



ALBERTO R. ROLDÁN

Renovación de la flota de coches

Expertos en movilidad, como Daniel Latorre, director de UNO (organización Empresarial de Logística y Transporte) han pedido «las mismas reglas para todos. Estamos en un entorno hostil con restricciones que supondrán una renovación de la flota del 40% de los coches en dos años».

A falta de cinco días para su entrada en vigor, los expertos alertan de que no está cuantificado el coste total de la medida

Madrid Central costará 80 millones a los repartidores

Rocío Ruiz - Madrid

Madrid Central tendrá un coste invisible para cientos de ciudadanos que tendrán que cambiar sus hábitos y moverse por el corazón de la ciudad en transporte público en más ocasiones de lo que desearían o invertir en vehículos no contaminantes para desplazarse. Entre los más perjudicados por el cambio están los propietarios del 38% del censo de vehículos matriculados en Madrid (1.792.608 vehículos) que no tienen etiqueta ambiental. El coste para estos ciudadanos no es cuantificable aunque el mensaje de «consuelo» del Ayuntamiento de Madrid es que su «esfuerzo» servirá para que el centro de Madrid tenga un aire más limpio, la movilidad sea más

sostenible, se potencie el transporte público y se favorezca el tránsito de peatones y ciclistas.

Sin embargo, sí que se han hecho algunas valoraciones sobre lo que supondrá para los vehículos de mercancías, distribución y reparto por parte de la Fundación Corell. Así, estima que «tendrán un coste añadido de 80 millones de euros, principalmente por el cambio de flotas al que se van a ver obligados los transportistas», explica Miguel Ángel Ochoa de Chinchetru, presidente del patronato de la fundación. A esta conclusión se ha llegado tras realizar una simulación contando con los datos obtenidos del Ayuntamiento y otros propios. A estos costes habría que añadir los que tendrían los comerciantes y aque-

El Ayuntamiento cree que con Madrid Central habrá un aire más limpio y la movilidad será más sostenible

llos que se ven obligados a cambiar su modo de transporte. La estimación queda recogida en el estudio que presentará el próximo mes de enero la Fundación Corell en el estudio que lleva por nombre «Impacto en el transporte de las medidas para mejorar el aire en las ciudades, una aplicación a las restricciones por categoría de motor». El trabajo pretende servir de base para la futura toma de decisiones por parte de las distintas administraciones implicadas en la movilidad.

Ochoa de Chinchetru considera que «todos los objetivos que persigue Madrid Central son beneficiosos para la salud, pero las medidas que se introducen son más restrictivas que en otros países europeos. Se acometen medidas que imposibilitan a muchas personas el acceso al centro por los medios habituales y habrá que ver cómo afectan las nuevas medidas a los comerciantes, a los no residentes, a la distribución de mercancías y al transporte público, ya que exigirá más coordinación». En opinión del responsable de la Fundación Corell, «no se ha consultado a los ciudadanos, lo normal es que medidas de este tipo se consensuen y se echa en falta un estudio más racionalizado coste-beneficio de la medida para la sociedad en general», añade en declaraciones a LA RAZÓN.

Más plantas eléctricas

La Fundación ha celebrado en Madrid recientemente un debate sobre la movilidad metropolitana en la que intervinieron expertos de la talla de Samuele Furfari, experto en Energía y profesor de la Universidad Libre de Bruselas, quien cuestionó el modelo de movilidad hacia el que tendemos. En opinión de Furfari, dirigirnos hacia una flota de vehículos sólo eléctricos para minimizar la contaminación sería casi inasumible ya que «España necesitaría duplicar su capacidad eléctrica para que el 10% del parque automovilístico sea eléctrico». El experto asegura que «para realizar una carga lenta del 10% del parque de coches, España necesitaría un 11% más de plantas eléctricas; para carga rápida sería necesario doblar la capacidad eléctrica y eso no es posible sólo con energía renovable».

Cifras

38% de los coches matriculados en Madrid carecen de etiqueta y tendrán prohibida su entrada a partir del día 30 en el área de Madrid Central que ha regulado el Ayuntamiento

La opinión

Movilidad para todos

JOSÉ MARÍA RIAÑO

Secretario general de Anesdor

Con la entrada en vigor de la Ordenanza de Movilidad Sostenible se abre un nuevo escenario para los usuarios de vehículos privados. La creación de Madrid Central o los nuevos criterios del protocolo para episodios de alta contaminación hacen que la movilidad sea la protagonista en las conversaciones de los madrileños. Es cierto que el tráfico de las ciudades ha experimentado cambios por la inclusión de distintos medios de transporte en nuestras calles. Y es que nos encontramos en un momento disruptivo para la movilidad urbana en el que es importante concienciar a los ciudadanos para que escojan el transporte que mejor se adapte a sus necesidades. En este contexto, no podemos ignorar el papel que desempeña la moto, pues es el vehículo elegido por más de 236.000 usuarios en la capital que contribuyen a reducir los atascos y las emisiones. Desde Anesdor, como representante de más del 95% del sector de las dos ruedas en España, promovemos la moto como un medio seguro, respetuoso con el medio ambiente y que contribuye a la movilidad sostenible. Por ello, defendemos que cuente con el espacio proporcional a su representatividad. Las motocicletas son una realidad incontestable en la movilidad y deben contar con espacio para estacionar. El Ayuntamiento prevé crear plazas de aparcamiento para motos en calzada contiguas a los pasos de peatones y a los cruces. Nos preocupa que realmente se creen esas plazas antes de incurrir en sanciones, algo imprescindible para una mejor convivencia entre usuarios de la vía pública.