

El transporte denuncia descoordinación e incertidumbre en las políticas medioambientales

La Fundación Corell reúne en su jornada: 'Alternativas energéticas para un transporte y una movilidad sostenibles' a representantes del sector del transporte de mercancías y de viajeros para analizar las consecuencias de medidas como 'Madrid Central'. El Ayuntamiento ha sido invitado, pero ha rechazado asistir al evento

La Fundación Corell ha reunido a representantes del sector del transporte de mercancías y viajeros para analizar las consecuencias de medidas para la mejora de la calidad del aire en las ciudades, como la reciente puesta en marcha de 'Madrid Central'.

La primera mesa redonda ha estado compuesta por Miguel Ángel Valladolid, Gestor Comercial Ventas Movilidad Sur-Portugal de Naturgy, como representante del sector energético, que suministra formas de combustible alternativo como el gas natural licuado, el gas natural comprimido o la propia electricidad; Arancha García, Directora Área Industrial y Medio Ambiente de la Asociación de Fabricantes de Vehículos (ANFAC), como representante de la industria del motor y su visión de la transformación que está experimentando la movilidad y el mercado del automóvil; Lucio Fernández, Corporate Responsibility de GLS Spain, representando al sector del transporte de mercancías, directamente afectado por las restricciones de acceso y circulación en las zonas urbanas para la distribución de paquetería y D. Luis Pacheco, Presidente de la Confederación de Comercio Especializado de Madrid (COCEM), representando a uno de los sectores que reivindica las consecuencias directas que Madrid Central está teniendo en sus negocios.

Arancha García (ANFAC), abordó la temática de la transformación energética en el sector del automóvil. Según los datos de ANFAC, España es el primer fabricante de vehículos comerciales e industriales de Europa, segundo fabricante europeo de turismos y octavo fabricante de vehículos del mundo. Con 17 plantas en España y la fabricación de 42 modelos de vehículos (tanto diésel, como algunas versiones eléctricas en turismos y vehículos comerciales y varias versiones de GNL y gas natural. Sin embargo, el mercado español de vehículos con combustibles alternativos está a la cola de Europa.

A pesar de esta situación, en general privilegiada, en el último mes se ha experimentado una caída del 12% en las matriculaciones, debida, según Arancha García, a factores como la desaceleración económica y, especialmente, al gran impacto mediático de las políticas que se anuncian o que se ponen en marcha, que crean gran incertidumbre en los usuarios.

"Nuestro objetivo es fomentar una movilidad sostenible e inteligente, que debe ser sostenible, eficiente, segura y asequible. El sector de la automoción se enfrenta con grandes retos, como el proteccionismo, la economía colaborativa, la sostenibilidad, la digitalización, la conectividad, etc., por lo que se puede decir que el automóvil va a cambiar más en los próximos 10 años que en los últimos 100".

Según Arancha García, el gran problema actual es que el parque de vehículos está muy envejecido "de nada sirve la tecnología si no conseguimos que llegue a la carretera", ha afirmado. Las emisiones de CO2 de los vehículos nuevos se han reducido un 30% en la última década, pero sólo supone un 5% del parque. "Existen barreras a la movilidad inteligente: la edad media del parque es de 12 años y va creciendo. El motivo es que el consumidor tiene mucha incertidumbre y actualmente, lo que crece es el mercado del vehículo de ocasión y disminuyen las bajas de vehículos en los desguaces, pasando de 16 años a 18 de media, lo cual afecta directamente en la seguridad, ya que la edad media de los vehículos en accidentes graves es de 13,8 años".

Según Arancha García: "Hay incertidumbre provocada por las políticas anunciadas y aplicadas. Existen multitud de regulaciones, lo que produce mucha confusión. El mercado del diésel está cayendo drásticamente, pero sube la penetración del vehículo de segunda mano, por lo que las emisiones se están disparando. Hay una total falta de homogenización de las políticas de calidad del aire".

Con esta situación, es difícil garantizar un derecho a la movilidad asequible y comprensible para el ciudadano. La falta de estímulos a la demanda para el vehículo alternativo, la falta de infraestructura de recarga, la fiscalidad poco orientada a los retos de calidad del aire y cambio climático, así como la complejidad del marco regulatorio son algunos de los principales problemas actuales. "Los fabricantes se encuentran ante las mismas incertidumbres que el ciudadano. En Europa se ha cambiado todo el marco regulatorio sobre emisiones y cada estado miembro crea leyes diferentes. Esta descoordinación hace que tengamos que cambiar, con mayor frecuencia, las estrategias empresariales y existe poca seguridad jurídica. Para conseguir una transición inteligente hay que trabajar todos de la mano".

Por parte de Naturgy, Miguel Ángel Valladolid, ha planteado las ventajas del gas natural como combustible alternativo, frente a un mercado actual que es insostenible por su total dependencia del petróleo. Según Miguel Ángel Valladolid, las ventajas son variadas, como el mantenimiento de precios estables frente al precio del petróleo, la reducción de partículas sólidas de azufre, la reducción en un 50% de la contaminación acústica, así como reducciones de hasta un 25% de CO2, que influye directamente en la contaminación global.

"Actualmente hay vehículos dedicados que sólo funcionan con gas natural y los bifuel, que combinan el gas natural y la gasolina. Por otro lado, están los vehículos combinados con diésel. El gas natural comprimido (GNC) ofrece autonomías de entre 300 y 400 Km. Mientras que el GNL ocupa menos espacio y, por tanto, incrementa la autonomía". Según la visión de Naturgy, gracias a la diversidad de combustibles, se va a producir un impacto ambiental positivo y mejorarán los precios debido a la mayor competitividad. Sin embargo, según Miguel Ángel Valladolid: "Se necesitan inversiones en estaciones de servicio y promocionar los nuevos vehículos con combustibles alternativos".

En cuanto a los operadores de transporte, Lucio Fernández de GLS Spain, ha planteado la existencia de un nuevo escenario, en el que las restricciones de tráfico se producen en muchas ciudades europeas. Sin embargo "no podemos esperar que la regulación externa nos ayude. Nuestro sector está afectado no sólo por la regulación de circulación, sino por la de acceso a ciertas zonas de las ciudades. La responsabilidad está en las propias empresas y tenemos que asumir ese reto, pensando en cómo hacer las cosas para el beneficio común y el propio".

GLS Spain ha implantado un programa internacional llamado ThinkGreen, que se basa en métodos predictivos de reparto para mejorar la eficiencia. El repartidor puede entregar más paquetes en menos tiempo, lo cual beneficia al Medio Ambiente y a los resultados de la empresa. Además, la compañía mide la huella de carbono de su actividad, ya que los clientes la solicitan, y utiliza vehículos ecológicos para el acceso al centro de las ciudades, evitando las emisiones y la contaminación acústica. "Fomentar la lucha contra el cambio climático, vinculándola a la cuenta de resultados de la empresa es la estrategia adecuada".

Luis Pacheco, representante de COCEM, afirma que desde su entidad se han realizado hasta cinco propuestas para disminuir en un 30% la contaminación, sin implantar restricciones al tráfico: aparcamientos disuasorios en todas las entradas a Madrid, conectados con lanzaderas gratuitas, facilitando el acceso de los ciudadanos que viven en las afueras; planificación para cambiar las calefacciones, ayudando a las comunidades de personas mayores y colocación de termostatos inteligentes en edificios públicos y privados; conciliación de las aperturas del comercio, ya que con la Ley de Dinamización que permitió la apertura los domingos, el comercio de los pueblos limítrofes está desapareciendo y se producen la movilización de hasta 100.000 vehículos sólo para comprar; horarios diurnos en Mercamadrid, para evitar la salida de cientos de vehículos de transporte a la M30 y M40 entre las 6 y las 9 de la mañana y, por último, fomento de los vehículos con combustibles alternativos. Según Pacheco: "Madrid Central penaliza mucho al comercio y al ciudadano y lo veremos cuando empiecen las multas, En otras capitales europeas se hizo de forma progresiva. Algo está fallando si diez días después de su implantación tenemos restricciones de tráfico por contaminación".

La visión del sector de transporte de viajeros

La segunda mesa redonda ha estado compuesta por Emilio Domínguez del Valle, Director Jurídico de Fedetaxi; Conrado Calcerrada, Director General del Grupo Esteban Rivas y Mario Arnaldo, Presidente de Automovilistas Europeos Asociados (AEA), representando al vehículo particular.

Según Emilio Domínguez (Fedetaxi), el transporte de viajeros es el gran beneficiado con las políticas que se han puesto en marcha, "aunque se está actuando más desde el punto de vista de los prejuicios, que desde el campo de los hechos; las medidas tienen un alto componente ideológico". Al aplicar las medidas de restricción al vehículo privado, se produce una migración al transporte público, sustentado por el sector del taxi, transporte público colectivo, VTC's, etc. y las carreras son más cortas y rápidas. Los taxis representan, en la almendra central de Madrid, el 10% de los vehículos de transporte profesional. "Es un sector que sí ha hecho un esfuerzo por adaptarse a la normativa y por ser energéticamente eficiente. Si se produjese una flexibilidad tarifaria para ampliar la base de personas que utilizan el taxi, se produciría un efecto multiplicador". Según los datos de Fedetaxi, las medidas restrictivas podrían hacer subir hasta un 20% el uso del taxi dentro de Madrid Central.

Conrado Calcerrada, Director General del Grupo Esteban Rivas, ha planteado el problema de su sector, ya que el tipo de vehículo estrella es el diésel. "Se está haciendo un esfuerzo por movilizar la flota, pero ahora podemos repostar en cualquier punto de España o Europa y con otros tipos de combustible podemos encontrarnos sin infraestructuras para repostar". El transporte colectivo tiene que pasar necesariamente por la almendra central de Madrid, ya que la mayoría de los servicios se ofrecen para el sector turístico, además de colegios, etc. En principio las restricciones no afectan a estos vehículos, pero hay amenazas como la dificultad de acceso en zonas como Gran Vía, que ha visto reducida su zona de tráfico rodado y se producen dificultades con las zonas de carga y descarga.

"Aunque usemos diésel, que actualmente está demonizado, somos una gran oportunidad para contribuir a solucionar parte de los problemas del tráfico de acceso a Madrid. Hay que optimizar el transporte colectivo, cambiando la regulación para que nos permitan hacer rutas desde la periferia de Madrid para llevar a grupos homogéneos de trabajadores o escolares con servicios puntuales en franjas horarias concretas".

Por último, el Presidente de AEA, Mario Arnaldo, ha exigido que desde la Administración se ofrezcan los datos del coste de las medidas que se toman. "Las políticas que se están llevando a cabo están creando un clima de confusión y desconfianza en el ciudadano hacia el diésel, hacia las medidas medioambientales, etc. Se han producido anuncios irresponsables sobre el fin del diésel por parte de los responsables políticos. Es necesario plantear una hoja de ruta y un plan de reconversión con sus costes". Para Mario Arnaldo, el problema del vehículo eléctrico es que tiene muchas incógnitas que aún no están resueltas, como conocer cuántos vehículos eléctricos puede sostener la red eléctrica actual. "Para que tenga éxito se tienen que realizar recargas nocturnas, no recargas diurnas rápidas, ya que, de otra manera, se incrementaría mucho la demanda de electricidad y habría que producirla a partir del carbón, que es un gran contaminante". Respecto a los episodios de contaminación en Madrid, Arnaldo aclara: "Pedimos claridad y que los planes no se hagan desde la ideología. El miércoles 12 no tendría que haberse puesto en marcha el protocolo. Las multas que se hayan impuesto son ilegales".

La jornada finalizó con la intervención de Pablo Rodríguez Sardinero, Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid. Rodríguez Sardinero destacó que todo el sector del transporte tiene claro que hay que cambiar el modelo y fomentar la sostenibilidad, pero que no puede hacerse "de la noche a la mañana y que las empresas que tienen que hacer cambios importantes de infraestructura no sepan si la regulación actual va a continuar o no".

Según Rodríguez Sardinero, no hay infraestructura suficiente para la implantación de las medidas actuales. Se quiere potenciar el transporte público, pero el Consorcio de Transportes no tiene capacidad suficiente.

Por otro lado, ha afirmado: "No se puede dar noticias en prensa que crean tensiones, como la eliminación de ciertos combustibles. El modelo productivo no se cambia de la noche a la mañana y pasa por elaborar planes con subvenciones. Próximamente se van a incrementar las subvenciones al taxi y también al vehículo privado para el próximo año". "Esperamos que se paralice Madrid Central y que se piense en qué es lo mejor para los ciudadanos".

Datos de contacto:

Noelia Perlacia
915191005

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Viaje Automovilismo](#) [Sociedad](#) [Madrid](#) [Ecología](#) [Turismo](#) [Logística](#) [Industria](#) [Automotriz](#) [Otras Industrias](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>