

Diálogo Participativo - Documento Resumen

Mesa Sectorial: Transporte y Movilidad

- **Fecha:** viernes, 6 de junio 2025
- **Duración:** 10.00-12.00 horas (2 h)
- **Lugar:** Ministerio de Economía, Comercio y Empresa. P.º de la Castellana, 162, Chamartín, 28046 Madrid.

El objetivo de esta mesa fue **identificar barreras y explorar posibles incentivos** para favorecer el **diseño e impulso** de **productos y estructuras de financiación sostenible** que **fomenten la descarbonización** del transporte y la movilidad.

En concreto, se intentaron perseguir los **siguientes 3 objetivos específicos**:

- **Detectar barreras, incentivos, estrategias de activación** y mecanismos facilitadores para **productos financieros sostenibles**.
- Obtener una **imagen precisa sobre qué funciona y qué no en el mercado actual**, cómo los clientes perciben estos productos y **cómo se puede asegurar la demanda**.
- **Identificar productos/estructuras financieras sostenibles con potencial de escalabilidad**, así como explorar mecanismos e incentivos que favorezcan una mayor canalización de capital hacia soluciones sostenibles.

Asistentes Mesa de Trabajo

Coordinadores

- Ana Puente. Subdirectora G. de Finanzas Sostenibles y Digitales (Tesoro)
- Eduardo Brunet. Director GFI España (GFI España)

Componentes de la Mesa

- MITMA: María del Carmen Corral Escribano, SG Planificación, Red Transeuropea y Logística.
- OECC: Miriam Bueno, Asesora
- ICO: Ashwin Haresh
- BEI: Pablo Sánchez, Senior Transport Specialist
- BBVA: Tomás García Moreno, Managing Director at BBVA Investment Banking
- Santander: Caridad Álvarez Barreiro, Directora Renting Auto
- CASER: Hugo González, Chief Officer Motor Insurance
- Mutua Madrileña: Federico Vicioso, Director Estratégico Actuarial
- Tikehau: Rafael Pinedo, Executive Directos Private Equity
- Representante Renault
- Scania Iberia: Pedro Cotera Usua, Director Comercial Buses y Motores

- ARVAL: Carmen Ferrero, Responsable de Comunicación y Sostenibilidad
- Iberdrola: Miriam Gil Cuesta, Jefa de Producto Recarga Pública
- Repsol: Eduardo Oficialdegui Alonso de Celada
- ALSA: Miguel Ángel Alonso, Director de Ingeniería y Ofic. Fondos Europeos
- AEDIVE: Arturo Pérez de Lucía, Director General
- DHL: Maria Luisa Melo, Directora Asuntos Públicos
- Ferrovial: Valentín Alfaya, Director de Sostenibilidad
- ANFAC: Aránzazu Mur Pérez, Directora del Area Económica y Logística
- ECODES: Juan Ortiz Taboada, Director General de ECODES
- FREE2MOVE: Miguel Barquilla, Director de País – España y Portugal
- SPAINCAP: María Merry del Val, Consejera Independiente
- AEB: Pedro Guerrero, Responsable Asuntos Europeos y Estrategia
- Tesoro: Katia Mesonero, Técnica Superior en SG de Finanzas Sostenibles y Digitales
- GFI España: Claudia González, Asociada Senior
- GFI España: Gabriel Alvarado, Intern

Bienvenida institucional

Intervención del Tesoro (Ana Puente)

Dio la bienvenida a los asistentes y **contextualizó la sesión** dentro del objetivo fundamental de **avanzar hacia un marco normativo** completo de **finanzas sostenibles**, actualmente sujeto a revisión para reducir su complejidad.

Subrayó la **importancia de desplegar instrumentos y estructuras** que permitan **colaboraciones público-privadas** para fomentar un modelo productivo más respetuoso con el medio ambiente. También enfatizó la **necesidad de identificar barreras** que encuentran las empresas para financiar proyectos de sostenibilidad y de reflexionar sobre los **instrumentos financieros existentes**.

Intervención del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (María del Carmen Corral)

La Subdirectora General de Planificación, Red Transeuropea y Logística, Dña. María del Carmen Corral, destacó que **el transporte es un sector crucial para la sostenibilidad**, pero subrayó que la inversión pública, aunque necesaria, no es suficiente por sí sola para afrontar los retos de descarbonización y modernización del sector. Recordó que, a pesar de que el transporte representa cerca del 30% de las emisiones totales, los recursos públicos disponibles son limitados, lo que hace imprescindible movilizar inversión privada mediante el uso eficaz de los instrumentos y facilitadores públicos existentes.

Además, enfatizó el papel estratégico del transporte no solo desde una perspectiva ambiental, sino también como herramienta clave para alcanzar objetivos sociales, como la cohesión territorial, la equidad en el acceso a oportunidades o la inclusión de zonas rurales en los corredores de movilidad sostenible.

Intervención de GFI España (Eduardo Brunet)

Presentó la mesa como un **espacio representativo del amplio ecosistema de la movilidad** sostenible, incluyendo a los diferentes clústers del sector además de la industria y agentes financieros como bancos o seguros.

Señaló que el **objetivo de la sesión** es **mantener una conversación participativa** bajo la Regla de Chatham House. Se reconoció el **enorme reto de transformación del sector** y se animó a los participantes a exponer cualquier dificultad para identificar las palancas que catalicen la financiación privada hacia la pública.

Identificación de estructuras y productos existentes

Durante la sesión, los **participantes identificaron algunas de las estructuras y productos existentes** más prometedores para movilizar financiación sostenible hacia la descarbonización del transporte. Algunos de los mencionados:

- **Impulso desde la banca pública europea:** El BEI actúa como **inversor ancla**, ofreciendo **condiciones financieras preferentes** en préstamos de proyectos con indicadores claves de descarbonización, siempre que cuenten con mecanismos de reporte público que garanticen la transparencia y mitiguen riesgos de *greenwashing*. En cuanto a la financiación, hasta ahora el apoyo del BEI se ha canalizado principalmente a través de **préstamos directos**, con un umbral mínimo de 50 millones de euros por proyecto, lo que puede representar una barrera para iniciativas de menor escala.
- [Programa CEF Transport](#): Gestionado por el ICO como *implementing partner* de la facilidad *Alternative Fuels Infrastructure Facility* (AFIF) de la Comisión Europea. Este **instrumento ofrece financiación *blending*** que combina subvenciones con préstamos o capital reembolsable para impulsar infraestructuras de suministro de combustibles alternativos en la Red Transeuropea de Transporte.
- [Plan Moves Mitma](#), programa del Ministerio de Transportes que ofrece ayudas para renovar flotas de transporte profesional con vehículos menos contaminantes. Este programa fue positivamente valorado por algunos agentes de la mesa para la descarbonización del transporte pesado.
- **El renting** se ha consolidado como una herramienta clave para la descarbonización y modernización del parque automovilístico, facilitando la inversión en tecnologías limpias. No obstante, estos instrumentos no están suficientemente integrados en los esquemas de subvención pública actuales ni en las actuales fichas CAEs, lo que limita su potencial para acelerar la adopción de flotas sostenibles.
- **E-credits:** Se mencionaron como una herramienta con gran **potencial para el cumplimiento de la directiva RED-III** y la directiva ETS II, aunque su transposición en España sigue siendo incompleta.
- **Soluciones GoGreen en logística:** Hay iniciativas privadas que dan la opción a los clientes, con un coste extra, de garantizar que sus **paquetes se envíen en una aeronave con combustible de aviación sostenible**, destacando la importancia de la certificación "**book and claim**".

Barreras a la financiación sostenible en el transporte y la movilidad

Durante la sesión, se señalaron los **principales retos y barreras a las que se enfrenta el sector** del transporte y el sector financiero para **canalizar inversión hacia la descarbonización de la movilidad**. Algunas de las principales conclusiones fueron:

Barreras regulatorias y administrativas

- Se señaló que persiste una cierta **complejidad y lentitud en la obtención de permisos y la gestión de subvenciones**. Se afirmó que la implementación de **puntos de recarga tarda significativamente más en España (18 meses) que en otros países** como Bélgica (6 meses) o Francia (12 meses), lo que dilata el retorno de la inversión. Se indicó que las **ayudas existentes son difíciles de gestionar** entre Comunidades Autónomas, lo que está suponiendo **problemas de falta de certidumbre** para los compradores e incluso poniendo en riesgo la continuidad de estas ayudas.
- A nivel regulatorio, **se destacó la falta de transposición de la directiva ETS II y la directiva RED-III**. Se afirmó que está generando incertidumbre en todo el sector y, en concreto, está **limitando la aplicación de algunas medidas de financiación** como los e-credits.
- También **se identificó cierta fragmentación normativa entre Comunidades Autónomas**. No obstante, se reconoció que alcanzar la homogeneidad es complicado en lo relativo a tasas y elementos normativos.
- Sobre la **Taxonomía de la UE se cuestionó si es eficaz** para atraer financiación, ya que infraestructuras clave como **autopistas no son elegibles actualmente**. Se afirmó que, en general, el marco normativo taxonómico en ocasiones parece quedar al margen del sector de infraestructuras sostenibles.
- Respecto al **diseño de los programas de ayuda públicos**, se detectó una **inclusión inadecuada de algunos vehículos** financieros como el **renting y leasing**, que aún no están adecuadamente considerados en las subvenciones públicas.
- La futura Ley de Movilidad Sostenible tiene que garantizar un **mínimo común regulatorio** que preserve la unidad de mercado y evite el efecto-frontera entre municipios colindantes, sin menoscabar la capacidad de acción local o autonómica.
- **Exclusión del renting en determinados incentivos fiscales y programas de ayuda**, lo que limita su potencial como opción de movilidad sostenible ampliamente demandada por empresas y particulares (ej. deducciones en IRPF estatal y autonómico, o programas extraordinarios como los asociados a la DANA). Como soluciones, se propone extender las ayudas a vehículos de ocasión con hasta 5 años de antigüedad en función de su etiquetado, y a la cesión de cargadores eléctricos cuando su adquisición se formalice mediante renting.
- Por último, también **se identificó cierta falta de coordinación intersectorial** en el despliegue de infraestructuras. Se señaló la **dificultad de activar puntos de recarga** por retrasos con las distribuidoras de electricidad y la red. Además, la **implementación de la red de media tensión** para vehículos pesados plantea desafíos como las expropiaciones.

Barreras financieras y de inversión

- Se resaltó el **alto coste inicial y la baja rentabilidad percibida** en algunos proyectos de movilidad. En particular, se mencionó la **electrificación de vehículos pesados de larga distancia**, que implica un alto coste inicial que los compradores tienen que adelantar, y no se

recupera rápidamente.

- Algunas entidades señalaron que aún persiste una **alta dependencia de ayudas públicas** para ciertos proyectos, lo que representa un problema, ya que la gestión de estas ayudas es compleja y **no son siempre eficientes**.
- También se reseñó una **alta dificultad para financiar soluciones integrales** (vehículo + infraestructura), siendo esta una importante necesidad de las empresas para escalar inversiones y proyectos.
- Por otro lado, se advirtió que la **previsión es que el ETS II repercuta en el precio del combustible**, afectando particularmente a los transportistas, por lo que será **necesario desplegar medidas que compensen** ese impacto.
- También se destacó que la **falta de reconocimiento del valor residual** (el valor estimado que el vehículo tendrá al final de su vida útil o al final de un contrato de leasing/renting) **dificulta el acceso a soluciones** financieras integrales **de vehículos pesados**.

Barreras de mercado y demanda

- Sobre la movilidad particular, algunas entidades mencionaron que la **necesidad de conciliar los tiempos de conducción con los puntos de recarga es un reto que disuade** a algunas personas de optar por vehículos eléctricos.
- **En relación a la infraestructura** de carga, también se identificó que **existen “zonas sombra” en territorios**, sobre todo del interior de España, en los que se espera que la demanda sea baja, y por tanto **la viabilidad de las inversiones limitada**. En ese sentido, algunos puntos de recarga enfrentan el riesgo de no tener suficiente demanda para repagar el capital.
- **En relación al transporte pesado**, se señaló que el **cambio de vehículos fósiles a gas natural ha sido difícil**, con cuotas de mercado actualmente inferiores al 2%, ya que los **cambios logísticos** necesarios son una **barrera para la demanda**.
- **En el ámbito del SAF** (combustible sostenible para la aviación), se señaló que la **falta de demanda**, en gran parte por la **falta de competitividad en precios con la alternativa fósil**, retrasan las inversiones y el desarrollo tecnológico en este ámbito.

Barreras tecnológicas

- El **transporte pesado por carretera** fue mencionado como un sector en el que el **desarrollo tecnológico es un desafío clave** para lograr la electrificación, sobre todo en entornos no urbanos, de forma que se necesitan mayores soluciones financieras en este subsegmento.
- Algunas entidades también señalaron que es importante **adoptar un enfoque de neutralidad tecnológica**, y no depender de una sola solución, ya que de lo contrario la competitividad del sector puede estar en riesgo.
- Se propuso explorar un modelo concesional para el desarrollo de infraestructura ferroviaria de transporte de mercancías.
- En relación con el SAF, se señaló que la escasa demanda por su bajo atractivo económico limita el desarrollo tecnológico.

Incentivos y palancas a la financiación sostenible del transporte y la movilidad

Simplificación regulatoria y administrativa

- A nivel administrativo, se **propuso reducir los tiempos de tramitación y simplificar la gestión**

de **subvenciones** para evitar que generen un efecto desincentivador. Una posible solución planteada es que las subvenciones se otorguen en el momento de la compra.

- En esa línea, se señaló que para los puntos de recarga es crítico **agilizar los procesos de permisos e instalaciones**, que actualmente son muy lentos. Se valoró **seguir fomentando la declaración responsable**, extendiéndola a autorizaciones de red y velando por su adecuado cumplimiento en todos los municipios.
- **En cuanto a las ayudas públicas**, se solicitó que sean **predecibles y continuas**, con presupuestos plurianuales (3-4 años) para permitir pedidos eficientes a los fabricantes y dar mayor certidumbre.
- Se señaló que esta necesidad es **particularmente relevante para vehículos de ciertas tecnologías, como hidrógeno**, donde los fabricantes tardan hasta un año en proveer de la tecnología.
- **A nivel regulatorio**, se propuso la transposición urgente de directivas europeas para dar certidumbre al sector y permitir el desarrollo de instrumentos como los e-credits. En concreto, la directiva ETS II y la directiva RED-III es esencial para dar certidumbre al sector.
- Se señaló la necesidad de **crear un mapa de potencia** para **identificar dónde hay capacidad de red** disponible y facilitar la instalación ágil de puntos de carga.
- También se propuso **coordinar las tasas y elementos normativos entre Comunidades Autónomas**, si bien se reconoció la dificultad de hacerlo. En ese sentido, también se propuso una mayor **vigilancia para garantizar la correcta aplicación de las declaraciones responsables** para instalar puntos de recarga.
- **A nivel municipal**, se propuso un **mayor acompañamiento a las ciudades** que van más atrasadas en la **implantación de las Zonas de Bajas Emisiones**, para garantizar un ritmo similar en todo el territorio.
- **Para mejorar la coordinación interterritorial e interadministrativa** se propuso la **creación de organismos públicos** dedicados al estímulo de la movilidad sostenible, **como los ZEVI en Irlanda**.
- Por último, se **valoró positivamente el impulso de sandboxes regulatorios** para dotar de fortaleza a proyectos innovadores en materia de movilidad y fomentar el aprendizaje normativo en torno a nuevas tecnologías.

Incentivos financieros, ayudas y fiscalidad

- De forma general se señaló la importancia de que los diferentes instrumentos partiesen de un **enfoque integral** con soluciones que **combinen la financiación de vehículos y la infraestructura necesaria**.
- **En relación a las ayudas públicas** varias entidades coincidieron en que para que sean eficientes es **clave implementar un modelo** en el que se **descuenta la ayuda en el momento de la compra**, en lugar de tener que esperar a completar toda la tramitación.
- **En cuanto al vehículo pesado**, también se destacó que la financiación y las ayudas **son necesarias por adelantado** para que **sean viables las inversiones**.
- También se propuso **incluir el renting y el leasing** en las subvenciones para **asegurar que estos vehículos financieros**, de alta demanda según algunas de las entidades, **puedan acceder también a financiación**. En concreto, se valoró positivamente el programa de leasing social de vehículos eléctricos.
- Las **licitaciones públicas de puntos de recarga** se identificaron como una **palanca con**

potencial por explorar para acelerar la infraestructura.

- **A nivel fiscal**, se valoró positivamente:
 - **Implementar reducciones al impuesto de sociedades** (ej. permitir la libertad de amortización para las inversiones en vehículos sin emisiones y en instalaciones de recarga) **y al impuesto de matriculación** (adaptando sus niveles al parque automovilístico actual).
 - **Mejorar la retribución flexible** en relación al uso de vehículo eléctrico de empresas, así como la **deducción del IRPF**.
 - **Reducir el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos (IIEE)** para **combustibles renovables** como el HVO, respetando el límite de la directiva europea, para hacerlos más atractivos y asequibles para el cliente.
- En relación a **los incentivos financieros**:
 - Se mencionó la posibilidad de **implementar garantías a proyectos de electrificación de vehículos pesados a través del ICO**.
 - También se valoró positivamente el **papel del BEI como inversor ancla para préstamos verdes y bonos verdes**. Se señaló que además ofrece la posibilidad de agregación de proyectos para alcanzar el ticket mínimo de 50M€.
 - Por otro lado, se propuso hacer un **uso más amplio de Certificados de Ahorro Energético (CAEs)** en movilidad sostenible, lo que implica tanto el **incentivo desde el lado público** como el **compromiso desde el lado de la oferta** por parte del sector privado.
- Las **entidades aseguradoras** propusieron **replicar en España el sistema bonus-malus de Francia**, que se utiliza en el seguro de automóvil para ajustar la prima de seguro en función del historial de conducción del asegurado.

Fomento de la demanda

- Se señaló que es crucial estimular y **ayudar a la transformación de la industria europea** del automóvil **para incentivar el consumo nacional de componentes** y vehículos eléctricos.
- Desde el lado de la demanda, se destacó la **importancia de concienciar a la sociedad sobre los beneficios** de la movilidad sostenible tanto para el planeta como para su propia **economía doméstica**.
- Como se ha señalado, el **renting y leasing social** se identificaron como dos importantes **palancas para facilitar el acceso** a vehículos más limpios a **amplias capas de la población** e incentivar el cambio en las formas de movilidad en todos los niveles socioeconómicos.
- Por último, se valoró positivamente la **implementación de servicios de asesoría internos** dentro de entidades financieras para **hacer viables y escalables los proyectos** de descarbonización.

Impulso de la tecnología y la infraestructura

- Se señaló la relevancia de **visibilizar la infraestructura** existente y **desplegar nuevos puntos de carga** fundamentalmente en "**zonas sombras**", donde la oferta puede ser más insuficiente a día de hoy. Respecto a la **infraestructura para el transporte de mercancías** de ferrocarril, se propuso explorar en mayor grado el **modelo concesional**.
- También se destacó la **necesidad de previsión** para preparar la red **ante el aumento de la demanda eléctrica**, así como para abastecer a la industria del automóvil (ej. grandes fábricas

de baterías).

- En el ámbito de los combustibles alternativos, se propuso **apostar por el desarrollo tecnológico** de combustibles renovables (HVO, biocombustibles, SAF) **como paso intermedio mientras avanza la electrificación** total. En ese sentido, se destacó el apoyo a la I+D en combustibles sintéticos como elemento clave.
- También se propuso **incentivar los biocombustibles** como paso intermedio para la **electrificación de la movilidad pesada**.
- Algunas entidades también destacaron el **retrofitting** (conversión de un vehículo de combustión interna a un vehículo eléctrico) **como solución tecnológica complementaria a la electrificación directa**.

Próximos pasos

- Se explicó que los **inputs de esta mesa se presentarán en el informe final**, que será validado por el GT4 y posteriormente presentado en un informe final de progreso en el Consejo de Finanzas Sostenibles el 8 de julio.
- **Se agradeció a todos los asistentes.**
- Se concluyó que la **sesión es el inicio de más acciones**.