

Las medidas medioambientales podrían suponer para el transporte un impacto de casi 20 millones en 2025

Esta es la principal conclusión del Estudio de la Cátedra Amelio Ochoa de la Fundación Corell: "Impacto en el transporte de las medidas para mejorar la calidad del aire en las ciudades. Aplicación a las restricciones por categoría de motor". Según el estudio, los costes económicos de esta medida podrían alcanzar 81,6 millones de euros, frente al ahorro de costes que supone su aplicación, que se calcularía en 61,8 millones de euros

La Fundación Corell ha presentado el Estudio de la Cátedra Amelio Ochoa: "Impacto en el transporte de las medidas para mejorar la calidad del aire en las ciudades. Aplicación a las restricciones por categoría de motor.

La apertura de la presentación ha corrido a cargo de Miguel Ángel Ochoa, Presidente del Patronato de la Fundación Corell y Rafael Barbadillo, Presidente de la Comisión de Transporte y Movilidad de CEIM, que ha afirmado: "Hay una opinión generalizada sobre que hay que reducir el tráfico o la movilidad para combatir la contaminación, pero no es cierto. Lo que es necesario es tener transportes competitivos. La movilidad, tanto de personas, como de mercancías va a seguir creciendo y hay que abordar el tema entre todos. Restringir la movilidad no es la solución".

El objetivo del estudio ha sido plantear soluciones sostenibles pero inteligentes y para ello se ha consultado la opinión de diferentes sectores públicos y privados sobre las medidas para mejorar la calidad del aire, con el fin de proponer acciones aceptables, definir su estrategia de aplicación y hacer un análisis del coste-beneficio de una de las medidas incluidas en el Plan A: la prohibición en 2025 de acceder al municipio de Madrid a todos los vehículos que no tengan etiquetado ambiental.

La principal conclusión de este estudio es el impacto negativo que dicha medida podría producir en la economía; frente a un cálculo aproximado de 61,8 millones de euros de ahorro, se podrían producir 81,6 millones de coste, con un desequilibrio de casi 20 millones de euros.

Para llegar a esta cifra, se ha realizado una proyección sobre la evolución del etiquetado de los vehículos en los próximos años, así como una estimación de crecimiento del tráfico, asumiendo que dicho crecimiento sería similar a las previsiones económicas. Según esta estimación, en 2025 habría un 7% de turismos, un 14% de vehículos profesionales ligeros y un 39% de vehículos pesados que no podrían circular. Los costes calculados se basan en la amortización de los vehículos, ahorros en combustible, costes variables, valor del tiempo y beneficios ambientales por el ahorro de emisiones.

Según José Manuel Vassallo, Catedrático de Transportes y Profesor de Economía y Planificación del Transporte de la UPM, encargado de liderar dicho trabajo: "Se habla de la importancia del desarrollo sostenible, pero hay que conseguir un difícil equilibrio entre los aspectos económicos, sociales y medioambientales. La preocupación por la mejora medioambiental es comprensible, pero no puede producirse a costa del crecimiento económico y el desarrollo social".

La metodología del estudio se ha basado en la selección de diversas medidas incluidas en el Plan A, que tiene como objetivo reducir los gases de efecto invernadero en un 40%, y su análisis mediante entrevistas con representantes de sectores públicos y privados, talleres presenciales y un estudio de impacto económico. Las medidas seleccionadas fueron por un lado las restrictivas: limitación a la circulación por categoría de emisión del vehículo, limitaciones a la circulación por matrícula, limitación de velocidad y peajes urbanos y, por otro lado, las incentivadoras: mayor ocupación del espacio viario para movilidad no motorizada, fomento de la movilidad compartida, incentivos para renovar el parque automovilístico, promoción del transporte público y gestión más inteligente de la carga y descarga.

Las medidas restrictivas, como la limitación de circulación por categoría de emisiones, fueron ampliamente aceptadas por los representantes de la Administración, transporte público y carsharing, destacando sus beneficios en la calidad del aire y la reducción del tráfico, mientras que el sector del transporte de mercancías destacó sus efectos negativos, como la renovación de flotas. Otros efectos negativos destacados en el estudio sobre esta medida son la baja aceptabilidad social, el cambio de hábitos de viaje que provoca, así como la desigualdad económica en la sociedad. Por su parte, la limitación de velocidad mejora la seguridad vial y la calidad acústica, pero los actores consultados destacaron la incertidumbre sobre sus verdaderos efectos en el Medio Ambiente y el incremento de los tiempos de viaje y la congestión del tráfico.

En cuanto a las medidas incentivadoras, la mayor ocupación del espacio para la movilidad no motorizada es igualmente bien valorada por la Administración, el transporte público y los modos alternativos de transporte, pero produce dudas en el sector del transporte de mercancías. Sin embargo, existe un amplio consenso sobre los beneficios de medidas como la incentivación para la adquisición de vehículos no contaminantes, aunque no reduciría el número de vehículos privados en circulación. Según Vassallo: "El cambio a vehículos con combustibles alternativos, como el GNL supone un mayor coste del propio vehículo, pero importantes ahorros en los costes variables, con lo que merece la pena a partir del tercer año. Sin embargo, si la fiscalidad de dichos combustibles sube, la transición se vería amenazada. Se requiere una política fiscal estable a lo largo de los años".

Otra de las conclusiones del estudio, a la que se llegó a través de talleres presenciales con representantes de los sectores consultados fue que, en materia de mayor ocupación para la movilidad no motorizada, se prefieren, de forma mayoritaria, medidas como sustituir carriles de forma uniforme en todo el viario por un mayor espacio para peatones y bicicletas, así como suprimir la circulación motorizada en ejes secundarios, dejando solo acceso para residentes. Sin embargo, la medida menos aceptada sería la supresión de la circulación motorizada en ejes con actividad comercial intensa.

Vassallo ha concluido: "No se puede aislar las políticas medioambientales de otros impactos económicos y sociales. Hay una voluntad general favorable, de todos los agentes para mejorar el Medio Ambiente en las ciudades, pero es necesario el diálogo entre instituciones para llegar a soluciones beneficiosas. Las medidas incentivadoras tienen mejor aceptabilidad y cualquier acción debe ser estudiada a fin de garantizar que los beneficios sean mayores que los costes"

Tras la presentación del estudio, Javier Buhigas, Responsable de Operaciones en Europa de OPUS RSE, ha hablado sobre la medición a distancia de las emisiones de los vehículos. Según Buhigas: "Estamos en una revolución de la movilidad, debido a la concienciación sobre el Medio Ambiente, pero

no se está midiendo de forma real cuánto contaminan los coches".

Actualmente se puede detectar cuáles son los vehículos más contaminantes y actuar directamente sobre ellos". Los datos de OPUS RSE concluyen que el 10% de los vehículos más contaminantes emiten entre el 40% y el 80% del total de emisiones. "En lugar de ir en contra del 70% de la gente, habría que actuar sobre ese 10%. Muy pocos vehículos contaminan mucho y podrían detectarse y repararse".

Datos de contacto:

Noelia Perlacia

915191005

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

Categorías: [Finanzas](#) [Automovilismo](#) [Ecología](#) [Logística](#) [Consumo](#) [Industria](#) [Automotriz](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>