



VÍCTOR GONZÁLEZ
Presidente de Anesdor

“La seguridad vial y la movilidad urbana son una prioridad para Anesdor”

Recién llegado a la presidencia de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (Anesdor), Víctor González, director general de Yamaha Motor España, recibió a ‘Tu Moto’ para explicarnos cuáles serán las principales líneas de actuación de la patronal bajo su mandato. Entre ellas, el nuevo ‘presi’ tiene claro que se debe continuar trabajando para reforzar la seguridad de los motoristas y también para crear un modelo de movilidad urbana en el que la moto sea contemplada en las políticas públicas.

Por Juan de Orduña y Bernardo Valadés Fotos: Anesdor/‘Tu Moto’

En abril sustituyó a César Rojo en la presidencia de Anesdor. ¿Cuáles son los principales retos a los que se enfrentará la asociación en los próximos dos años?

Esta nueva etapa estará marcada por la promoción de la seguridad vial como requisito indispensable para el desarrollo del sector de las dos ruedas a través de la plataforma Vive la Moto. Y, en paralelo, continuaremos trabajando en los retos que plantea la movilidad urbana y en cómo la moto puede contribuir a solucionar algunos problemas deri-

vados de ella. En este sentido, la reducción de las emisiones y el impulso a los vehículos eléctricos serán dos líneas de actuación relevantes.

Ya que se ha referido a la movilidad urbana, ¿qué pasos están dando desde Anesdor para que la moto no sea la gran olvidada de las políticas públicas? ¿Cómo es la relación de la asociación con las administraciones de nuestro país?

La relación es fluida y constante, tanto con los ayuntamientos, especialmente los de Madrid y Barcelona, como con los minis-

terios de Hacienda y Función Pública y de Economía, Industria y Competitividad. Como voz autorizada del sector, Anesdor traslada las ventajas que supone la moto en la movilidad urbana, destacando que para cinco millones de ciudadanos es su medio habitual de desplazamiento. Al respecto, las administraciones deberían responder a esta realidad con iniciativas que fomenten su uso, como la exención de pagar en las zonas de estacionamiento regulado o permitir que los vehículos de dos ruedas circulen por las áreas de prioridad residencial.

“Participar en un curso de formación debería premiarse con puntos extras en el carné”

¿Por qué no se promueve más el uso de la moto en los planes de movilidad de las grandes ciudades?

No se trata de un caso aislado de la motocicleta, sino, en general, de los vehículos motorizados. Anesdor defiende un sistema de movilidad combinado e inteligente para que el ciudadano pueda elegir el medio de transporte que mejor se adecúe a su desplazamiento. En ciudad podemos movernos andando, en bicicleta, en transporte público... Y de la periferia al centro y al revés, la moto toma especial relevancia y favorece los recorridos de puerta a puerta.

Además, reduce el tiempo invertido en los itinerarios entre un 50% y un 70% y también la contaminación: si en la ciudad de Madrid se sustituyera el 10% de otros vehículos por motocicletas se disminuirían las emisiones de dióxido de nitrógeno y carbono en un 44% y un 41%, respectivamente.

Usted ha manifestado que desea consolidar la línea de trabajo de Anesdor en áreas como la seguridad vial. Además de con el Servei Català de Trànsit, ¿la asociación contempla colaborar con otras entidades públicas del resto de España en dicha materia?

En Anesdor creemos que toda acción que contribuya a mejorar la seguridad vial es bienvenida. En el caso de Formació 3.0, desarrollado junto al Servei Català de Trànsit, se trata de un programa consolidado que cuenta con miles de asistentes en cada edición.

Pero también abogamos por la creación de un sello de calidad que permita a la Administración acreditar el rigor de las escuelas y la calidad de los cursos de formación en los que participan quienes ya han obtenido el



Anesdor apuesta por un sello de calidad que posibilite acreditar tanto el rigor de las escuelas de conducción como los cursos que imparten.

carné. Y ello acompañado de medidas que sirvan de incentivo para participar en ellos como, por ejemplo, puntos extras en el permiso de conducción o descuentos especiales en el seguro o en la adquisición de un vehículo.

A falta de conocer los datos de mayo, en los cuatro primeros meses de 2018 se vendieron 44.296 motocicletas, un 21,6% más que en el mismo periodo de 2017. ¿A qué obedece ese crecimiento? De cara al ejercicio completo, ¿qué previsiones manejan en Anesdor?

El aumento de las matriculaciones se debe, principalmente, a que el sector ya se ha recuperado del descenso que se produjo en 2017 como consecuencia de la entrada en vigor de la norma Euro 4 de emisiones, que provocó un adelanto en las ventas y un fuerte crecimiento del mercado a finales de 2016, y a la falta de gama que han sufrido las marcas como consecuencia de ese cambio de normativa. Con este comienzo tan favorable de año, confiamos en alcanzar 167.500 ma-

“En ciudad, la moto reduce el tiempo invertido en los recorridos entre un 50% y un 70%”



Como voz autorizada del sector, la patronal traslada a las administraciones públicas las ventajas que aportan las motos a la movilidad urbana.

“La media de antigüedad del parque de motos es de 15,6 años, un dato muy preocupante”

triculaciones, entre motos y ciclomotores, a finales de 2018, cifra que representaría un aumento del 5,1% respecto a 2017.

En el caso de los vehículos de dos ruedas eléctricos, todavía suponen una pequeña cuota dentro del mercado. ¿Qué medidas propone Anesdor para reactivar sus ventas? Un mayor compromiso de la Administración a través de planes más duraderos y con una mayor inversión permitiría que fuesen una alternativa real de movilidad. Por ello, solicitamos que, además de a las motocicletas, la Administración contemple a los ciclomotores eléctricos en dichos planes. En cuanto a las motos, defendemos la eliminación del límite de las ayudas según el precio y, de mantenerse, que no sea inferior a 13.000 euros.

Igualmente, consideramos que la reducción del IVA sería una excelente medida para impulsar su uso y que, a diferencia de planes como el Movea o el Movalt, podría tener continuidad en el tiempo. Es una iniciativa en la que estamos trabajando con mucho ahínco en Bruselas a través de la Asociación de Constructores Europeos de Motocicletas (ACEM), ya que no se puede tratar sólo en España de manera aislada.

Sean modelos eléctricos o convencionales, lo cierto es que sus ventas contribuyen a rejuvenecer el parque...

Efectivamente. La media de antigüedad del parque de motos se sitúa en 15,6 años, un punto por encima del registrado hace un año. Sin duda, es un dato que nos preocupa por su impacto negativo en la seguridad vial y el medio ambiente. Además, es una media muy superior a la de otros países de nuestro entorno: la de Francia es de 10,5 años y la de Italia de 8,6 años.

La tasa de matriculaciones de vehículos nuevos es insuficiente para renovar el parque. Por dicho motivo, desde Anesdor solicitamos a la Administración que aplique medidas que fomenten la adquisición de motos nuevas como la reforma del marco fiscal. ■