

## **La movilidad necesita voluntad política y coordinación de las Administraciones, según la Fundación Corell**

**El Fundación Corell ha presentado el primer trabajo del Think Tank Movilidad: "La movilidad en áreas metropolitanas. Un desafío permanente", que plantea las deficiencias de los actuales planes de calidad del aire, la regulación de los nuevos servicios de movilidad y la problemática de la distribución urbana de mercancías**

El Think Tank Movilidad (TTMovilidad) de la Fundación Corell ha presentado su primer estudio: "La movilidad en áreas metropolitanas. Un desafío permanente", en el marco de la jornada: "Fundamentos de las actuaciones para la mejora de la movilidad en áreas metropolitanas", que ha tenido lugar en la Universidad Nebrija de Madrid.

La apertura del acto ha corrido a cargo del Excmo. Sr. Rector Mgfc. de la Universidad Nebrija, D. Juan Cayón y de Miguel Ángel Ochoa, Presidente del Patronato de la Fundación Corell, que ha presentado el Think Tank Movilidad, grupo de estudio y laboratorio de ideas, que tiene como objetivo aportar conocimiento a la sociedad, desde la calidad del pensamiento científico y desde la neutralidad.

La presentación del estudio se ha iniciado por parte de Jorge Hernando, Director del Think Tank Movilidad, que ha planteado que la movilidad se encuentra en un punto de inflexión, con elementos disruptivos como los nuevos modos de movilidad, que requieren una política eficiente y cambios estructurales en la gobernanza. El estudio aborda esta temática general desde tres puntos de vista: el análisis de los planes de calidad del aire, los nuevos modos de movilidad y la distribución urbana de mercancías.

Samir Awad, Ingeniero-Socio de Hécate Ingeniería S.L. y miembro del Think Tank Movilidad ha desarrollado el capítulo sobre el análisis de los planes de calidad el aire. Awad ha afirmado que la calidad del aire es un problema de todos, que produce más de medio millón de muertes prematuras en Europa, 28.000 de las cuales corresponden a España. Por otro lado, genera un enorme gasto sanitario de entre 16839 y 45838 millones de euros, por lo que la mejora de la calidad del aire es una necesidad.

Para Awad, la eficiencia energética en la movilidad urbana se basa en tres pilares: la eficiencia del sistema, reduciendo la duración de los viajes o la necesidad de viajar; la eficiencia del viaje, aumentando el reparto modal de los modos más eficientes de transporte y eficiencia de los vehículos. Sin embargo, la mejora individual de los vehículos puede producir una paradoja; que provoque una sobreutilización, lo que afectaría negativamente a la eficiencia del conjunto.

Los planes de calidad el aire (PCA) analizados en el estudio han sido seleccionados por estar registrados en el Ministerio para la Transición Ecológica en enero de 2019 y por ser los más

restrictivos, siendo los elegidos: el de la Comarca del Bajo Nervión, Barcelona, A Coruña, Aglomeración del Área de Gijón, Madrid, Palma de Mallorca, Aglomeración de Sevilla, Aglomeración de Valencia y Zaragoza. El PCA de Zaragoza es un caso especial, ya que está enfocado al cambio climático.

Uno de los principales problemas de los PCA, según Samir Awad es que se tiende a hacer de ellos planes de lucha contra el cambio climático, que son medidas a largo plazo y no vinculantes. "Los diagnósticos son buenos, la planificación es buena, pero hay una escasa voluntad de implantación", ha afirmado Awad.

Otro de los problemas detectados en los PCA es que no hay un calendario para implementar la planificación de medidas y no existe, tampoco, una descripción detallada de las inversiones, excepto en el caso de Madrid. Por otro lado, no se establecen planes de seguimiento, por lo que no puede evaluarse su funcionamiento y los PCA se centran en contaminantes como los NOx y las PM10, dejando de lado otras sustancias dañinas.

En cuanto a los protocolos anticontaminación, existen en todas las ciudades, pero se ponen en marcha atendiendo a criterios políticos. "El protocolo anticontaminación de Madrid se aprobó durante la Alcaldía de Ana Botella, pero nunca se aplicó. La primera vez que se activó fue con Manuela Carmena. La mejora de la calidad del aire no debería estar sometida a los vaivenes políticos y es necesario un pacto, ya que la calidad del aire es un problema transversal".

Samir Awad ha expuesto su punto de vista sobre el cierre del tráfico en el centro de las ciudades, una medida contrastada a nivel europeo. "Se ha extendido el mantra de que Madrid Central se implantó sin planificación previa, pero es falso: existen estudios desde 2006 hasta su implantación en 2018. Revertirlo ahora sin estudios técnicos que se adapten a las condiciones actuales podría provocar un caos circulatorio y multas por parte de la UE".

Awad ha concluido apostando por la creación de una Oficina Nacional de Calidad del Aire, dentro de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del Ministerio para la Transición Ecológica. Sus funciones serían garantizar el cumplimiento de los PCA, controlar el grado de ejecución y su impacto, intermediar entre las Administraciones Públicas, incorporar al mayor número de agentes en el diseño de iniciativas, así como revisar y autorizar la redacción y actualización de nuevos planes.

El autor de la segunda parte del estudio, que analiza los nuevos modelos de movilidad, es Josep M<sup>a</sup> Fortuny, miembro del TTMovilidad y Subdirector General de Ordenación del Transporte de la Generalitat de Catalunya. El estudio se ha centrado en los vehículos de movilidad personal, la movilidad compartida y las VTC. Según Fortuny: "El transporte público debe ser el que contribuya, en primer lugar, a disminuir la contaminación y la congestión en las ciudades. Los nuevos modos de movilidad son un factor disruptivo, que comparten una cierta vuelta a la movilidad individual y provocan una lucha por el espacio público, tanto el destinado a los vehículos como a los peatones".

Estos nuevos modos de movilidad tienen en común las plataformas tecnológicas, que son su principal

elemento catalizador. Para Fortuny, los vehículos de movilidad personal deben ser regulados por las autoridades de tráfico, aunque algunas ciudades ya han desarrollado sus propias ordenanzas, poniendo el foco en la seguridad y el uso del espacio urbano. La movilidad compartida no es una fórmula nueva, pero está teniendo un amplio desarrollo en ciudades como Madrid, por lo que es necesario un desarrollo de su normativa. En cuanto a las VTC, su expansión se ha debido a circunstancias ajenas a las Administraciones, ya que era una modalidad ya existente, que se ha visto transformada por el crecimiento de la oferta, generando conflictos con el sector del taxi y reacciones por parte de la Administración.

El estudio del TTMovilidad concluye que la regulación de los vehículos de movilidad personal debe garantizar la seguridad de las personas y el reparto del espacio público de forma apropiada con los peatones y el resto de los vehículos. Las VTC deben contar con una normativa reforzada, que incluya medidas de control de las condiciones en las que se presta la actividad y su impacto en la congestión y las emisiones. En cuanto a los modos de movilidad compartida, debe desarrollarse una regulación específica que promueva su uso y facilite su difusión en el entorno urbano.

Según Fortuny: "Deben establecerse normas de uso del espacio urbano en relación con la seguridad, la responsabilidad, una regulación más clara del entorno digital para garantizar los derechos de los usuarios y normas claras sobre el impacto ambiental, garantizando a los operadores un marco jurídico estable y transparente. En el caso de las VTC debe respetarse y potenciarse a los profesionales frente a fórmulas no propiamente colaborativas, que suponen una intrusión desde del punto de vista de ciertas prácticas, que son competencia desleal".

La última parte del estudio, dedicada a la distribución urbana de mercancías, ha sido desarrollada por Jorge Hernando, Director del Think Tank Movilidad. Según Hernando, durante décadas, la distribución urbana de mercancías ha estado supeditada a la movilidad de los viajeros, porque se consideraba un tema privado, por parte de las Administraciones. "Los distintos niveles de Administración deben coordinarse y ejercerse de forma eficiente", ha afirmado Hernando. Según Hernando, la distribución urbana de mercancías es una dinámica de sistemas complejos, en los que se conjuga el sector público y el sector privado y que requiere de conocimientos que sobrepasan el conocimiento por parte de la Administración.

El estudio plantea que la distribución urbana de mercancías implica a un gran número de actores con exigencias e intereses contrapuestos y se está trabajando en su regulación sin contar con datos fiables. "Es necesario contar con un modelo específico para la distribución urbana de mercancías, con una actuación coordinada de las Administraciones Públicas implicadas y la participación del sector privado en la gobernanza, además de contar con conocimientos y capacidad teórica a la altura de la complejidad de esta cuestión", ha afirmado Hernando.

En el ámbito de la distribución en la última milla, se han realizado muchas actuaciones, incluyendo plataformas urbanas, reparto nocturno, etc. Todas estas experiencias, tanto las positivas como las negativas, deberían llevar, según Hernando, a la definición de un Código de Buenas Prácticas, que pueda adaptarse a cada área metropolitana en cada caso.

Tras la presentación del estudio, ha tenido lugar una mesa redonda sobre las políticas públicas de la movilidad, moderada por Alberto Camarero, Director de la Cátedra Nebrija-Santander en tecnologías para el transporte sostenible y miembro del TTMovilidad y en la que han participado Álvaro Fernández Heredia, Experto en Movilidad; Adriá Gomila, Director de Servicios de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona y Daniel Latorre, Director de Desarrollo de Citylogin.

Adriá Gomela ha expuesto la necesidad de desarrollar políticas públicas de movilidad, ya que la movilidad se basa en decisiones personales vinculadas a la vida cotidiana, pero genera un impacto en el espacio, la calidad del aire, el ruido, la seguridad vial, etc. &#39;Existe un consenso sobre hacia dónde queremos ir: seguridad, menos contaminación, menos ruido, etc. El gran debate es cómo llegamos a ese horizonte&#39;; ha afirmado Gomela.

Gomela ha expuesto el caso de Barcelona, en el que se pretende mejorar las condiciones para desplazarse a pie, en bicicleta y en transporte público, dando prioridad y espacio a esos modos de movilidad. &#39;Hay mecanismos que podemos utilizar desde la Administración, como incentivar ciertos comportamientos, desarrollar regulaciones y favorecer la fiscalidad&#39;.

Álvaro Fernández, ha afirmado que el debate a nivel técnico y profesional sobre la movilidad no existe, ya que este desafío está presente desde hace décadas. &#39;El problema es cómo se traslada el debate a la opinión pública. La movilidad debería ser de consenso y requiere una población informada, pero estamos viendo lo contrario. No hay que dejarse llevar por quimeras. La tecnología ofrece grandes oportunidades, pero los avances no hacen que el debate se rebaje; hay que decidir qué cambios queremos hacer entre todos&#39;. &#39;El transporte público colectivo debe satisfacer las necesidades de los ciudadanos y actualmente no está a la altura. La auténtica solución a la movilidad es el transporte público&#39;.

Daniel Lacalle ha afirmado que el hecho de que la distribución urbana de mercancías esté incluida en el debate de la movilidad es un gran logro. Según Lacalle, el modelo de consumo ha cambiado y este hecho tiene que ir acompañado por las nuevas políticas de movilidad, con un equilibrio entre el uso del espacio público y la calidad del aire.

A lo largo del debate, se han planteado cuestiones como la relación directa de la movilidad con una necesaria planificación urbanística, la necesidad de crear plataformas que unifiquen la selección de modos de transporte con el objetivo de facilitar el acceso al usuario y de poder utilizar los datos para gestionar mejor la oferta. Sin embargo, los operadores están enfrascados en una competencia destructiva y si no se añade sostenibilidad al sistema, este se vendrá abajo. En cuanto a la distribución de mercancías, se suscita la necesidad de optimizar la distribución ante los nuevos modelos de comercio y consumo, mediante herramientas de colaboración entre las propias empresas, para afrontar la última milla con garantías y para que las nuevas exigencias de entrega repercutan y tengan consecuencias para el consumidor.

El debate se ha cerrado con varias consideraciones sobre Madrid Central, que ha sido el modelo en el que se inspira, por ejemplo, la próxima entrada en vigor de una zona de bajas emisiones en Barcelona. Según los ponentes, uno de los problemas de Madrid Central es que las ordenanzas se han

condensado en un espacio corto de tiempo y eso ha generado confusión. Sin embargo, Álvaro Fernández Heredia afirma que existe un problema de contaminación política y de información. En realidad, la restricción real de Madrid Central afecta a 18.000 vehículos, los que no tienen etiqueta. El primer plan que contempla Madrid Central es de 2006 y ha estado presente en todos los planes posteriores. Durante varios años se han realizado pruebas de acceso en Gran Vía. Todos los estudios están publicados en la web del Ayuntamiento desde hace más de un año. Se ha provocado un trasvase modal al transporte público y es una de las políticas más estudiadas y realizadas con mayor rigurosidad;

El evento ha finalizado con la clausura por parte de Gonzalo Solana, Director de la Cátedra Global Nebrija Santander en Internacionalización de Empresas y Coordinador del Think Tank Movilidad.

**Datos de contacto:**

Noelia Perlacia  
915191005

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

Categorías: [Automovilismo](#) [Sociedad](#) [Logística](#) [Consumo](#) [Movilidad y Transporte](#) [Industria](#) [Automotriz](#)

---

**NotasdePrensa**

<https://www.notasdeprensa.es>