



INFORME RESUMEN, RESULTADOS Y CONCLUSIONES

TALLER 5. MOVILIDAD EN LA ESPAÑA DESPOBLADA

Organizado por: Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES) y PTE-ee - Plataforma Tecnológica Española de Eficiencia Energética



Información general

El taller sobre *Movilidad en la España Despoblada*, organizado conjuntamente por ECODES y PTE-ee, **se celebra el lunes 7 de abril de 2025 de 10h a 12h**, en el marco de la iniciativa “Prospectiva Transporte 2050”, siguiendo la agenda prevista, que se incluye en el Anexo III de este documento. Este quinto taller cuenta con la participación de 14 personas, cuyos nombres, cargos y empresas se detallan en el Anexo I. Asimismo, se incluye en el Anexo II la relación de personas invitadas a participar en el taller que respondieron a dicha invitación y que, en unos casos no pudieron asistir por cuestiones sobrevenidas y, en otros, por no disponibilidad en su agenda.

RELATORÍA

Bienvenida e introducción

Guillermo J. Escobar (PTE-ee) y Cristian Quílez (ECODES) son los encargados de dar la bienvenida y agradecer a los participantes su disposición y colaboración con ECODES y la Plataforma Tecnológica de Eficiencia Energética para participar en esta sesión.

Guillermo J. Escobar (PTE-ee) abre la sesión presentando la iniciativa “Prospectiva Transporte 2050”, una iniciativa promovida por la Subdirección General de Eficiencia y Acceso a la Energía del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico que se va a desarrollar por un grupo de entidades relacionadas con el sector del transporte, en su mayoría Plataformas Tecnológicas y de Innovación. Además, añade que la PTE-ee ya desarrolló durante 2024 una iniciativa similar que abordó la Prospectiva sobre Ciudades, Barrios y Edificios en 2050.

El propósito de la iniciativa es generar una visión de cómo debe ser el transporte en 2050, con el objetivo de cumplir con los compromisos de descarbonización establecidos en la Estrategia Española de Descarbonización a Largo Plazo 2050¹.

Señala que el proyecto aborda de forma integrada las necesidades de desarrollo tecnológico, los cambios normativos y legales, así como la transformación de los hábitos de movilidad de la ciudadanía, buscando además convertir estos retos en oportunidades de colaboración entre entidades. El liderazgo del proyecto recae en varias plataformas tecnológicas españolas, en colaboración con otras organizaciones, entre ellas ECODES, como entidad coorganizadora del taller.

Entre los resultados esperados se destaca el impulso de la colaboración intersectorial en el ámbito del transporte, la transferencia de conocimiento a la Administración para facilitar marcos normativos que acompañen la transición, y la orientación de las agendas de I+D+i hacia las necesidades reales del sector y una visión de largo plazo.

Finalmente, indica que el proyecto se articula a través de diez talleres temáticos, siendo este el quinto de la serie, y se avanza que en las próximas sesiones se abordarán cuestiones como la movilidad de mercancías, la intermodalidad y los retos del transporte aéreo y marítimo. Concluye agradeciendo de nuevo la participación.

Cristian Quílez (ECODES) agradece de nuevo la participación de las personas asistentes y su disposición a formar parte del proceso de reflexión impulsado por la PTE-ee en el marco de los talleres de prospectiva “Transporte 2050”. Comienza destacando el papel de ECODES como entidad colaboradora y coordinadora de este taller dedicado a la *Movilidad en la España Despoblada*, subrayando la relevancia estratégica de este ámbito dentro del conjunto de la iniciativa.

A continuación, presenta brevemente a ECODES para contextualizar la contribución de la organización al debate. Explica que ECODES es una entidad con más de 30 años de trayectoria cuya misión es acelerar la transición hacia una economía verde, social e inclusiva. Con sede central en Zaragoza, su ámbito de actuación se extiende desde lo local hasta lo global, con iniciativas a escala nacional y europea, y con un equipo distribuido territorialmente. La visión de la organización se centra en promover el

¹ Esta estrategia establece que, para el año 2030, como resultado de las medidas previstas en el Plan Nacional de Energía y Clima (PNIEC) como el cambio en los modelos de movilidad y el incremento de la electrificación, se prevé alcanzar una cuota del 28 % de energía renovable en el transporte y la movilidad, así como una reducción de las emisiones de más de un 30 % en esa misma década.

bienestar de las personas presentes y futuras, siempre dentro de los límites del planeta, apostando por la mitigación y la adaptación como pilares de la acción climática.

En relación con sus valores y enfoque de trabajo, señala que ECODES basa su actuación en la construcción de alianzas y la búsqueda de cómplices, entendiendo que la transformación solo es posible mediante la colaboración entre tres actores clave: las administraciones públicas, el sector empresarial y la sociedad civil organizada. A estas alianzas se suman palancas de actuación fundamentales como la promoción de políticas públicas más sostenibles, el impulso de mercados alineados con la sostenibilidad y la transición cultural. Desde su rol como responsable del área de transporte y movilidad, Cristian Quílez expone las principales líneas de trabajo de ECODES en este ámbito, centradas en la descarbonización del sector transporte, la transformación del modelo de movilidad y la construcción de ciudades más habitables y saludables. Subraya que la organización trabaja en distintos modos de transporte —aviación, marítimo, ferrocarril y carretera— así como sobre elementos transversales del sistema, como los combustibles alternativos, las baterías, los minerales críticos, la infraestructura y los puntos de recarga, tanto para vehículos ligeros como pesados.

Al introducir el foco específico del taller, remarca la importancia de garantizar el derecho a la movilidad y de impulsar un cambio de paradigma que tenga en cuenta las diferencias estructurales entre los entornos urbanos y rurales. Señala que las soluciones para la movilidad no pueden ser homogéneas y que las particularidades del medio rural requieren enfoques diferenciados, aunque muchas de las soluciones ya existen y dependen, en gran medida, de una adecuada alineación entre los distintos actores implicados. En este sentido, añade la relevancia creciente de los medios de comunicación y las redes sociales como agentes clave para generar información veraz y favorecer la aceptación social de los cambios necesarios.

Finalmente, introduce ya una contextualización en el debate sobre el marco normativo y estratégico actual, destacando que existen instrumentos legislativos y de planificación que abren oportunidades para la transformación de la movilidad en el medio rural. Menciona la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y la futura Ley de Movilidad Sostenible como marcos que incorporan, de forma creciente, las especificidades del ámbito rural. Recuerda asimismo que en estas zonas el uso del vehículo privado es predominante, que el parque automovilístico es más antiguo y que la población rural es especialmente vulnerable a la volatilidad de los precios energéticos, lo que refuerza la necesidad de soluciones adaptadas y socialmente justas. En este contexto, hace referencia a instrumentos como el Plan Social para el Clima.

A continuación, **Helena Vizcay (ECODES)** toma la palabra como moderadora de la sesión. Agradece las intervenciones previas y asume la conducción del debate, señalando que el objetivo del taller es generar un espacio de diálogo rico, abierto y reflexivo. Invita a las personas participantes a intervenir con libertad a lo largo de la sesión, compartiendo aportaciones, experiencias y puntos de vista siempre que lo consideren oportuno. Antes de iniciar el trabajo de fondo, propone realizar una ronda breve de presentaciones, al constatar que no todas las personas asistentes se conocen entre sí, con el fin de situar perfiles y facilitar un intercambio más fluido. Con esta invitación, abre el turno de presentaciones y da inicio al diálogo participativo.

Dinámica y normas del debate entre expertos/as

Helena Vizcay (ECODES) retoma la palabra tras la ronda de presentaciones y destaca que la familiaridad entre participantes facilita el diálogo y el debate. Antes de iniciar el ejercicio de prospectiva, recuerda las normas y la metodología de la sesión:

- La dinámica sigue el enfoque PESTEL, agrupando las ideas en seis dimensiones: políticas, económicas, sociales, tecnológicas, medioambientales y legales/normativas.
- Las participantes pueden expresar libremente sus ideas de manera individual, mientras que Cristian Quílez registra las notas para su posterior sistematización.
- Se aplica la regla Chatham House, de modo que toda la información generada se puede utilizar, pero sin revelar la identidad ni la afiliación de quienes intervienen.

A continuación, Helena contextualiza el reto de la movilidad en la España despoblada:

- La descarbonización del transporte y la movilidad a 2050 requiere abordar tanto el ámbito urbano como el rural, donde los desafíos son distintos.
- En el medio rural predomina el uso del vehículo privado, el parque automovilístico es más antiguo, el transporte público es escaso y otras alternativas de movilidad son muy limitadas o prácticamente inexistentes.
- Gran parte del territorio español corresponde a zonas de baja densidad, con servicios concentrados en municipios cabecera, lo que condiciona las soluciones posibles y la implementación de la transición energética.

Finalmente, invita a las participantes a iniciar el debate, comenzando por situar el marco general de los desafíos de la movilidad rural frente a la descarbonización y la transición energética.

Diálogo participativo, reflexiones y debate

Manuel Torres (Fastned) aborda el reto de la electrificación de la movilidad rural desde la perspectiva de las infraestructuras de recarga. Señala que, según el Observatorio de Descarbonización Rural, una de las principales barreras para la adopción de vehículos eléctricos en estas áreas es la insuficiencia de puntos de recarga de acceso público. Subraya que España se encuentra rezagada respecto a los estándares europeos en la implantación de infraestructura de recarga, especialmente en lo que se refiere a cargadores ultrarrápidos y de calidad garantizada. Destaca la importancia de que los puntos de recarga funcionen de manera fiable, sean actualizables tecnológicamente y cumplan criterios de calidad, lo que considera un elemento clave para acelerar la transición hacia la movilidad eléctrica en el medio rural. Comenta el papel de Fastned en todo este ámbito.

Sara Benavent (Bla Bla Car) centra su intervención en la optimización del transporte por carretera, señalando que, actualmente, muchos vehículos circulan con ocupación muy baja: de media 1,9 personas en viajes interurbanos y alrededor de 7 en viajes urbanos. Desde su perspectiva, el primer paso hacia la descarbonización consiste en reducir los asientos vacíos mediante estrategias de movilidad compartida, lo que permite aprovechar la flota existente de manera más eficiente y disminuir la huella de carbono asociada al transporte privado.

Laura Vélez de Mendizábal (T&E Spain) coincide con las intervenciones previas sobre la importancia de fomentar tanto la movilidad eléctrica como el transporte colectivo para

reducir los asientos vacíos y avanzar hacia la descarbonización. Añade contexto a la discusión a partir de un informe reciente aún no publicado, que ofrece datos y resultados relevantes para entender mejor la situación actual y orientar las estrategias de movilidad en áreas rurales, y se ofrece a compartir los hallazgos con las participantes para enriquecer el debate.

Mientras Laura se reconecta, **Helena Vizcay (ECODES)** retoma la sesión y recuerda que se le dará la oportunidad de compartir su informe más adelante. Retoma los puntos ya mencionados sobre las debilidades en la infraestructura de recarga y la baja ocupación de los vehículos, señalando que estos problemas son especialmente relevantes en el ámbito rural. Propone centrar la discusión en la movilidad en zonas de baja densidad de población, invitando a las participantes a identificar los gaps existentes y a reflexionar sobre posibles soluciones para afrontarlos desde sus diferentes perspectivas y experiencias.

Juan Fernando Martín (Fundación Renovables) señala que la movilidad rural recibe históricamente menos atención que la urbana, lo que genera múltiples gaps. Destaca la disminución del transporte público, el aumento de los costes asociados al vehículo privado y la falta de inversión suficiente desde la administración para equilibrar la movilidad entre entornos urbanos y rurales. Propone alternativas como transporte compartido, carsharing, renting, leasing social y movilidad activa, así como potenciar el tren, para reducir la dependencia del vehículo privado y mejorar la accesibilidad y la sostenibilidad en las zonas de baja densidad de población.

Manuel Riera (UGT) coincide con Juan Fernando Martín y subraya la importancia del derecho a la movilidad, señalando que la ley de movilidad sostenible abre posibilidades para su garantía, aunque la movilidad rural sigue siendo socialmente necesaria más allá de la rentabilidad económica. Destaca que en el medio rural predominan los desplazamientos en vehículo privado con ocupación individual, especialmente para ir al trabajo, y que la falta de responsabilidad empresarial histórica sobre la movilidad de sus empleados agrava el problema. Señala la relevancia de los planes de movilidad al trabajo y propone ampliar su obligatoriedad a empresas de menor tamaño, para facilitar el acceso a empleo en contextos rurales donde la dependencia del vehículo privado limita la accesibilidad y la integración territorial.

Cristina Arjona (Greenpeace) coincide con intervenciones previas y añade que el debate suele centrarse en la movilidad urbana, dejando de lado la interurbana y las zonas rurales más pobladas, con entre 1.000 y 15.000 habitantes, donde el transporte público también es limitado. Señala el cierre de líneas de tren y la reducción de servicios de autobuses como obstáculos clave para garantizar la movilidad rural, y subraya la necesidad de soluciones intermedias, como el transporte a la demanda, que complementen el transporte público tradicional y reduzcan la dependencia del vehículo privado. Reafirma que la movilidad debe considerarse un derecho básico de la ciudadanía en todas las áreas.

Cristian Quílez (ECODES) aporta sobre la necesidad de mirar hacia la movilidad rural, coincidiendo con las intervenciones anteriores y subrayando la importancia de considerar los hábitos, la comunicación y la sensibilización de la población sobre los beneficios de la transición energética. Destaca que la concentración de infraestructuras, como los puntos de recarga, se da principalmente en zonas urbanas o corredores principales, dejando gran parte del territorio rural sin cobertura adecuada. Señala la limitada disponibilidad de transporte público, la dificultad de implementar servicios de movilidad compartida en áreas de baja densidad, la brecha digital y el envejecimiento

poblacional como factores críticos. Resalta la importancia de combinar acciones públicas y privadas, citando ejemplos de colaboración, y concluye que para abordar los desafíos de la movilidad rural es necesario analizar todas las dimensiones del ecosistema de transporte y sus barreras.

Manuel Torres (Fastned) retoma el debate destacando la necesidad de mirar más allá del cumplimiento del Reglamento de Infraestructuras de Combustibles Alternativos (AFIR), que se revisa en 2026, y enfocarse en estrategias que potencien la movilidad eléctrica en zonas rurales. Subraya que concentrarse solo en las áreas urbanas limita la transición y que la administración puede facilitar la capilaridad de la red mediante licitaciones inteligentes que combinen tramos con alta y baja afluencia de vehículos. Señala que desplegar infraestructuras de recarga en áreas rurales no solo facilita la adopción de vehículos eléctricos, sino que también genera un impacto social positivo, al vertebrar territorios y garantizar un acceso equitativo a la transición energética.

Sara Benavent (Bla Bla Car) destaca el potencial del coche compartido en zonas rurales, especialmente en localidades con población envejecida, y no solo entre jóvenes como suele percibirse. Señala que BlaBlaCar ha alcanzado al 87% de las localidades españolas con al menos una oferta de viaje, incluso en pueblos muy pequeños, y que la tecnología y los algoritmos permiten optimizar estas conexiones. Subraya también la importancia de la normalización social y mediática del modelo, mostrando casos de éxito de usuarios mayores y promoviendo la colaboración con el sector público para que el coche compartido se perciba como una solución válida y cotidiana en el ámbito rural.

Laura Vélez de Mendizábal (T&E Spain) se reconecta, pero **Helena Vizcay (ECODES)** le pide continuar con el debate que esta teniendo lugar y, posteriormente, darle paso para compartir la información que comentaba previamente.

Juan Fernando Martín (Fundación Renovables) señala que en la movilidad rural empiezan a aparecer soluciones como biocombustibles o electrocombustibles que considera ineficientes o poco relevantes frente a la electromovilidad. Subraya que la electricidad, producida con renovables, constituye la opción más eficiente, económica y sostenible para el transporte privado en España, mientras que los biocombustibles dependen de residuos importados y no aportan ventajas significativas. Reafirma que la electromovilidad es la única solución viable para garantizar la sostenibilidad, la eficiencia y la seguridad energética en el ámbito rural y urbano, compartiendo esta visión con la misión del resto de participantes en la mesa.

Cristian Quílez (ECODES) complementa la intervención de Juan Fernando Martín, defendiendo la electrificación a batería del transporte por carretera como la opción más eficiente económica, ambiental y socialmente, y advierte que diversificar prematuramente hacia biocombustibles o hidrógeno ralentiza la descarbonización y dispersa inversiones. Destaca que muchas zonas rurales, donde se concentran parques de energías renovables y extracción de materias primas, no reciben beneficios directos, lo que genera rechazo hacia la transición. Propone medidas de reversión al territorio, combinando soluciones público-privadas como puntos de recarga vinculados a los municipios afectados, y señala la necesidad de diagnósticos locales que identifiquen gaps de infraestructura, para focalizar inversiones de manera estratégica y reducir incertidumbre en la movilidad rural.

Manuel Torres (Fastned) señala que los biocombustibles y los electrocombustibles no son soluciones para la transición hacia la movilidad eléctrica. Advierte que la revisión de los estándares europeos de emisiones para vehículos ligeros y comerciales podría

incluir estos combustibles, lo que ralentizaría la electrificación. Llama a coordinar esfuerzos entre administración y empresas para asegurar que las políticas favorezcan la movilidad eléctrica y no tecnologías menos eficientes.

Laura Velez de Mendizabal (T&E Spain) comparte los resultados de un informe sobre movilidad rural y vulnerabilidad, destacando la utilidad del leasing social de vehículos eléctricos como herramienta para personas y microempresas vulnerables. Señala que las áreas rurales concentran el 84% del territorio español con solo el 16% de la población, que la flota vehicular es más antigua y contaminante que en áreas urbanas, y que el gasto en combustibles es mayor. Propone que el leasing social complemente el transporte público y fomente la eficiencia en el uso de vehículos privados.

Cristian Quílez (ECODES) enfatiza que la electrificación de batería es la estrategia más eficiente y que otras tecnologías deberían centrarse en sectores difíciles de descarbonizar. Destaca la importancia de la colaboración público-privada, la movilidad compartida y la reversión de beneficios de proyectos de energías renovables al territorio rural, para reducir el rechazo social y atender a hogares y micropymes vulnerables. Señala que la falta de inversión genera desigualdades en transporte.

Juan Fernando Martin (Fundación Renovables) insiste en que la comunicación sobre movilidad sostenible debe bajar al territorio y adaptarse a las necesidades locales. Destaca que los mensajes desde las ciudades o Europa generan percepción de elitismo y resistencia en áreas rurales. Recomienda combatir bulos, acercarse a los ciudadanos y escuchar sus necesidades, en lugar de imponer modelos de transición.

Laura Velez de Mendizabal (T&E Spain) coincide con Juan Fernando y destaca que la labor es colectiva: sector público, privado y social. Propone usar herramientas como centros de innovación territorial y calculadoras de impacto de vehículos eléctricos para acercar información a la población vulnerable, apoyando la transición sin generar perjuicios por el aumento de precios de combustibles fósiles.

Manuel Riera (UGT) comenta la importancia de gestionar el impacto social de la transición, citando ejemplos de incertidumbre frente a vehículos eléctricos y cómo la falta de comunicación genera rechazo social. Destaca la relevancia del leasing social y de soluciones que reviertan beneficios de proyectos de energías renovables al territorio, generando empleo y apoyo económico a la población rural.

Helena Vizcay (ECODES) abre la discusión señalando que, además de la movilidad eléctrica y la infraestructura de recarga, existen otras soluciones como el transporte público, el carpooling y el carsharing. Plantea cómo vertebrar estas ofertas más allá de las zonas urbanas y pregunta por los retos, desafíos y beneficios de invertir en ellas. Recuerda la importancia de la movilidad de mercancías en zonas rurales y cómo esta presenta oportunidades para la sostenibilidad. Finalmente, anima a los participantes a imaginar la movilidad en 2050, considerando las soluciones, opciones y desafíos actuales.

Cristina Arjona (Greenpeace) señala la falta de accesibilidad al transporte público en zonas rurales y propone establecer mínimos de garantía de movilidad, de modo que todas las personas puedan acceder a servicios básicos de transporte, incluso desde municipios pequeños. Explica que soluciones como transporte a demanda y taxis subvencionados pueden funcionar con precios similares a los del autobús, permitiendo atender a personas que no pueden conducir. A 2050, sueña con una red de transporte público mallada, conectada y eficiente, que permita llegar a cualquier municipio, similar a la experiencia que vivió en Holanda.

Sara Benavent (Bla Bla Car) plantea la inclusión del carpooling y carsharing en zonas rurales como parte del transporte público bajo demanda. Explica el modelo francés BlaBlaCar daily, donde viajes cortos diarios se subvencionan para activar conductores y ofrecer un servicio eficiente. A 2050, espera una movilidad intermodal en la que tren, autobús y coche compartido trabajen de forma coordinada y personalizada según las necesidades de cada población, especialmente en España rural.

Laura Velez de Mendizabal (T&E Spain) destaca la electrificación de flotas de mercancías y la importancia de que las áreas de recarga en polígonos industriales y áreas de descanso se contemplen en la regulación, asegurando viabilidad y eficiencia. A 2050, subraya la necesidad de mantener los objetivos de descarbonización y electrificación de vehículos ligeros y pesados fijados por la Comisión Europea, para garantizar certidumbre a la industria automovilística española.

Cristian Quílez (ECODES) resalta que la movilidad de mercancías en zonas rurales requiere áreas de servicio con infraestructura de alta potencia y distribuida territorialmente. Propone analizar infraestructuras para servicios de movilidad sostenible en zonas de baja densidad. Sugiere también aprovechar plataformas ferroviarias y la red de Correos como infraestructura existente para mejorar la logística. A 2050, espera que la población siga viviendo en zonas de baja densidad, que se cumplan los objetivos de reducción de emisiones y que los servicios de transporte público, compartido y privado sean eléctricos, accesibles y vinculados a beneficios para los territorios. Anima a garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas independientemente del lugar donde residan y con las mismas oportunidades para sus desplazamientos diarios y para la actividad económica que tienen las zonas urbanas.

Manuel Riera (UGT) alerta sobre la calidad del empleo en transporte de mercancías, señalando largas jornadas de autónomos en paquetería. Propone medidas como la implantación de tacógrafos y regulación de horarios para asegurar empleo decente en el medio rural. A 2050, espera que haya movilidad asequible, segura, eléctrica y con opciones variadas para todos los ciudadanos, garantizando acceso universal a centros de trabajo y otros destinos.

Juan Fernando Martín (Fundación Renovables) plantea que la reducción de la necesidad de movilidad se logra acercando trabajos a municipios pequeños, reduciendo desplazamientos. Reitera la importancia de garantizar movilidad descarbonizada y eléctrica, con asequibilidad, distribución geográfica de infraestructuras y puntos de recarga homogéneos para todos los ciudadanos.

Manuel Torres (Fastned) enfatiza que los operadores de puntos de recarga deben ser considerados como industria propia, con políticas públicas que faciliten la vertebración del territorio. Explica la necesidad de infraestructura de recarga ultrarrápida para movilidad interurbana y largo recorrido, destacando que actualmente España tiene pocos puntos ultrarrápidos funcionales. A 2050, espera que la red de estaciones crezca de manera que conecte todo el territorio español y que la administración escuche y considere las soluciones propuestas por los operadores para evitar colapsos en la industria automovilística y asegurar una transición efectiva hacia vehículos eléctricos.

Cierre

Helena Vizcay (ECODES) y Cristian Quílez (ECODES) cierran el encuentro agradeciendo a todos los participantes por sus aportaciones y visión compartida. Señalan que ha sido un placer contar con las contribuciones de los participantes durante la sesión y ceden la palabra a Guillermo para cerrar oficialmente el taller.

Guillermo J. Escobar (PTE-ee) agradece a todos por su participación y esfuerzo durante las dos horas del encuentro, destacando el interés de las aportaciones y la importancia de que las buenas intenciones se materialicen, idealmente antes de 2050. Explica que la sesión está grabada, pero no se publica, y que ECODES preparará un resumen del taller que se circulará para confirmar la interpretación de los contenidos antes de su publicación.

Asimismo, informa que todas las organizaciones del grupo rector del proyecto publican los resultados de los talleres, al igual que con los anteriores. Anuncia que en octubre organizarán una jornada presencial en el Ministerio de Transición Ecológica, presentando brevemente los resultados y reservando la discusión detallada para mesas de debate: una tecnológica y otra sobre aspectos sociales y estratégicos, fundamentales para facilitar la implementación de la tecnología. También se mostrarán 2 o 3 casos de éxito de municipios que ya aplican soluciones que proyectan la movilidad hacia 2050. Finalmente, agradece nuevamente la participación y da por concluida la sesión.

PUNTOS COINCIDENTES

Los expertos coincidieron en los siguientes aspectos:

1. Garantizar el derecho y acceso a la movilidad. Todos coinciden en la necesidad de definir servicios mínimos de transporte público tanto en zonas urbanas como rurales, para garantizar que la población pueda desplazarse sin depender exclusivamente del vehículo privado.

2. Movilidad rural y soluciones adaptadas. Existe consenso en que la movilidad rural necesita soluciones específicas, incluyendo carpooling, carsharing y transporte a demanda.

3. Electrificación de flotas y sostenibilidad del transporte. Se acuerda que la electrificación de vehículos ligeros y pesados es clave para reducir emisiones. Necesidad de infraestructura de recarga distribuida estratégicamente, incluyendo áreas de depósito y descanso para camiones en zonas rurales.

4. Infraestructura de recarga como factor crítico. Los operadores de recarga enfatizan la importancia de considerar la infraestructura de recarga como una industria independiente, con regulación y apoyo de las administraciones nacional y autonómica. Los participantes coinciden en que, sin infraestructura fiable, la transición a vehículos eléctricos no logra sus objetivos sociales, económicos y ambientales.

5. Intermodalidad y conexión de sistemas. Hay consenso sobre la necesidad de un transporte público integrado y mallado (tren, autobús, bicicletas, coche compartido). La visión de 2050 incluye intermodalidad real, especialmente en zonas rurales, utilizando tecnología para coordinar distintos modos de transporte según la demanda.

6. Atención a la calidad del empleo. Se reconoce que no solo importa electrificar o implementar nuevas soluciones, sino también garantizar empleos de calidad en el sector del transporte y la paquetería, evitando explotación y largas jornadas laborales.

7. Planificación territorial y descentralización. Coinciden en que para 2050 se debe reducir la necesidad de desplazamientos, acercando trabajo y servicios a municipios

pequeños, y vertebrando mejor el territorio. Esto ayuda a disminuir la congestión, aumentar la accesibilidad y fomentar la vida en zonas rurales.

8. Rol de la administración y colaboración público-privada. Todos destacan que administración nacional y autonómica deben coordinarse para que políticas y regulaciones apoyen la movilidad sostenible. Esto incluye adaptar licencias, regulación energética y planes de inversión, además de fomentar la colaboración público-privada para desplegar infraestructuras y servicios.

9. Digitalización y accesibilidad. Se enfatiza la necesidad de cerrar la brecha digital, especialmente en zonas rurales, para que servicios como transporte a demanda funcionen correctamente. La tecnología facilita la planificación, la intermodalidad y el acceso a servicios en municipios de baja densidad.

10. Objetivos claros y horizonte temporal. Todos coinciden en la importancia de objetivos claros a medio y largo plazo, tanto para electrificación de flotas como para reducción de emisiones, evitando vaivenes normativos que frenen inversiones o planificación. La visión de 2050 de todos los participantes incluye movilidad 100% eléctrica, sostenible, asequible y accesible, con intermodalidad y cobertura suficiente para todo el territorio.

ANEXO I – LISTADO DE PARTICIPANTES

- **Organizadores**

| Nombre | Cargo | Empresa / Asociación |
|----------------------|------------------------------------|---|
| Guillermo J. Escobar | Coordinador técnico | Plataforma Tecnológica Española de Eficiencia Energética (PTE-ee) |
| Cristian Quílez | Responsable Transporte y Movilidad | Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES) |
| Raquel Manglano | Responsable administrativo | Plataforma Tecnológica Española de Eficiencia Energética (PTE-ee) |

- **Moderador**

| Nombre | Cargo | Empresa / Asociación |
|---------------|---------------------------|--|
| Helena Vizcay | Directora de Comunicación | Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES) |

- **Expertos**

| Nombre | Cargo | Empresa / Asociación |
|---------------------------|---|-------------------------|
| Cristina Arjona | Responsable de la campaña de Movilidad | Greenpeace |
| Juan Fernando Martín | Responsable de Movilidad Sostenible | Fundación Renovables |
| Laura Vélez de Mendizábal | Experta en Electromovilidad | Transport & Environment |
| Manuel Riera | Técnico | UGT |
| Manuel Torres | Policy Officer | Fastned |
| María Isabel Martínez | Responsable de Licencia Social y Alianzas | Moeve |
| Rafael Ramos | Responsable de Servicios Energéticos | Repsol |
| Sara Benavent | Responsable de Comunicación | Bla Bla Car |

ANEXO II – LISTADO DE INVITADOS/AS

| Nombre | Cargo | Empresa / Asociación |
|---------------------|--|---------------------------------|
| Adrián Muelas | Subdirector General de Coordinación e Iniciativas contra la Despoblación | MITERD |
| Alberto Cillero | Director de Estudios y Licitaciones | ALSA |
| Ana Sanchez | Directora | Alinnea |
| Andrés Ramirez | Consultor Senior | Red2Red |
| Ángel Sampedro | Director Área Ingeniería y Arquitectura | Universidad Alfonso X el Sabio |
| Ángela Nuñez | Responsable de Sostenibilidad | Correos |
| David Huete | Director de Desarrollo de Negocio | Zunder |
| Diego Gago | - | beBartlet |
| Fernando Prieto | Experto | Observatorio de Sostenibilidad |
| Isabel del Olmo | Jefa de Movilidad Sostenible | IDAE |
| Jorge Muñoz | Responsable de Recarga Pública | Iberdrola |
| Juan José Martínez | Director de Comunicación | Hyundai |
| Laura Ordóñez | Directora de Comunicación | ASTIC |
| Mercedes Vidal | | Plataforma per Transport Public |
| Pablo Campo | - | MITMS |
| Patxi Miranda | CEO | Kudea Servicios Positivos S.L |
| Xaquín García-Muros | Investigador | BC3 |

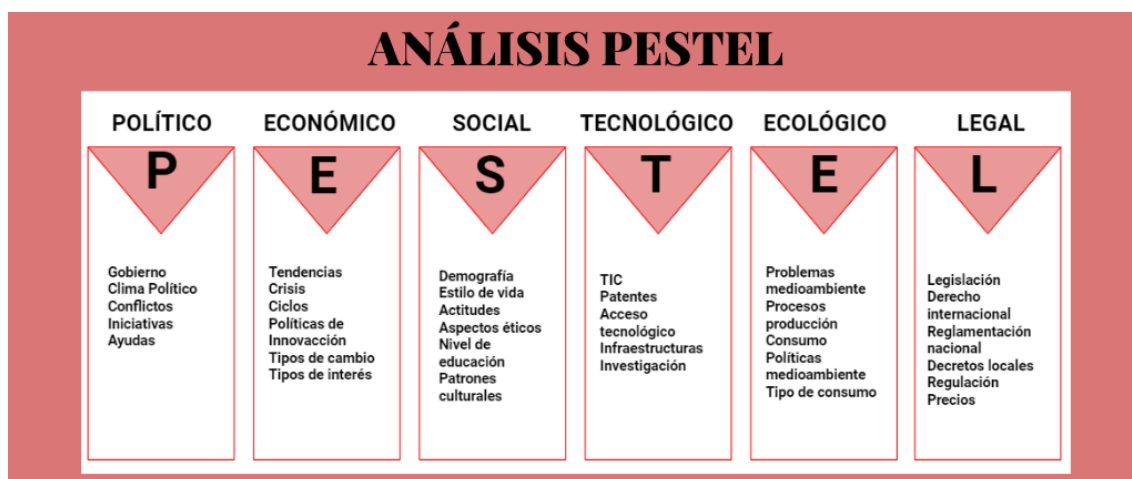
ANEXO III – AGENDA E INVITACIÓN

| Agenda | |
|--------------------|---|
| 10:00h - 10:25h | <p>Bienvenida, presentaciones e introducción</p> <ul style="list-style-type: none"> • Helena Vizcay, Directora de Comunicación de ECODES, dará la bienvenida como moderadora. • Breve presentación de los asistentes • Guillermo José Escobar, Coordinador Técnico de la PTE-ee^{*1}, presentará la PTE-ee, explicará el proyecto e introducirá el tema del día, indicando algunos retos. • Cristian Quílez, Responsable de Transporte y Movilidad de ECODES^{*2}, presentará la organización y su visión y trabajo en el tema. <p><small>*1: Plataforma Tecnológica Española de Eficiencia Energética (PTE-ee) *2: Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES)</small></p> |
| 10:25h - 10:30h | <p>Dinámica y normas del debate entre expertos/as</p> <ul style="list-style-type: none"> • Helena Vizcay |
| 10:30h - 11:30h | <p>Diálogo participativo, reflexiones y debate</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los/as expertos/as invitados a este taller intervienen de forma individual en relación a la temática y contenidos de la sesión propuestos por ECODES. • El marco general se centra en el reto de descarbonizar el sector del transporte y la movilidad en 2050. • Objetivos individuales, visión, hoja de ruta y acciones. • Propuestas y recomendaciones de políticas, medidas, campañas y/o cambios de hábitos de implementación en el corto, medio y largo plazo. |
| 11:30h - 11:50h | <p>Preguntas y aclaraciones de los asistentes y de la moderadora</p> <ul style="list-style-type: none"> • Preguntas y respuestas entre expertos, participación de quienes hayan asistido como observadores, y preguntas o aclaraciones adicionales que solicite la moderadora. |
| 11:50h - 12:00h | <p>Conclusiones preliminares.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Resumen e identificación de los puntos clave tratados en la sesión. |
| 12:00h | <p>Cierre</p> |

Moderado por: Helena Vizcay, Directora de Comunicación de ECODES

Metodología

En los sucesivos talleres que se van a ir celebrando durante 2025, seguiremos la metodología PESTEL para realizar el ejercicio de prospectiva a partir de las intervenciones de los expertos. Es decir, pediremos a los asistentes que nos expresen sus ideas en relación al tema de del taller con vistas a la descarbonización de la movilidad y el transporte en 2050, y las entidades convocantes del taller las agruparán agrupadas en los seis aspectos o enfoques siguientes: políticos, económicos, sociales, tecnológicos, medioambientales y legales/normativos.



Esta metodología se complementará con la metodología Chatham House, que sigue el derecho de los participantes a utilizar la información que reciban, pero no se puede revelar ni la identidad ni la afiliación de las personas expertas que intervienen en el dialogo y debate, ni de ningún otro participante.

Contenidos del taller

- Transición energética global y descarbonización del transporte
- La movilidad en el medio rural o zonas de baja densidad de población
- El impacto de la dispersión territorial en la movilidad
- Vulnerabilidad y pobreza en el transporte
- Digitalización: desafíos y oportunidades
- Infraestructura de recarga para vehículos eléctricos y planificación de la movilidad
- Los servicios de transporte público en el medio rural
- Transporte a demanda y movilidad compartida (carpooling y carsharing)
- Soluciones de movilidad desde las empresas para el medio rural
- El impacto en el territorio de la transición energética
- El papel de los grupos, redes locales y de las personas

Informe

La entidad organizadora (ECODES), junto con el apoyo de la PTE-ee, prepararán un borrador de los asuntos tratados y las ideas expresadas en el taller, siguiendo la metodología indicada para su circulación y revisión entre los asistentes, antes de su publicación.