Según Fundación Corell la movilidad sostenible enfrenta a usuarios, instituciones y agentes de transporte

Todos los agentes coinciden en que hay que tomar medidas de control para mejorar la calidad del aire, reducir las emisiones y mejorar la movilidad, pero no hay acuerdo sobre la implementación de las mismas

La jornada organizada por la Fundación Corell. 'Medidas para la mejora de la sostenibilidad: Retos para la Movilidad de personas y mercancías en entornos urbanos', ha abordado en profundidad esta temática, cuya principal conclusión es la necesidad de desarrollar todo tipo de medidas para el control de las emisiones, la mejora de la calidad del aire y de la movilidad, por su impacto en la calidad de vida de los ciudadanos, pero existen discrepancias en cuanto a su implementación.

El evento, que ha tenido lugar en CentroCentro (Palacio de Cibeles), ha comenzado con la apertura por parte de Dña. Paz Valiente Calvo, Coordinadora General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad y D. Miguel Ángel Ochoa, Presidente del Patronato de la Fundación Corell. Dña. Paz Valiente ha destacado que las grandes ciudades tienen un enorme reto para cumplir criterios de sostenibilidad, en un mundo lleno de operaciones comerciales con el auge del e-commerce y su logística. Según Valiente, desde el Ayuntamiento se están tomando medidas como el Plan A y los protocolos en situaciones de alta contaminación. Además se está modificando la ordenanza de movilidad, que regula aspectos de la logística y distribución urbana. "El objetivo es fomentar la movilidad enfocada al servicio, para dar importancia al peatón y a la calidad de vida".

La primera intervención corrió a cargo de D Juan Azcárate Luxan, Subdirector General de Energía y Cambio Climático del Ayuntamiento de Madrid, que desarrolló la ponencia: 'El Plan A de calidad de aire para Madrid'. Azcárate ha explicado los fundamentos del Plan A municipal, para buscar sinergias entre las medidas dirigidas a mejorar la calidad del aire y las medidas para combatir el cambio climático. Según los informes municipales, la principal fuente de emisiones de dióxido de nitrógeno es el tráfico rodado, seguido por el sector residencial, comercial e institucional. En cuanto a las partículas en suspensión (PM10 y PM 2,5), Madrid se mantiene por debajo de los límites legales, aunque un poco por encima de las recomendaciones de la OMS. "Debemos ir hacia un proceso de descarbonización, usando la electricidad cada vez más como fuente. Esto si no se acompaña de un mix eléctrico con energías renovables potentes, no será posible. Por ello es necesario acoplar la estrategia local con la nacional".

Azcárate ha explicado que los objetivos generales del Plan A son: reducir un 40% los gases de efecto invernadero en 2030, respecto a 1990; cumplir los valores legislados por la Unión Europea para todos los contaminantes; reducir las emisiones del tráfico rodado local en un 50% para 2030 respecto a 2012; cumplir el valor guía de la OMS para partículas PM10 y PM 2,5 y desarrollar una estrategia de adaptación frente a los efectos del cambio climático.

Para ello el plan establece cuatro líneas de actuación. La primera es una movilidad más sostenible, reduciendo la intensidad del tráfico y fomentando la tecnología baja en emisiones, además de priorizar al peatón. En cuanto a los vehículos pesados, el Ayuntamiento plantea la renovación progresiva de la flota de la EMT y la adopción de medidas en favor de la distribución de mercancías, como fomentar las flotas Eco y las redes públicas de recarga.

La segunda línea de actuación es el programa de regeneración urbana, remodelando los espacios públicos, la producción energética local, la movilidad verde, la gestión del agua y los materiales, así como la “renaturalización” de la ciudad, fomentando sistemas de climatización eficientes y el desarrollo del uso de energías renovables. La tercera línea es la adaptación al cambio climático, buscando soluciones basadas en la naturaleza para adaptar la ciudad y mitigar su impacto. Algunas de estas medidas son la gestión sostenible del agua y el uso de agua reciclada, además de infraestructuras como los pavimentos drenantes, el uso de cubiertas sostenibles en edificios municipales, además de desarrollar proyectos de reforestación y creación de masas verdes en zonas estratégicas. Por último, la cuarta línea de actuación es la colaboración con otras administraciones y la sensibilización ciudadana, incorporando buenas prácticas ambientales.

La siguiente ponencia ‘Medidas para la mejora de la sostenibilidad: Retos para la movilidad de personas y mercancías en entornos urbanos’, ha sido desarrollada por D. José Manuel Vassallo, Catedrático de Planificación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid. Vassallo ha expuesto parte de un estudio encargado por la Fundación Corell para mejorar la calidad del aire en las grandes ciudades, dentro de la Cátedra Amelio Ochoa.

Para Vassallo, el objetivo de este trabajo es buscar el equilibrio de la sostenibilidad y la calidad de vida de las personas en el aspecto social, económico y ambiental. Para ello hay que conocer las necesidades de los diferentes sectores y diseñar medidas sostenibles de modo inteligente, promoviendo medidas asumibles y aceptables por los agentes económicos y sociales, definiendo estrategias de aplicación.

Para realizar este trabajo se han llevado a cabo 28 entrevistas tocando diferentes sectores (público, privado y asociaciones). En estas entrevistas se pidió opinión sobre diversas medidas, dividiéndolas en restrictivas e incentivadoras. Entre las medidas restrictivas se trató la restricción de circulación por etiquetado, por matrícula, la limitación de la velocidad y los peajes por congestión y emisiones. En general estas medidas se consideran buenas para la mejora de la calidad del aire, pero de baja aceptabilidad social, ya que impactan de forma más directa en la desigualdad social. El sector del transporte público es el más favorable a este tipo de medidas, ya que fomentan su uso, mientras que el sector del transporte y la logística es el más contrario a las mismas, debido a que afectan directamente a su operativa.

En cuanto a las medidas incentivadoras se han analizado actuaciones como la mayor ocupación del espacio viario para la movilidad no motorizada, la movilidad compartida, los incentivos para renovar el parque de vehículos mediante impuestos, así como la promoción del transporte público y la gestión inteligente de carga y descarga. En general, este tipo de medidas son mejor aceptadas por los diversos colectivos, excepto la ocupación viaria, ya que provoca mayores tiempos de reparto para el sector del transporte y la logística y la movilidad compartida, porque no fomenta el transporte público

de viajeros.

Para avanzar en este estudio, tras la fase de entrevistas, se realizó un workshop centrado en las medidas con mayor discrepancia, tratándose la limitación por matrícula, el peaje por congestión y emisiones y la mayor ocupación del viario para movilidad no motorizada. En general, la implantación de limitaciones al tráfico se prefiere de forma estructural universal, con exenciones al transporte profesional y alquiler de coches. Por último, en cuanto a la ocupación del viario para movilidad no motorizada, los agentes se mostraron totalmente contrarios a peatonalizar los ejes comerciales.

En conclusión, hay un consenso sobre la necesidad de tomar medidas y el diálogo entre instituciones. Algunas medidas afectan especialmente a distintos agentes, por ejemplo la distribución urbana, pero hay estrategias inteligentes para aplicarlas y, en general, las medidas incentivadoras tienen mejor aceptación que las restrictivas.

Según Vassallo, el sector logístico es el más contrario a todo tipo de medidas, por ser uno de los grandes afectados, aunque son conscientes de que es un problema y de que hay que solucionarlo. La economía de la distribución es su negocio: ser baratos y llegar a tiempo, con lo que algunas de estas medidas le quitan al sector su ventaja competitiva. Su visión es que dichas medidas deben ser reflexionadas y deben contar con la opinión del sector. La gestión inteligente de la carga y descarga es un punto clave, por ejemplo. Tener una reserva de espacio es muy importante y el sector de la distribución está dispuesto a pagar por ello.

La primera mesa redonda de la jornada tuvo lugar bajo el título: 'La movilidad en entornos urbanos. El punto de vista de las entidades' y fue moderada por D. Josep M^a Fortuny, Subdirector de Ordenación del Transporte i Desarrollo Sectorial de la Generalitat de Catalunya. La mesa estuvo formada por: D Sergio Barral, Responsable de Explotación de Madrid Calle 30; D. Domingo Martín Duque, Jefe de Área de Estudios y Proyectos del Consorcio Regional de Transportes de Madrid; Dña. Alba Rey, Jefa de Proyecto de Movilidad de la Fundación RACC y D. Juan Bárcena, Responsable del Área de Contaminación Atmosférica de Ecologistas en Acción.

Sergio Barral explicó que los principales esfuerzos de Madrid Calle 30 se han centrado en mejorar la capacidad de esta vía y la seguridad vial, ya que la disminución de accidentes y el incremento de capacidad impactan en la contaminación. Por otro lado, se ha mejorado la coordinación entre gestores de carreteras y sus centros de control, además de desarrollar protocolos de cierre de túnel y un sistema de predicción del tráfico (SETTRE), que con el histórico de datos permite hacer predicciones y tomar decisiones.

Según Barral, el futuro pasa por una gestión dinámica de la circulación, en función de los diferentes horarios, además del desarrollo del vehículo eléctrico, las carreteras de carga por inducción y las carreteras conectadas.

En cuanto a la carretera conectada, Barral explicó que España acaba de entrar en el proyecto C-Roads con un proyecto de la DGT y el Ministerio de Fomento, consistente en conectar el vehículo con la

carretera. Para ello se están implantando antenas en toda la vía para desplegar unos vehículos con receptores, con el objetivo de recibir información personalizada en ese vehículo sobre retenciones, vehículos de emergencia, etc. Actualmente existen varios proyectos piloto.

Por su parte, Domingo Martín Duque, ha hablado sobre el sistema integrado de transportes de la Comunidad de Madrid, que gestiona 13 millones de viajeros diarios. Según Martín Duque, el Consorcio se plantea como un modelo que pone el foco en la integración administrativa, tarifaria, modal y tecnológica, siendo la integración modal una de las grandes acciones, a través de los planes de extensión, Bus-vao, grandes intercambiadores y tren de mercancías e integrando los intercambiadores con la red de metro. Actualmente se está integrando la bicicleta, con estacionamientos en los entornos de las infraestructuras de transporte público.

Actualmente los proyectos a corto plazo se centran en la encuesta domiciliaria de movilidad en 2018, la realización de estudios de reordenación interurbanos, así como estudios de reordenación de la EMT, un plan de aparcamientos de intercambio modal y el desarrollo de las infraestructuras, con la mejora de paradas en municipios, el carril Bus-vao de la A-2, la conexión de los vestíbulos de metro de Sol y Gran Vía, así como la prolongación línea 11 de metro y el intercambiador de Conde de Casal. Estos planes se unirán a la modernización de la flota de autobuses, la aplicación de tecnología como las tarjetas sin contacto, el pago con móviles y la creación de planificadores de rutas, todo ello para fomentar la intermodalidad y la movilidad compartida entre bicicletas, car sharing y transporte público.

Juan Bárcena, representante de Ecologistas en Acción ha planteado las conclusiones de su balance anual según los datos de 2017. "Un año más se constata que la inmensa mayoría de la población respira un aire contaminado, si se pone en valor con los valores recomendados por la OMS y los valores de la Unión Europea".

Según Bárcena, la principal causa es el tráfico y es necesario disminuirlo, lo que implica un cambio de mentalidad y de hábitos, concienciando a la ciudadanía. Como ejemplo citó el caso de la Operación Gran Vía en el mes de diciembre, que incluyó la reducción física del espacio dedicado a los vehículos y la restricción de circulación. Según los datos recogidos por la organización, en ese mes se produjo una disminución del 20,6% de los valores mensuales de NO₂. Esta disminución fue extensible además a otras zonas de la ciudad, que experimentaron disminuciones medias del 7%. "Nos hubiera gustado que esta medida se hubiese mantenido como permanente".

Alba Rey, explicó la visión de la movilidad según el RACC y su Fundación. Actualmente esta institución está en un proceso de cambio, dirigiendo su visión y objetivo hacia la reducción de la siniestralidad (mediante mejora de las infraestructuras, de la gestión y de la concienciación), tanto en carretera como en la ciudad, abordar el problema de las emisiones (con una sostenibilidad asequible para todos) y gestionar la congestión del tráfico y los tiempos de viaje, fomentando la tecnología y la intermodalidad.

Para la mejora de la siniestralidad, se ha elaborado un listado de medidas, dirigidas a jóvenes (acceso gradual al permiso de conducir a los 17 años), mayores (instrumentos de autoevaluación sobre capacidades para seguir conduciendo), peatones (sensibilización frente a atropellos), ciclistas (mejora de infraestructuras, promover el uso de casco y la Responsabilidad Civil obligatoria), motoristas

(prueba de aptitud para nuevos conductores y campañas de concienciación) y conductores (formación continuada).

En cuanto a la mejora de la calidad del aire, las propuestas del RACC se centran en la aplicación progresiva, homogénea y coordinada de restricciones, el desarrollo de medidas de compensación y regulación económica vinculando los impuestos a las emisiones y la mejora del transporte público y de las infraestructuras.

La última parte de la jornada fue la mesa redonda: `La movilidad en los entornos urbanos. El punto de vista de los operadores´, moderada por D. Miguel Ángel Ochoa de Chinchetru, Presidente del Patronato de la Fundación Corell. En la mesa intervinieron D. Daniel Latorre, Director Gerente de la organización Empresarial de Logística y Transporte UNO; D. José M^a Buceta, Director de Infraestructuras y Medio Ambiente del Grupo ALSA; D. Juan Carlos Rol, Responsable del Departamento de Tráfico y Demanda de Globalvía y D. Sergio Torio, Director Comercial de Respiro Car Sharing.

Daniel Latorre habló de la importancia del sector del transporte para la economía y el bienestar de los ciudadanos, ya que, por ejemplo, en Madrid se abastece a 100.000 establecimientos públicos, de los cuales el 30% corresponde al sector Horeca. "Las restricciones deben dirigirse al vehículo privado, ya que el taxi y el turismo concentran el 70% de las emisiones".

Para Latorre, las infraestructuras no están preparadas para las energías alternativas y es necesario implementar medidas como la mejora de las infraestructuras de carga y descarga, la regulación de las plataformas de economía colaborativa, la regulación del acceso por número de toneladas, la regulación de horarios, desarrollar ayudas para la renovación de flotas y aglutinar los datos para que sean útiles.

Según Latorre: "Estamos en un cambio de época. Estamos cambiando los hábitos de consumo con el e-commerce. La entrega se percibe como gratuita y eso no es así; el consumidor quiere todo, ahora y en cualquier lugar, por lo que la experiencia de entrega es cada vez más importante. Actualmente se produce una compra impulsiva lo que provoca una gran importancia de la logística inversa".

Por su parte, José M^a Buceta, habló de la necesidad de potenciar el transporte público, intentando generar el menor impacto posible, ya que los autobuses también son contaminantes, por lo que hay que reducir los consumos y las emisiones.

Juan Carlos Rol, representante de Globalvía, afirmó que es posible la colaboración entre la administración pública y las empresas privadas para mejorar las infraestructuras y generar oportunidades en ciudades que no tienen capacidad económica, creando sistemas de transporte público eficaz. "Cualquier medida restrictiva nos beneficia, porque esa es la movilidad por la que hay que apostar. Las políticas encaminadas a la potenciación del transporte público son bien recibidas".

Sergio Torio, Responsable Comercial de Respiro, afirmó que las empresas de alquiler de coches

contribuyen a la descongestión de las ciudades y a la mejora de la calidad ambiental. "Tenemos datos que clientes que empiezan a comportarse de forma eficiente. El 8% de nuestros clientes han vendido sus coches y muchos de ellos deciden no comprar un coche privado, lo cual aporta un tráfico eficiente".

Tras las propuestas de los miembros de la mesa redonda, se produjo un intenso debate sobre los diferentes aspectos que influyen en la movilidad, por ejemplo el cambio de los hábitos de consumo, ya que la eficiencia en las entregas implica un incremento del número de desplazamientos y, por tanto, de las emisiones. Es necesario eliminar tráfico y emisiones, pero con cuidado de no afectar al consumo y al sector servicios.

Durante el debate se llegó a la conclusión de que es necesaria una concienciación sobre el uso del comercio electrónico, con medidas para identificar el coste de lo que el consumidor hace a través de un clic y toda su influencia en la cadena de suministro, ya que se crean conflictos de intereses que hay que conjugar. Por tanto, es necesario concienciar y educar al consumidor para producir un cambio de mentalidad, ya que se produce un impacto directo en la movilidad y la sostenibilidad.

Datos de contacto:

Noelia Perlacia
915191005

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

Categorías: [Nacional](#) [Finanzas](#) [Viaje](#) [Automovilismo](#) [Madrid](#) [Ecología](#) [Turismo](#) [Logística](#) [Consumo](#) [Industria](#) [Automotriz](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>