

Dossier de Trabajo

Mesa sectorial: Transporte y movilidad sostenible

- **Fecha:** viernes, 6 de junio 2025
- **Duración:** 10-12 horas (2 h)
- **Lugar:** Ministerio de Economía, Comercio y Empresa. [P.º de la Castellana, 162, Chamartín, 28046 Madrid](#)

1. Antecedentes

- A finales de 2024, el Gobierno de España aprobó el [Libro Verde sobre Finanzas Sostenibles](#) y a principios de 2025 se constituyó el [Consejo de Finanzas Sostenibles](#), presidido por el **Ministerio de Economía, Comercio y Empresa**.
- Tras la aprobación del Programa de Trabajo del Consejo de Finanzas Sostenibles, se establecieron diversos grupos de trabajo específicos, entre ellos el **Grupo de Trabajo 4 sobre Productos y Estructuras de Financiación Sostenible** (en adelante, GT4). Este grupo, liderado por el [Tesoro Público](#) y [GFI España](#), está compuesto por los principales agentes financieros públicos y privados, junto con sus respectivas asociaciones.
- El objetivo del GT4 es **identificar, analizar y medir incentivos y barreras para la escalabilidad de productos y estructuras financieras sostenibles en España**, con un triple enfoque sectorial-agente-producto en la movilización de financiación para la descarbonización.
- Para alcanzar estos objetivos, el GT4 ha iniciado una **fase cualitativa** orientada a identificar barreras, incentivos, estrategias de activación, actores clave y mecanismos facilitadores que incidan en la expansión y comercialización de productos financieros sostenibles en España.
- En el marco de la fase cualitativa, se han definido **ocho mesas de trabajo** distribuidas en dos etapas:
 - **STEP 1 (enfoque por agente):** Se organizarán tres mesas, una por cada tipo de agente financiero identificado¹ en la movilización de financiación sostenible. Estas mesas tendrán como objetivo identificar los productos financieros sostenibles más utilizados por cada agente, así como las barreras que enfrentan y los incentivos que podrían fomentar una mayor participación. A partir de estas mesas, se seleccionarán los actores financieros que participarán en las mesas sectoriales del STEP 2.
 - **STEP 2 (enfoque sectorial):** Se desarrollarán cinco mesas de trabajo correspondientes a los clústeres sectoriales definidos por el GT4². Estas mesas reunirán tanto a agentes financieros como a representantes de la industria con el fin de analizar las oportunidades de movilización de financiación sostenible en cada sector. El objetivo es identificar productos financieros sostenibles con potencial de escalabilidad, así como explorar mecanismos e incentivos que favorezcan una mayor canalización de capital hacia soluciones sostenibles.

¹ Se han identificado tres grupos de agentes: 1) Inversión Colectiva, Private Equity y Venture Capital; 2) Bancos, cajas y cooperativas de créditos; 3) Entidades aseguradoras.

² El Grupo de Trabajo 4 de Productos y Estructuras Financieras Sostenibles ha identificado 5 clústeres sectoriales: CL 1 Edificación, CL2 Industria, CL3 Renovables, CL4 Transporte y Movilidad; CL5 Adaptación, Agua y Agricultura.

- En el marco de las mesas STEP 2, se lanza la convocatoria para la **Mesa Sectorial: Transporte y Movilidad Sostenible**, con el propósito de recopilar una visión estratégica y multisectorial sobre los **principales desafíos y oportunidades** en materia de descarbonización del transporte, modernización de infraestructuras y transición hacia una movilidad más limpia, conectada y accesible.

2. Objeto de la Mesa

El objetivo de esta mesa es identificar **barreras y oportunidades para movilizar inversión sostenible** que acelere la **descarbonización del transporte** en España mediante estructuras financieras eficaces.

En concreto, se perseguirán los siguientes objetivos específicos:

- Detectar **barreras e incentivos** que dificultan la movilización de inversión sostenible en el sector de la movilidad sostenible, con especial atención a los instrumentos financieros, estructuras y marcos regulatorios habilitadores.
- Identificar **productos y estructuras financieras** que actualmente estén canalizando capital hacia proyectos sostenibles en estos ámbitos.
- Analizar propuestas para impulsar la creación, comercialización y escalado de nuevos vehículos de inversión sostenible orientados a estos sectores clave, incluyendo mecanismos de colaboración público-privada.
- Explorar **sinergias entre los distintos actores involucrados** —financieros, industria y sector público— para fomentar un entorno propicio a la financiación de soluciones resilientes, sostenibles e innovadoras.

3. Composición y Funcionamiento de la Mesa

Perfil de los participantes

Se contará con la participación de **expertos del ámbito financiero, industrial y del sector público** que estén directamente involucrados en el **diseño, estructuración, implementación o financiación de soluciones** relacionadas con la descarbonización del transporte, la movilidad sostenible y la modernización de infraestructuras de transporte en España.

Composición de la Mesa

La mesa estará compuesta por un total de **35 entidades participantes**, distribuidos del siguiente modo:

- **2 coordinadores** (Tesoro Público y GFI España) responsables de guiar la discusión y sistematizar los aportes.
- **33 representantes** del ecosistema vinculado a la financiación sostenible en el ámbito del transporte y la movilidad, incluyendo: representantes del sector público, entidades financieras, y compañías y asociaciones del sector.

Figura 1. Composición preliminar de la mesa sectorial: Transporte y Movilidad Sostenible
(sujeta a modificaciones)



Los coordinadores del GT4 podrán invitar a **perfiles técnicos y asociaciones** con el fin de dar apoyo a la sesión, así como extender la invitación al resto de miembros del GT4 que deseen asistir en calidad de oyentes.

Funcionamiento de la Mesa

Se enviará la **invitación formal** a los representantes seleccionados, acompañada del presente **dossier de trabajo**. Cada persona invitada deberá confirmar su participación y/o se agradecerá si puede reenviar la invitación a la persona que considere más idónea dentro de su organización.

La sesión tendrá una duración total de **2 horas** y se desarrollará bajo la **regla de Chatham House**, para favorecer un intercambio abierto y constructivo entre los participantes.

La dinámica prevista es la siguiente:

- **Bienvenida** e introducción a cargo de los coordinadores GT4.
- **Identificación de estructuras de inversión sostenible** activas en España: apertura del diálogo entre representantes.
- **Discusión sobre barreras** a la comercialización y escalado de estructuras de financiación de movilidad sostenible.
- **Análisis de posibles incentivos y palancas** de activación del capital privado.
- **Cierre de la sesión** y presentación de conclusiones.

4. Contexto de la financiación sostenible en el sector transporte

Hacia un modelo de transporte sostenible: un reto estructural para la descarbonización

La transformación del sistema de transporte es una de las piezas clave para alcanzar los objetivos de descarbonización y resiliencia climática de España. El transporte representa el **principal foco de emisiones de gases de efecto invernadero en España, con un 30,7% del total nacional**. Solo el transporte por carretera concentra el 28,4% de dichas emisiones (MITECO, 2023).



Fuente: Estrategia de Movilidad a 2030 (datos del 2021)

Como respuesta, España está impulsando una ambiciosa estrategia de descarbonización del transporte, alineada con el **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021–2030 (PNIEC)**, mediante un conjunto de medidas estructuradas en tres grandes ejes: el **fomento del trasvase modal** hacia modos de transporte más sostenibles, el **impulso de combustibles alternativos** y la **mejora de la eficiencia energética**.

Entre las actuaciones destacadas se encuentran el desarrollo de **biocombustibles avanzados**, la **promoción de gases renovables**, la implantación de **zonas de bajas emisiones**, la **renovación del parque automovilístico**, el **impulso al vehículo eléctrico** y la **instalación de puntos de recarga** para combustibles alternativos.

Estos objetivos se articulan a través de diversos instrumentos estratégicos como la **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030**, la **Estrategia Indicativa Ferroviaria 2021–2026**, los planes climáticos de **RENFE, ADIF y AENA**, el **Marco de Acción Nacional de Energías Alternativas**, la **Hoja de Ruta del Biogás**, los programas de incentivos **MOVES**, el **PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado**, y la **Estrategia Estatal por la Bicicleta**, entre otros. Estas medidas buscan no solo reducir las emisiones, sino también transformar profundamente la movilidad en clave sostenible, digital y resiliente.

Además, España está preparando la implementación del régimen europeo de comercio de emisiones (**ETS2**) al sector transporte, que se complementará con el **Fondo Social Europeo para el Clima**, diseñado para evitar impactos regresivos que estos recargos al transporte fósil puedan tener en hogares y empresas vulnerables.

El modelo de movilidad debe evolucionar hacia opciones más **inteligentes, multimodales y bajas en emisiones**, adaptando también los instrumentos financieros a nuevas formas de uso que superan el modelo tradicional basado en la propiedad.

- Se requiere impulsar una **movilidad descarbonizada** mediante combustibles alternativos, zonas de bajas emisiones (ZBE) y la renovación de flotas más limpias en el transporte privado, colectivo y de mercancías.
- Los **modelos alternativos** —como bicicletas, patinetes, transporte público y movilidad compartida— ganan protagonismo, generando nuevas oportunidades de negocio. Las soluciones MaaS crecen, al igual que el uso de renting, leasing y *car sharing*.
- La **conectividad y automatización del transporte** permiten optimizar desplazamientos, reducir tiempos y emisiones, mejorar la seguridad y facilitar servicios como la localización de aparcamiento o el control remoto del vehículo.

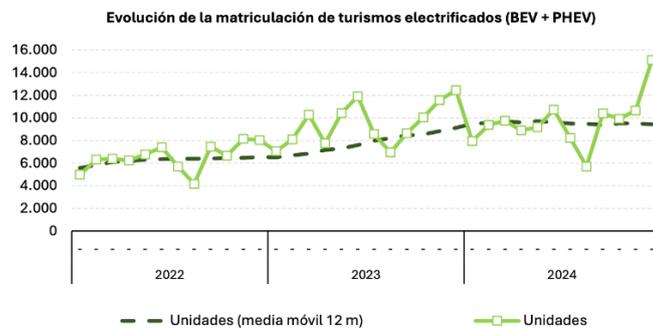
Transporte por carretera: dependencia estructural y desafíos para la movilidad

El transporte por carretera sigue siendo la modalidad de transporte **predominante en España**.

- En 2023, el 95,7 % del transporte de mercancías se realizó por carretera, lo que refleja un fuerte desequilibrio en la distribución modal (OTLE, 2024).
- Este modelo conlleva importantes **costes económicos y sociales**: congestión, accidentes, emisiones contaminantes y pérdida de productividad. Se estima que el impacto económico derivado de estos factores oscila entre los 15.100 y 23.800 millones de euros anuales, aproximadamente un 2 % del PIB (AECOC, 2024).

La electrificación del parque automotor avanza, pero todavía enfrenta **obstáculos estructurales**:

- A pesar del crecimiento sostenido en la venta de vehículos eléctricos e híbridos enchufables, su **penetración en el mercado español** sigue siendo baja en comparación con la media europea.
- La escasez de **puntos de recarga**, su **desigual distribución territorial** y las demoras en la ejecución de ayudas públicas, como las del programa MOVES III, limitan el ritmo de adopción.
- Además, los **elevados costes iniciales de adquisición** y la incertidumbre sobre la autonomía y durabilidad de las baterías siguen siendo barreras para muchos consumidores.



Fuente: (ANFAC, 2024)

Descarbonización del transporte pesado en España

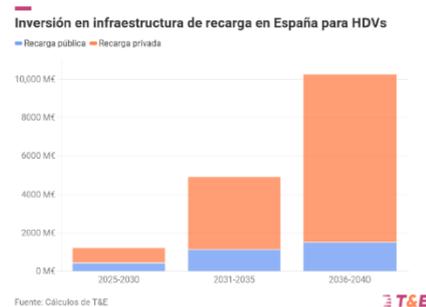
La descarbonización del transporte pesado representa uno de los **mayores retos para la transición energética** en España y Europa.

- La nueva normativa europea de CO₂ obliga a **augmentar la cuota de vehículos de cero emisiones** a partir de 2025, ofreciendo un marco estable para la inversión.
- El **alto coste de los camiones eléctricos** o de hidrógeno y la falta de infraestructuras adecuadas dificultan su adopción. Se requieren incentivos, financiación específica y apoyo público para acelerar su despliegue.
- Además de los grandes operadores, es clave considerar a las **pequeñas flotas y pymes** - 79% de las flotas europeas tienen menos de 10 camiones (T&E, 2024)- por lo que enfrentan barreras aún mayores para acceder a estas tecnologías y deben ser incluidas en los mecanismos de apoyo.

En el caso de España, se estima que la inversión necesaria para facilitar esta transición alcance los **64.800 millones de euros hasta 2040** (T&E, 2024), lo que exige una planificación ambiciosa, colaboración público-privada y una regulación inteligente que acelere la electrificación de un segmento altamente intensivo en carbono.

La **infraestructura de recarga** es un factor clave para la electrificación del transporte pesado, y su desarrollo se ha convertido en una prioridad tanto a nivel europeo como nacional.

- El **Reglamento AFIR** obliga a los Estados miembros a desplegar infraestructura pública de recarga para vehículos ligeros y pesados en las principales vías, mientras que otras normativas impulsan la instalación de puntos privados en edificios.
- El reto principal ahora es la **implementación efectiva**: eliminar barreras regulatorias, agilizar conexiones a la red eléctrica e incentivar inversiones, mayoritariamente privadas, pero con un rol catalizador del sector público.
- En el caso de España, la inversión requerida alcanza los **16.500 millones de euros** (T&E, 2024), donde la recarga pública cobra mayor relevancia hasta 2030.



Para garantizar una red de recarga eficaz y suficiente que facilite la transición hacia la movilidad eléctrica, especialmente en el transporte pesado, se recomienda adoptar una **estrategia coordinada entre actores públicos y privados**.

- Se recomienda que la financiación pública se centre en cubrir las carencias de mercado, **priorizando zonas de baja rentabilidad comercial** para asegurar una cobertura básica continua.
- Es clave incentivar la inversión privada mediante modelos como pagos por servicio, bonos verdes, financiación por resultados o contribución por unidad, además de **fomentar colaboraciones privadas, como joint ventures**, para desplegar infraestructura de forma más eficiente.
- Para la carga privada en hogares y depósitos, la implementación de **líneas de financiación con avales públicos y préstamos asequibles** son cruciales especialmente en zonas vulnerables.
- Por último, fomentar la **recarga bidireccional (V2X)** y garantizar la competencia en el mercado evitará concentraciones de poder y promoverá eficiencia y precios justos para los usuarios.
- Además, se deben **fomentar corredores verdes** para transporte pesado, donde se agreguen operadores y se concentren inversiones en infraestructura de carga, optimizando recursos y mejorando la viabilidad económica del despliegue.

Transporte ferroviario: Infraestructura electrificada y motor para la descarbonización

Frente al dominio del transporte por carretera, el ferrocarril representa solo el **4 % del transporte de mercancías en España** (OTLE, 2024), un dato que pone de manifiesto el déficit histórico en la planificación intermodal y la limitada competitividad del tren frente a la carretera. Esta situación contrasta con su **enorme potencial como solución climática**.

- El transporte ferroviario apenas emite el 0,4 % de los gases de efecto invernadero, posicionándolo como un aliado clave para la descarbonización.
- Actualmente, el 64,2 % de la red ferroviaria nacional está electrificada. Sin embargo, su **participación modal** sigue siendo reducida tanto en mercancías como en pasajeros.

Para revertir esta situación, se están implementando múltiples iniciativas.

- El Plan de Recuperación ha priorizado inversiones en la **mejora de estaciones, la accesibilidad universal y la intermodalidad** con autobuses y bicicletas.
- También se están reforzando los **enlaces con infraestructuras clave como aeropuertos**.
- A su vez, se están desplegando **autopistas ferroviarias** y promoviendo la **digitalización del sistema** como vía para aumentar la eficiencia operativa.
- La iniciativa **Mercancías 30**, que busca **incrementar la cuota del ferrocarril** en el transporte de mercancías hasta un 10 % del total. Esta estrategia contempla mejoras en infraestructuras, incentivos económicos (Eco-incentivos), y medidas para adaptar el sistema ferroviario a las necesidades logísticas actuales.

- En el caso del **transporte de pasajeros**, la liberalización del sector ha abaratado los precios, pero también ha generado tensiones financieras, en un contexto de aumento de los costes energéticos y competencia con operadores privados.

Transporte marítimo, clave para una economía azul resiliente

El transporte marítimo, pilar esencial del comercio y la conectividad global, se enfrenta al desafío urgente de reducir su huella ambiental. A pesar de los avances logrados, como la disminución de las emisiones de óxidos de azufre gracias a las **zonas SECA**, el sector sigue siendo responsable del **3-4 % de las emisiones totales de CO₂ de la UE**, con un aumento preocupante de metano y óxidos de nitrógeno. La contaminación del agua, el ruido submarino, la **pérdida de biodiversidad** y la introducción de especies exóticas también siguen siendo retos ambientales considerables. Ante esta situación, la UE ha implementado medidas como el **Sistema de Comercio de Emisiones (EU ETS) para buques y el reglamento FuelEU Maritime**, que establecerá límites a la intensidad de GEI en el uso de energía marítima desde 2025.

La financiación sostenible se ha convertido en un motor clave para **la transformación del transporte marítimo** hacia un modelo más limpio, eficiente y resiliente.

- Iniciativas como el **eco-incentivo marítimo**, enmarcado en el Programa de ayudas para un transporte sostenible y digital del MITERD, promueven el trasvase modal desde la carretera al mar, reduciendo emisiones y fomentando rutas logísticas más sostenibles.
- Al mismo tiempo, se impulsa **la inversión en tecnologías limpias**, combustibles alternativos, rediseño de buques eficientes y digitalización, contribuyendo a una reducción significativa del impacto ambiental del sector.

Los **puertos** también desempeñan un papel estratégico en esta transición, gracias a inversiones en electrificación, gestión de residuos, uso de energías renovables y adaptación climática.

- Esta transformación, además de mitigar los efectos del cambio climático, **fortalece la eficiencia operativa y la competitividad económica**.
- Las principales medidas adoptadas incluyen la **electrificación de muelles (sistemas OPS) y el fomento de combustibles sostenibles como el hidrógeno, el amoníaco o el metanol verde**.
- Proyectos como el **Valle Andaluz del Hidrógeno Verde** están siendo financiados con fondos europeos para facilitar esta transición energética en instalaciones estratégicas como Algeciras y Huelva.

Transporte aéreo e infraestructura aeroportuaria

Actualmente, la aviación es responsable de cerca del **2-3 % de las emisiones globales de gases de efecto invernadero**, y su crecimiento proyectado amenaza con aumentar esta proporción si no se toman medidas contundentes. Entre las principales barreras para una aviación más sostenible se encuentran la **dependencia del queroseno fósil**, la **lenta adopción de combustibles sostenibles para la aviación (SAF)**, los altos costes de desarrollo tecnológico y la complejidad regulatoria a nivel internacional. Además, la infraestructura aeroportuaria y la cadena de suministro están en proceso de adaptación para facilitar la transición hacia una aviación de bajas emisiones.

No obstante, la **innovación en aeronaves eléctricas e híbridas, el desarrollo de combustibles sintéticos y SAF**, y la implementación de tecnologías de eficiencia operativa —como rutas de vuelo optimizadas y aterrizajes verdes— están abriendo nuevas vías hacia la descarbonización del sector. A nivel de política pública, la inclusión del transporte aéreo en mecanismos como el **EU ETS** y la iniciativa **ReFuelEU Aviation** están comenzando a incentivar el uso de combustibles sostenibles y a establecer metas más estrictas.

Barreras a la financiación sostenible en el sector transporte

Barreras regulatorias:

- **Incertidumbre normativa** sobre estándares futuros, impuestos ambientales o requisitos de sostenibilidad (zonas de bajas emisiones, futuras tasas al queroseno, requisitos de uso SAF).
- **Fragmentación institucional** y competencias dispersas dificultan coordinación y financiación integrada.
- **Ausencia de marcos regulatorios claros para modelos innovadores** (hidrógeno verde o automatización logística).
- **Lenta aprobación de permisos y de resolución de ayudas** para instalar puntos de recarga eléctrica en la vía pública o estaciones interurbanas.
- **Normativas urbanísticas rígidas** que no contemplan usos mixtos o infraestructuras logísticas sostenibles.

Barreras financieras:

- **Retornos financieros bajos o difusos**, lo que desincentiva la financiación por parte de inversores tradicionales (banca) con un menor apetito de riesgo.
- **Dificultad en la monetización de beneficios climáticos.**
- **Alta dependencia de fondos públicos** en sectores como la movilidad urbana.
- **Riesgos percibidos** por la banca en operaciones relacionadas con nuevos modelos de negocio, lo que limita el acceso a crédito para operadores innovadores.
- En el transporte de mercancías, las pymes logísticas enfrentan **restricciones de acceso a financiación** para renovación de flotas o digitalización, por su menor tamaño y solvencia.
- Ausencia de un mercado de segunda mano e **incertidumbre en el valor residual** de los activos, lo que reduce el valor colateral del activo.

Barreras de mercado y demanda:

- Dificultad para **estructurar proyectos de escala media o regional** (por ejemplo, redes de recarga rural o electrificación de autobuses interurbanos).
- **Fragmentación institucional entre operadores**, autoridades de transporte, ayuntamientos y financiadores, lo que ralentiza la puesta en marcha de soluciones integradas.
- Ausencia de **mecanismos de internalización de costes externos** (congestión, contaminación), lo que desincentiva modos sostenibles como el ferrocarril o la intermodalidad.
- **Falta de infraestructura de apoyo** (redes de recarga, distribución de SAF, bunkering alternativo en puertos).
- Escasa **madurez tecnológica** o comercial de algunas soluciones.
- **Riesgo tecnológico** y falta de estándares armonizados (tecnologías sin certificación o escalabilidad limitada).
- Dependencia de **proveedores limitados** o **cadenas globales poco resilientes** (escasez de SAF por escasa producción nacional).

Barreras sociales y culturales:

- Preferencia social e institucional por **soluciones convencionales de alta capacidad** (grandes obras viarias o ferroviarias) frente a proyectos de movilidad activa, digital o compartida, que requieren marcos más flexibles.
- **Resistencia al cambio** por parte de operadores tradicionales frente a tecnologías limpias (electromovilidad, hidrógeno), por incertidumbre sobre la experiencia del usuario y la rentabilidad a largo plazo.
- Falta de capacidad técnica en muchas administraciones locales para diseñar y gestionar proyectos complejos de financiación sostenible o licitaciones con criterios ambientales.
- **Resistencia al cambio y percepciones de riesgo alto** frente a nuevas tecnologías o modelos logísticos.

Palancas e incentivos a activar: propuesta para el debate

Incentivos regulatorios

¿Cómo podemos diseñar un marco regulatorio estable y coordinado que impulse la movilidad sostenible?

- Establecer un **marco normativo claro**, estable y predecible (ej.: regulación sobre uso de SAF, estándares de emisiones, zonas de bajas emisiones).
- **Impulsar la armonización normativa** entre niveles de gobierno y sectores para evitar fragmentación y facilitar proyectos integrados.
- Agilizar y **simplificar procesos de permisos y ayudas** para despliegue de infraestructura clave (puntos de recarga, hubs logísticos).
- Crear marcos regulatorios que fomenten la **adopción de tecnologías disruptivas** (hidrógeno verde, automatización, MaaS, joint ventures).
- Revisar normativas urbanísticas para favorecer la **integración de infraestructuras de movilidad** sostenible y logística urbana eficiente.

Incentivos fiscales y financieros

¿Qué incentivos financieros y fiscales son necesarios para atraer inversión privada en transporte sostenible?

- Desarrollar **incentivos fiscales** específicos (deducciones, créditos fiscales, bonificaciones en tasas).
- Crear **mecanismos públicos de garantía y cofinanciación** para reducir el riesgo percibido facilitar el acceso a crédito para pymes y proyectos innovadores.
- Promover **esquemas de monetización de beneficios climáticos** y sociales, como pagos por resultados o contratos de impacto social.
- Impulsar el desarrollo de **mercados secundarios** para activos sostenibles que mejoren la liquidez y valor residual de inversiones.
- Implementar sistemas de **internalización de costes externos** (tasas de congestión, impuestos ambientales) para hacer competitivos los modos sostenibles.

Palancas de colaboración público-privada

¿Cómo fortalecer la cooperación público-privada para acelerar la financiación y ejecución de proyectos?

- Fomentar alianzas estratégicas y promoción de **plataformas de coordinación multisectorial** para compartir información, planificar inversiones y optimizar recursos.
- Impulsar **contratos de colaboración público-privada (CPP)** con criterios ambientales claros y alineados con objetivos de sostenibilidad.
- **Planes locales o regionales de transición en movilidad** que sirvan de base para diseñar carteras de proyectos financiables

Apoyo técnico y normativo a la innovación financiera

¿Qué apoyo técnico e innovación son clave para impulsar proyectos sostenibles y escalables?

- Fortalecer **capacidades técnicas en administraciones** locales para diseño, gestión y evaluación de proyectos de movilidad sostenible.
- Impulsar **laboratorios vivos y pilotos para validar tecnologías emergentes** y su escalabilidad (ej.: hubs logísticos automatizados, flotas eléctricas).
- Promover el desarrollo y **adopción de estándares técnicos armonizados** para vehículos (certificados de salud baterías, TCO armonizados), infraestructuras y sistemas de carga.

5. Referencias de interés

- ANFAC. (2024). [Informe Anual de Vehículo Electrificado 2024](#). Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.
- AEDIVE (2025). [III Anuario de Movilidad Eléctrica](#).
- Pacto Mundial. Red Española (2022). [El sector transporte y movilidad sostenible. Innovación para lograr la agenda 2030](#).
- OTLE (2024). [Informe Anual 2024 del Observatorio del Transporte y la Logística en España](#).
- [Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030](#).
- Transport & Environment (2024). [What investments are needed to green Europe's transport sector?](#)
- Transport & Environment (2024). [Financing transport decarbonization](#).
- Green Finance Institute (2024). [Delivering Net Zero: Unlocking Public and Private Capital for Zero Emission Trucks](#).
- Naucher (2023). [Sostenibilidad en el sector marítimo](#).
- [Barómetro de Electromovilidad – ANFAC \(4º Trimestre 2024\)](#)