

Estudio para la comisión TRAN – Repercusiones previstas de la legislación del paquete de medidas «Objetivo 55» en la conectividad y la movilidad en Europa.



CONCLUSIONES PRINCIPALES

- El paquete de medidas «Objetivo 55» tiene por objeto alcanzar los objetivos de la Legislación Europea sobre el Clima, esto es: una reducción del 55 % de las emisiones netas de gases de efecto invernadero (GEI) de aquí a 2030, y la neutralidad climática de aquí a 2050. El paquete contiene **once textos legislativos pertinentes para el sector del transporte**. Cinco son reformas horizontales y seis son específicos para cada modalidad.
- **El estudio evalúa los efectos previsibles de la legislación de transporte «Objetivo 55» en la conectividad y la movilidad.** El análisis incluye las dimensiones modal, geográfica, económica, social y tecnológica y adopta definiciones operativas de conectividad y movilidad para evaluar la medida en que las reformas anteriores y el paquete de medidas «Objetivo 55» contribuyen conjuntamente a cambiar las dinámicas y tendencias.
- Los responsables de las políticas deben **seguir gestionando los compromisos en materia de conectividad y movilidad, reconociendo que la descarbonización puede lograrse** en paralelo al mantenimiento o la mejora de los niveles de conectividad y movilidad.
- La aplicación por parte de los Estados miembros de la legislación «Objetivo 55» relacionada con el transporte debe contar con un apoyo financiero de la UE que aborde la desigual distribución de las repercusiones del transporte (y del coste de la vida) en el tiempo, el espacio y los grupos demográficos. La financiación de la UE también facilitará la consecución de los objetivos de transferencia modal.

El presente documento es el resumen del estudio sobre las repercusiones previstas de la legislación del paquete de medidas «Objetivo 55» en la conectividad y la movilidad en Europa. El estudio completo, que está disponible en inglés, puede descargarse en el siguiente enlace: <https://bit.ly/3N1v7Jv>

El paquete de medidas «Objetivo 55» y su dimensión para la política de transportes

El paquete de medidas «Objetivo 55» tiene por objeto lograr una reducción del 55 % de las emisiones netas de GEI de aquí a 2030 (en comparación con los niveles de 1990), y la neutralidad climática de aquí a 2050. Consta de diecinueve textos legislativos, **once de los cuales tienen una dimensión de política de transportes** para contribuir a los objetivos climáticos.

Cinco reformas horizontales tienen por objeto garantizar el acceso a infraestructuras de recarga o repostaje de combustibles alternativos, aumentar la cuota de fuentes de energía renovables de aquí a 2030 y abordar el impacto social y distributivo del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE) en el transporte por carretera. **Seis reformas específicas para el transporte por carretera, marítimo y aéreo** también contribuyen a los objetivos climáticos. Para el **transporte por carretera**, las nuevas normas introducen objetivos progresivos de reducción de emisiones para turismos y furgonetas y un objetivo de reducción del 100 % para los turismos y furgonetas nuevos para 2035. En el caso del **transporte marítimo**, el RCDE UE se ha ampliado a esta modalidad en paralelo a la promoción del uso de los combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos. En el caso del **transporte aéreo**, los textos legislativos pertinentes tienen por objeto reducir la huella ambiental mediante un régimen mundial de compensación y reducción del carbono por medio del RCDE UE y permitir un uso generalizado de combustibles de aviación sostenibles.

El presente estudio evalúa los efectos previsibles de la legislación de transporte «Objetivo 55» en la conectividad y la movilidad en la UE.

Conectividad y movilidad del transporte

La conectividad y la movilidad son conceptos vinculados al rendimiento de las redes de transporte. La conectividad está relacionada con la disponibilidad de infraestructuras y servicios y su integración para unos desplazamientos sin fisuras. La movilidad está relacionada con la facilidad y la eficiencia de los pasajeros y las mercancías para viajar. En la elaboración de las políticas de la UE, la movilidad es un concepto orientado a la demanda, mientras que la conectividad se centra en la creación de servicios de alta calidad y de redes integradas. Este estudio contempla **la conectividad como las características físicas y operativas de las redes de transporte** que permiten la circulación de pasajeros y mercancías (es decir, la oferta de transporte). **La movilidad mide en qué medida el sistema de transporte satisface las necesidades de los usuarios** (es decir, la demanda de transporte), incluida la capacidad de moverse de manera eficaz y eficiente.

Valoración de los textos legislativos relacionados con el transporte «Objetivo 55»

La evaluación puso de relieve las repercusiones en las modalidades de transporte de pasajeros y mercancías en el transporte por carretera, marítimo y aéreo, haciendo hincapié en el **potencial transformador del paquete de medidas «Objetivo 55»**. Los impactos son tanto transversales como específicos para cada modalidad. Por otro lado, son principalmente económicos y sociales. En su conjunto, el paquete de medidas «Objetivo 55» requerirá **esfuerzos estratégicos coordinados, inversiones sustanciales en infraestructuras y una cuidadosa consideración de las repercusiones económicas y sociales** para garantizar unas transiciones equitativas y eficientes en materia de conectividad y movilidad.

En el caso del **transporte por carretera**, se espera que unas normas más estrictas en materia de emisiones de CO₂ para los turismos aumenten significativamente el grado de penetración de los vehículos de emisiones cero y de bajas emisiones. Persisten algunos retos, sin embargo, como por ejemplo garantizar unos precios asequibles para los colectivos de ingresos más bajos y desarrollar una red de infraestructuras de recarga adecuada. El mercado de vehículos de segunda mano de

emisiones cero y de bajas emisiones se enfrenta a retos como la limitada longevidad de las baterías y el valor de reventa incierto, que disuaden a los posibles compradores y complican los esfuerzos para aumentar la penetración en el mercado. El Fondo Social para el Clima aborda los efectos no deseados de la ampliación del RCDE.

La adopción de vehículos pesados de emisiones cero y de bajas emisiones requerirá inversiones significativas en infraestructuras específicas de recarga y repostaje. Los regímenes de subvenciones que reducen el precio de compra siguen siendo importantes para los operadores de transporte.

En el caso del **transporte marítimo**, la inclusión de las travesías en el RCDE y la imposición de límites de intensidad de GEI más estrictos tienen por objeto reducir las emisiones, pero al mismo tiempo provocarán un incremento de los costes de funcionamiento de los buques incluidos en el ámbito de aplicación, lo que se traducirá en una subida de los precios de los billetes de los pasajeros. Unos precios más elevados podrían inducir a los pasajeros a elegir otros modos de transporte cuando existan opciones. No se esperan cambios importantes en la práctica (por ejemplo, menos velocidad de los buques o cambios en las escalas portuarias).

El transporte marítimo de mercancías también se ve afectado por la revisión de la Directiva RCDE y el Reglamento FuelEU Maritime, con un aumento de los costes de explotación de los buques y las tarifas de flete. No se espera que el aumento de las tarifas de flete provoque un ascenso significativo de los costes debido a su escaso impacto en los precios finales. La incidencia en la conectividad puede ser menor en el caso de los buques de carga, ya que tienen más opciones para ralentizar la reducción del consumo de combustible o evitar el cumplimiento haciendo escala en puertos no incluidos en el ámbito de aplicación de la legislación. Esto podría tener repercusiones en el empleo y las en las ulteriores conexiones para los puertos de la UE que perderán este tráfico.

En el **transporte aéreo**, es probable que los pasajeros deban enfrentarse a unos precios más elevados de los billetes y a un cambio hacia alternativas más baratas, ya que este sector está sometido a obligaciones como por ejemplo la mezcla de combustibles de aviación sostenibles (CAS) y la eliminación progresiva de los derechos de emisión gratuitos del RCDE. Para la descarbonización es fundamental una inversión significativa en la producción y las infraestructuras de CAS. Entre los efectos en cuanto a conectividad puede darse una reducción de la frecuencia de vuelo en determinadas rutas.

El transporte aéreo de mercancías está sujeto a medidas similares. Parece poco probable que un aumento (limitado) de las tarifas de flete reduzca la demanda. Es poco probable que se produzca una distorsión significativa de la competitividad con los centros de operaciones exteriores al EEE.

Recomendaciones de actuación

- La política de la UE gestiona y debe seguir gestionando los compromisos en materia de conectividad y movilidad, reconociendo al tiempo que la descarbonización puede lograrse en paralelo a la mejora o al mantenimiento de la conectividad y la movilidad en la mayoría de los casos.
- La aplicación por parte de los Estados miembros de la actual legislación de la UE en materia de transporte asociada al paquete de medidas «Objetivo 55» requiere un apoyo continuado, prestando especial atención a estrategias de financiación globales que aborden la desigual distribución desigual de las repercusiones del transporte en el tiempo, el espacio y los grupos demográficos. Debe hacerse hincapié en la necesidad de una política y una financiación que faciliten la consecución de los objetivos de cambio modal.
- Debe garantizarse que los Estados miembros alcancen los objetivos del Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos (RICA) y del Reglamento RTE-T para las infraestructuras de recarga. La evaluación de sus informes de situación bienales ayudará a verificar el cumplimiento de los objetivos:

- - **supervisar los costes de producción de las baterías y los problemas de la cadena de suministro** y garantizar que el transporte por carretera se adapte siguiendo las vías y acciones identificadas por la Alianza Europea de Baterías y el Reglamento relativo a las pilas y baterías.
- - garantizar que los planes sociales para el clima **contribuyan a unos precios asequibles para los vehículos más limpios**, en particular en los Estados miembros de renta más baja.
 - centrarse en i) financiar las compras de vehículos limpios, ii) **apoyar la investigación y la innovación** para vehículos de pasajeros de larga distancia limpios a través del Fondo de Innovación y Horizonte Europa.
- - evaluar el impacto de la normativa de la UE en los buques más pequeños y **apoyar el transporte marítimo de corta distancia para evitar el cambio modal**. - actualizar las políticas para impedir que se eviten los puertos de la UE en función de los costes y reforzar las medidas internacionales en relación con los gases de efecto invernadero y la seguridad para el transporte marítimo.
- - **garantizar el suministro a su debido tiempo de combustibles renovables para uso marítimo** y aclarar cómo los ingresos procedentes del RCDE y FueEU apoyarán los esfuerzos de descarbonización.
- Los aeropuertos regionales con una elevada presencia de compañías aéreas de bajo coste podrían verse afectados de forma notable. Por consiguiente, se precisará también: - mejorar las conexiones ferroviarias entre las ciudades cubiertas por estos aeropuertos regionales y reforzar la movilidad ferroviaria abordando los retos relacionados con los sistemas de reserva única y los derechos de los pasajeros. - llevar a cabo investigaciones para identificar los grupos de ingresos más afectados por el aumento de los precios de los billetes de avión dentro del EEE.
- - promover unas condiciones de competencia equitativas a escala mundial, impulsando políticas climáticas más sólidas para la aviación en terceros países a fin de mantener la competitividad de los *hubs* de la UE. - apoyar la producción de CAS en las regiones ultraperiféricas para mitigar el impacto en la conectividad y aprovechar sus condiciones favorables para la producción de electricidad renovable.

Información adicional

El presente resumen está disponible en las siguientes lenguas: inglés, francés, alemán, italiano y español. El estudio, que está disponible en inglés, y las distintas síntesis pueden descargarse en: <https://bit.ly/3N1v7Jv>

Para más información sobre la investigación del Departamento Temático para la Comisión TRAN: <https://research4committees.blog/tran/>

Sequir @PolicyTRAN

Exención de responsabilidad y derechos de autor. Las opiniones expuestas son responsabilidad exclusiva de los autores y no reflejan necesariamente la posición del Parlamento Europeo. Se autoriza la reproducción y la traducción con fines no comerciales, a condición de que se indique la fuente, se informe previamente al Parlamento Europeo y se le envíe un ejemplar. © Unión Europea, 2024.
© Imagen de portada utilizada con permiso de Adobe Stock