

ENTREVISTA

SECRETARIO GENERAL DE ANESDOR

José María Riaño

BASTARÍA con reemplazar el 10 por ciento de los coches de cualquier gran ciudad por motocicletas o ciclomotores para reducir el 40 por ciento de las congestiones de tráfico y el 7 por ciento de las emisiones NOx, entre otras ventajas". Argumentos tan contundentes como el anterior deberían convencer a las administraciones para poner en marcha las recetas que comparte José María Riaño, secretario general de la Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas (Anesdor), según explica en una entrevista para *elEconomista* desde Bruselas, durante una cumbre de la patronal europea Acem.

¿De qué forma ayudarán las motos a conseguir los compromisos ambientales de la UE?

Creemos que la moto puede contribuir decisivamente a mejorar la movilidad urbana y sostenible. En las ciudades estamos sufriendo congestiones permanentes y niveles de emisiones que perjudican la salud. Creo que hay que migrar hacia modelos más eficientes, que cubran las necesidades de tránsito de la sociedad. Ahora bien, no se puede solucionar recortando movilidad, porque eso sería lo mismo que reducir el desarrollo económico.

¿Qué le parecía la aplicación de un IVA reducido, del 10 por ciento, para las motos eléctricas?

La aplicación del IVA reducido en el mercado de las motos eléctricas sería una medida fantástica. Creo que podría ser viable y en eso estamos trabajando. Es una petición que Anesdor está impulsando y que se abordará en el ámbito europeo, ya que no es algo que se pueda acordar aisladamente en España. Esa medida sería un plan continuo en el tiempo, muy transparente y capaz de proporcionar un ahorro directo y tangible para los consumidores. Sin duda, sería una excelente fórmula para acelerar la introducción de la electromovilidad.

La fiscalidad es un lastre histórico del negocio del motor, ¿hasta cuándo?

Es un grave problema que está pendiente de resolver. No solo es el IVA. A este gravamen se añade un Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (también conocido como Impuesto de Circulación), así como el Impuesto Especial de Determinados Medios de Transporte y las Tasas de Matriculación de la DGT. En total, existen cuatro tributos cuyo importe oscila en función del tipo y característica del vehículo. En el caso de las motocicletas, la suma de todos ellos representa hasta el 42,5 por ciento del precio total de la motocicleta. Para hacernos una idea, el segundo país europeo que con mayor fiscalidad del motor después de España es Italia, cuyo peso no llega al 27 por ciento del precio total.

Entiendo que quieren menos impuestos...

Vamos a ver, no pedimos que nos quiten impuestos, sino que se distribuyan mejor. Por ejemplo, que el impuesto de circulación se adecue a criterios medioambientales. Estamos cargando en España toda la fiscalidad sobre los vehículos nuevos, y eso está dificultando la renovación del parque. Asimismo, lo anterior provoca que una gran parte del mercado prefiera comprar un vehículo usado, más viejo en seguridad y en tecnología y menos eficiente, pero también menos gravado. Esta situación no nos conviene como sociedad.

¿De qué forma afecta la longevidad del parque?

Es un gravísimo problema, es tremendo. La edad media de las motos en España ronda los 15,6 años. Eso representa algo más de dos años por



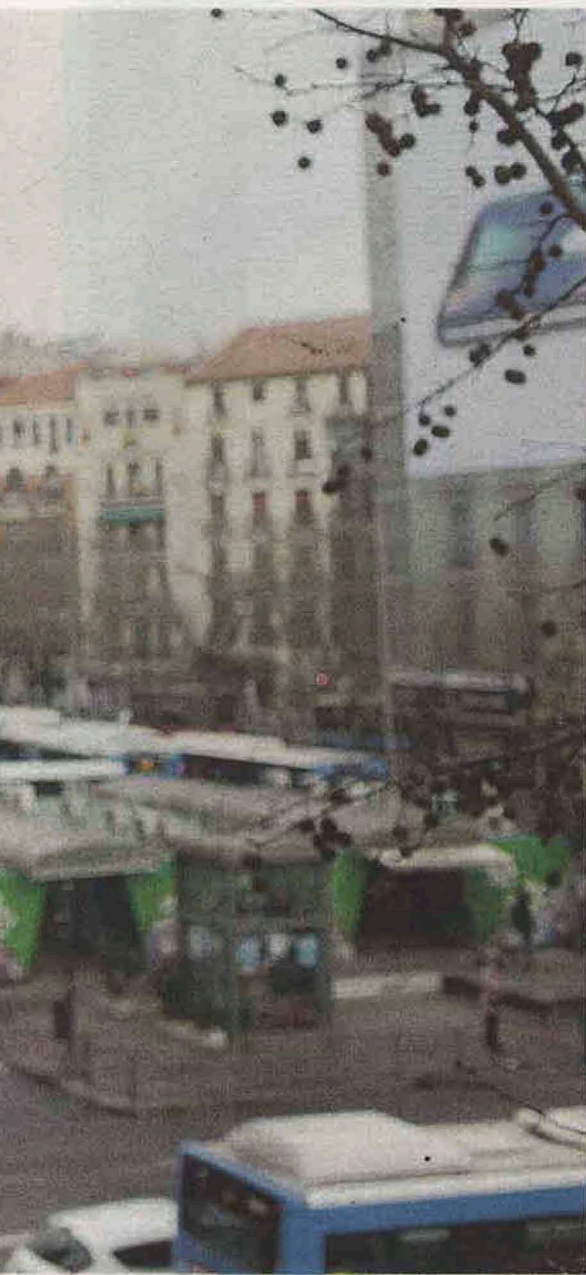
“El mejor plan para las motos eléctricas sería el IVA reducido”

JOSÉ MARÍA RIAÑO, SECRETARIO GENERAL DE LA PATRONAL ANESDOR, TIENE CLARO QUE LOS FABRICANTES DEL SECTOR DE DOS RUEDAS SON CAPACES DE COMBATIR LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DE MOVILIDAD URBANA: LA REDUCCION DE LAS EMISIONES Y LA SUPRESION DE LOS ATASCOS. Por Antonio Lorenzo Foto: Nacho Martín

encima de la media de antigüedad de los coches. Salvo anécdotas de países con muchos aficionados a los vehículos clásicos, la problemática de España no tiene parangón en Europa. Así, Italia tiene una edad media de ocho años, gracias a la aplicación de planes exitosos de renovación del parque. Pero en nuestro caso no hace falta necesariamente un programa Pive, Prever o Renove, sino que el mejor plan posible sería la reforma fiscal del IVA reducido que antes he comentado.

Pese a los avances cosechados, la siniestralidad sigue atormentando al sector de las dos ruedas.

La siniestralidad se ha reducido bastante, sobre todo si consideramos que en España cada vez hay más miles de motos, debido a las ventajas de movilidad en los desplazamientos diarios. El parque de motos no ha parado de crecer en España y este incremento también eleva la exposición al riesgo. Pese a ello, ésta no ha sido la realidad. En las últimas décadas, la tasa de víctimas por cada 10.000 vehículos se ha rebajado a la mitad, al pasar de 1,5 a 0,7, a pesar de que existe un mayor uso. El problema es que la reducción de siniestralidad entre los usuarios vulnerables (motos, bicicletas y peatones), no se produce al mismo ritmo que otros vehículos



referentes en coches, por lo que es de esperar que se produzca una transferencia. De todas formas, en el mundo de la moto distinguimos dos grandes usos: uno de movilidad y otra de ocio. En el primero tendrá pleno sentido el uso de todos los automatismos que se puedan implementar, aunque para aquellos que elijan la moto por el placer de conducir preferirán que no fuera autónoma. Y lo mismo sucederá con los coches.

¿Qué espacio debe tener la bicicleta eléctrica en nuestras ciudades?

La bicicleta eléctrica es el nuevo ciclomotor. Creo que la *e-bike* ayudará a recuperar lo que fue el ciclomotor en España. Hoy por hoy es un fenómeno incipiente, pero crecerá de forma espectacular y estará muy presente en el tráfico urbano del día a día. Es un vehículo muy simple, económico, apto para todos los públicos y que cubre unas necesidades de movilidad básica, complementaria a otros vehículos mayores.

Los planes Movea y Movalt han ignorado una buena parte del mercado que afecta directamente a Anesdor. ¿Qué opina?

Sí, el problema es que en ambos planes no se recoge el ciclomotor y eso no nos parece bien. ¿Qué sentido tiene que un plan que pretende generalizar el uso de vehículos eléctricos deje al margen al vehículo más eficaz en ese cometido? Insisto, nos parece un grave error excluir al primer escalón, al más ligero y al que está llamado a convertirse en uno de los grandes pilares de la movilidad urbana en la próxima década.

“Nos parece muy grave la exclusión de los ciclomotores de los planes Movea y Movalt”

La motocicleta sí aparece en dichos planes...

Sí, y es fantástico, pero el problema es que se establece un precio límite de 8.000 euros. Dicho importe nos parece demasiado bajo y deja fuera del marco de las ayudas a una parte interesante de la oferta de motos eléctricas.

¿Tiene alguna otra objeción a los planes de incentivo públicos?

Sí, todas estas ayudas pretenden acelerar la electrificación en la sociedad, pero si no hay una continuidad en el tiempo no se logrará el objetivo. También echo en falta que la información sea más clara e integrada, para que los incentivos de las diferentes administraciones no pasen desapercibidos para los consumidores.

¿Cómo se imagina la moto del futuro?

La primera dificultad es que bajo la etiqueta moto se consideran muchas cosas muy distintas. Pese a ello, si atendemos a los *scooters*, en los próximos años estos vehículos no producirán emisiones, estarán muy adaptados al ámbito de la movilidad urbana y su tecnología evolucionará en seguridad. Un factor clave será la capacidad de las motos para comunicarse con el resto del tráfico y las infraestructuras. Ahora mismo, la culpa de dos de cada tres accidentes de moto en ámbito urbano corresponde a otro vehículo. Dentro de diez años, gracias a la comunicación inalámbrica entre vehículos y a la incorporación de nuevos dispositivos de seguridad, las motos no solo serán más ecológicas sino que también disfrutarán de un grado de seguridad muchísimo mayor que el actual.

Los reyes de la movilidad eficaz y sostenible

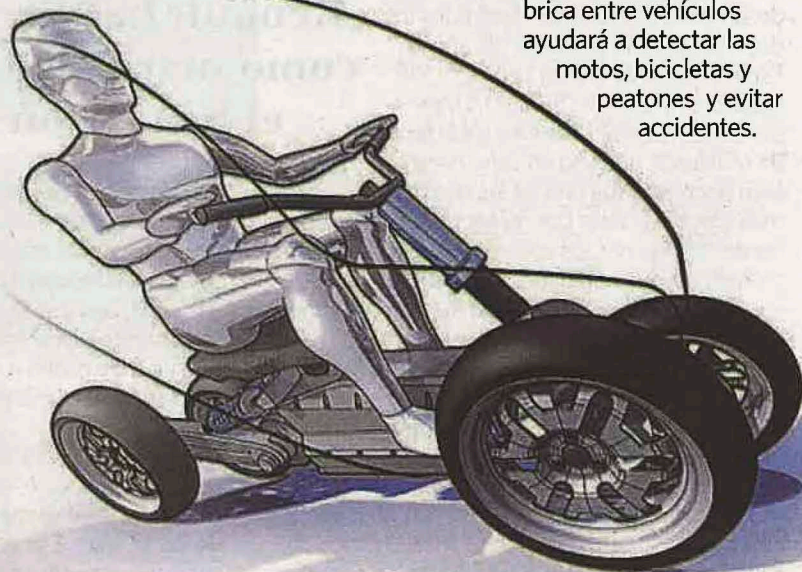
LA PATRONAL EUROPEA REIVINDICA LA SEGURIDAD Y LAS 'CERO EMISIONES' DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE DOS RUEDAS

La moto es la reina de la movilidad urbana sostenible. Se mire por donde se mire, no hay rival para este medio de locomoción más ágil, ecológico y eficaz que los coches y de mayor alcance y confort que las bicicletas. Todo lo anterior se puso esta semana de relieve en la cumbre de la patronal europea Acem, celebrada en Bruselas con la representación de los principales jugadores del sector. Los fabricantes de vehículos motorizados de dos ruedas tienen claro que en el plazo de 10 años todo el mercado de los ciclomotores y motocicletas serán eléctricos y autónomos. Al mismo tiempo, quedará un resquicio para la moto tradicional, con motor de combustión, para aquellos que gusten del placer de conducir. El presidente de Acem, Stefan Pierer, también consejero delegado y fundador de KTM, recaló que el sector está suficientemente preparado como para implementar los

requisitos ambientales del denominado #Euro5, aunque reclamó para los fabricantes un plan cerrado, detallado y preciso sobre los requerimientos que se exigirán al sector a partir de 2020. “Necesitamos urgentemente que la Comisión Europea aclare el contenido y el calendario de #Euro5”. A grandes rasgos, el gran problema que estos días inquieta al colectivo podría compararse con el estudiante de una oposición cuyo temario va modificándose y ampliándose sobre la marcha ante un examen con fecha definida e invariable. En el mismo foro se abundó en las cualidades de este tipo de vehículos para responder a los retos ambientales y de tráfico de las grandes ciudades.

Antonio Perlot, secretario general de Acem, recordó que en Europa circulan en la actualidad más de 35 millones de motocicletas, dando respuesta inteligente a las necesidades de movilidad de las personas en los núcleos urbanos.

En materia de seguridad, los directivos de Acem aseguraron que la comunicación inalámbrica entre vehículos ayudará a detectar las motos, bicicletas y peatones y evitar accidentes.



mayores. Gracias a su tamaño y diseño, los coches o furgonetas pueden acoger elementos de seguridad y más protecciones que las motos. Es decir, los usuarios vulnerables reducen su siniestralidad, pero no lo hacen tanto como otros vehículos.

¿Se presta suficiente atención por parte de los reguladores al problema de la siniestralidad?

La visibilidad que tiene este segmento de usuarios vulnerables en el problema del tráfico es cada vez mayor y por, tanto, se debería prestar la atención que merece. Es decir, si la moto ya está presente en un tercio de las víctimas de tráfico, probablemente tendríamos que dedicar alrededor un tercio de los presupuestos a ese problema. De hecho, las calles, carreteras, los aparcamientos están pensados por y para los coches, cuando el mix del tráfico actual, especialmente en el ámbito urbano, es mucho más variado y rico.

¿Qué llegará antes, la moto autónoma o el coche autónomo?

Creo que llegará antes el coche autónomo, ya que hablamos de un nivel de tecnología muy complejo y donde el volumen de inversión está liderado por los automóviles. Posteriormente, se adaptarán esos desarrollos tecnológicos a la moto. A modo de curiosidad, ya se ha podido ver un prototipo de moto completamente autónoma en un circuito, compitiendo con Valentino Rossi. Por otra parte, muchas de las compañías que operan en el mercado de la moto también son