificación del sector del vehículo privado, se encuentra con un nivel de desarrollo de su infraestructura por debajo de la media española. Eso indica, que factores de mercado, y no, factores del impulso público del gobierno de Madrid determinan el relativo

éxito de este sector. Con un impulso mayor, Madrid podría competir no con el resto de CCAA de nuestro país, sino con regiones europeas que nos lleva una gran ventaja.

La descarbonización del sector del vehículo industrial no va a llegar por sí solo. El mercado necesita de un Estado emprendedor fuerte que, a través de una política industrial orientada a la misión, lo oriente, en colaboración público-privada, para conseguir alcanzar ambiciosas metas en el tiempo y a un ritmo necesario.

Por este motivo, el Grupo Parlamentario Más Madrid propone la siguiente:

PROPOSICIÓN NO DE LEY

La Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que inste al Gobierno de España a:

1. Implementar un PERTE específico para la cadena de valor del vehículo industrial, con el objetivo de fortalecer todos los eslabones de esta cadena, desde la fabricación hasta la adquisición y el uso final, incluyendo la infraestructura de recarga.
2. Creación de un Observatorio del Vehículo Industrial para analizar y monitorizar la cadena de valor completa, estandarizar mediciones de emisiones, y proponer medidas para el impulso del sector.
3. Mantener una línea de ayuda para la adquisición de vehículos industriales descarbonizados, incentivando la renovación de flotas hacia opciones más sostenibles.
4. Desarrollo del ferrocarril y espacios multimodales como parte de una estrategia para mejorar la logística y la sostenibilidad del transporte de vehículos industriales y de mercancías.

La Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a:

5. Desarrollar una línea de ayuda para la adquisición de vehículos industriales descarbonizados, incentivando la renovación de flotas hacia opciones más sostenibles.
6. Crear una autoridad logística que coordine y optimice la logística y el transporte de mercancías en la región, incluyendo la integración de modos de transporte y la gestión de infraestructuras.

7. Establecer una ventanilla única para simplificar los trámites administrativos asociados a la adquisición de vehículos sostenibles y acceder a las ayudas disponibles.
8. Desarrollar una infraestructura de abastecimiento energético pública suficiente para asegurar el funcionamiento eficaz del parque de vehículos industriales necesarios para la descarbonización, incluyendo puntos de recarga y servicios de apoyo.
9. Crear una mesa de diálogo del vehículo industrial con la participación de todos los actores relevantes, para asegurar una coordinación efectiva y la adaptación de la normativa y políticas a las necesidades del sector.
10. Apoyar a la I+D+i mediante ayudas específicas que fomenten la innovación en el sector del vehículo industrial.
11. Invertir en Formación Profesional y FP Dual, así como programas de *upskilling* y *reskilling*, para atraer y capacitar a trabajadores en las competencias requeridas por el sector.