NÚMERO 6 | ABRIL-JUNIO 2022

City Motion

"El ciudadano tiene un gran desconocimiento sobre el uso del patinete"

NOEMÍ MOYA

SC

ZBE, el punto de partida de la nueva movilidad

A

Santander es una ciudad de oportunidades

LU

Las claves en el espectacular desarrollo de Correos Express

A

Sevilla es la gran capital española con mayor margen de crecimiento económico

Comunidad de Madrid

Un servicio social impulsado por

SIERRA NORTE MADRID

SIERRACAR

El transporte a demanda
que conecta la Sierra Norte de Madrid

Puedes pedir tu viaje en la APP o por teléfono:

GET IT ON Google Play

Download on the App Store

NÚMERO 6 | ABRIL-JUNIO 2022

Sumario

03 > **Editorial**

A **Alcaldes**

04 > Entrevista con GEMA IGUAL, alcaldesa de Santander. "Santander es una ciudad de oportunidades"

10 > Entrevista con ANTONIO MUÑOZ, alcalde de Sevilla. "Sevilla es la gran capital española con mayor margen de crecimiento económico"

SC **Smart City**

18> Zonas de Bajas Emisiones (ZBE): el punto de partida hacia la nueva movilidad en los municipios españoles

MS **Ciudades**

24 > Salamanca es premiada por sus soluciones basadas en la Naturaleza

LU **Logística Urbana**

26 > Entrevista con ESTHER PÉREZ SOTO, directora de Operaciones de Correos Express. La capacidad y la superficie operativa de Correos Express, claves en su espectacular desarrollo

30 > La justicia avala el servicio de envíos de paquetería de Cabify

MS **Movilidad Sostenible**

32 > Entrevista del alcalde de Madrid, JOSÉ LUIS MARTÍNEZ-ALMEIDA, para Global Mobility Call. Madrid desarrolla una de las apuestas por la movilidad sostenible más completas de Europa

38 > Entrevista a JOSÉ DE LA UZ , Alcalde de Las Rozas. "La Feria MOGY tiene un encaje magnífico en nuestro municipio"

42 > Entrevista a BERTA BARRERO, directora general de Mobility de Indra. "La tecnología es la palanca fundamental para hacer realidad el paradigma de movilidad sostenible"

44 > Global Mobility Call reúne a todos los actores de la movilidad sostenible

MVP **Vehículos Movilidad Personal**

50 > NOEMÍ MOYA, responsable regional de Políticas Públicas para España, Italia, Francia y Bélgica de Voi Technology. "El ciudadano tiene aún un gran desconocimiento sobre las normas de uso del patinete eléctrico"

56 > Entrevista con GERMÁN AGULLÓ, CEO y cofundador de GDV MOBILITY. Los patines se pueden reparar

R **Reciclaje**

60 > TECMA 2022 acogió la entrega de los Premios Escobas de Plata®, Oro® y Platino® de ATEGRUS®

U **Urbanismo**

64 > El FSMS muestra las soluciones más sostenibles para el urbanismo y la limpieza urbana

EA **Energías Alternativas**

66 > Entrevista con Arturo Pérez de Lucía, director general de AEDIVE. "Es necesario incentivar el mercado de la movilidad eléctrica más allá de los planes de ayudas"

72 > GENERA 2022 cerró su 25ª edición con más de 25 mil visitantes participantes

SV **Seguridad Vial**

74 > Mar Cogollos, Directora de AESLEME. "Lo más importante es prevenir el siniestro vial"

80 > Seguridad vial: cuando los datos salvan vidas

82 > Recordatorio píldoras seguridad vial. Colocación correcta en el asiento del vehículo

A **Automoción**

86 > Un Mazda CX5 gana la 13 edición del Ecomotion Tour

AU **Arquitectura Urbana**

90 > En ciudades como Viena, más del 60% de la población viven en estas viviendas 'sociales' o colaborativas. El cohousing se abre paso en España

96 > FORO INTERNACIONAL UIA 2022. Según el secretario general de vivienda del gobierno de España, DAVID LUCAS PARRÓN. "Debemos trabajar en garantizar el acceso a la vivienda, porque es una parte básica y fundamental de ese estado de bienestar"

E **Economía**

98> "Hay que repensar el Seguro pensando en movilidad sostenible"

CU **Consumo Urbano**

102> La subida de los precios y su repercusión social

M **Medioambiente**

104> La comunidad científica europea quiere frenar la deforestación

Pascual®

Dar lo mejor

DAR LO MEJOR

Si hay algo que hacen los que dan lo mejor,
es dudar si todo lo que hacen es lo mejor que pueden dar.
Porque esa, esa es la única forma de poder darlo.

LECHE Pascual

BEZOYA

Pascual Bi frutas

Vive soy

Mocay Maestros del café.

PROFESIONAL Pascual Dar lo mejor

LA MOVILIDAD EN EUROPA, **HACIA DÓNDE VAMOS**

Europa establece los modelos de desarrollo futuros y lo hace teniendo en cuenta a las personas como eje central de todas sus políticas. Pero hoy por hoy, nos encontramos con una sociedad envejecida que requiere un gasto público cada vez mayor que pone en peligro nuestro modelo de estado de bienestar.

Un modelo con el que tenemos cubiertos una serie de servicios como la sanidad, la educación, las pensiones y un importante número de servicios públicos, entre ellos el transporte, al que ahora llamamos movilidad. Una movilidad que se intenta ofrecer como una solución que aleje a la población del uso privado de los vehículos.

Y es que nuestra sociedad, la europea, está muy preocupada por la salud de sus ciudadanos. La continua concentración de personas en los núcleos de población genera problemas de contaminación inasumibles, con un coste muy alto en sanidad y en vidas humanas.

Y en este contexto de estado de bienestar y de tendencias sociales, nos hemos visto afectados por una crisis sanitaria sin precedentes, el COVID. Y lo estamos nuevamente, por la guerra de Rusia con Ucrania. Dependientes como somos del gas y el petróleo que procede de Rusia, el precio del combustible y la energía se ha sumado a la crisis económica que la pandemia nos había dejado y nos encontramos ahora con una sociedad en crisis y muy preocupada por su devenir.

Por eso Europa, ha puesto el foco en no ser tan dependientes del petróleo, en buscar un sustituto razonable y capaz de abrir un futuro más sostenible. La electricidad, el gran abanderado de nuestra década no se desarrolla al ritmo que los políticos europeos quieren, a pesar de los fondos económicos que se generan para su impulso, como los Next Generation, así como las múltiples ayudas de los gobiernos para la electrificación de los parques automovilísticos. El problema es la infraestructura de carga para mantener ese volumen de vehículos. Aun así, Europa se electrifica a toda máquina gracias al impulso de las administraciones y arrastrando a toda la industria automotriz.

Europa ha marcado un objetivo de descarbonización muy importante para 2050 y unas penalizaciones para las ciudades y gobiernos que no lo cumplan. En este contexto los gobiernos de los diferentes países tienen que desarrollar leyes que obliguen a sus ciudades a reducir esos niveles tan altos de polución ambiental. Toda Europa se ha puesto en marcha para rediseñar sus ciudades.

Actualmente todas las grandes ciudades europeas están creando las denominadas ZBE, zonas de bajas emisiones: peatonalizamos, construimos más zonas verdes, reducimos las vías para vehículos y creamos calzadas para peatones, ciclistas y otros usuarios de micromovilidad.

Y en este contexto es dónde surgen los debates sobre la nueva movilidad y la movilidad como servicio MaaS (en inglés, **Mobilitiy as a Service**, abreviadamente, **MaaS**), que exactamente describe un alejamiento de la modalidad de transporte personal en vehículo propio hacia soluciones de movilidad que se usan como servicio. Es decir, soluciones de movilidad basadas en sus necesidades de viaje.

En estos últimos años estamos viviendo un boom de esos servicios donde el usuario paga por uso. Empresas como UBER, CABIFY, FREE NOW, BOLT, VOI… han desembarcado en nuestras ciudades ofreciendo movilidad rápida y más económica haciendo que la población empiece a descartar el vehículo privado como única opción.

Estamos viviendo un cambio de tendencia en el concepto de la movilidad sin precedentes y aquí, en Europa, la nueva movilidad, el MaaS, es ya imparable.

Mayte Rodríguez
Directora editorial

Booklet, sl
Las Moreras, 6 - Pol. Ind. Camporrosso
28350 Ciempozuelos - Madrid

DIRECTOR
Rubén Moya
ruben.moya@citymotion.es

DIRECTORA EDITORIAL
Mayte Rodríguez
mayte.rodriguez@citymotion.es

COORDINADORA EDITORIAL
María Victoria de Rojas
maria.victoria@citymotion.es

PUBLICIDAD
Departamento propio

REDACCIÓN
Luis Fernando Prieto
Antonio Gigirey

COLABORADORES HABITUALES
Luis Francisco Navarro de las Heras CECU
Utopía Urbana (Colaborador especial Latinoamérica)
CITOP (Escuela de Ingenieros de Obras Públicas)

COLABORAN EN ESTE NÚMERO
Gema Igual, Alcaldesa de Santander
Antonio Muñoz, Alcalde de Sevilla
Agustín Martín, CEO & Manager de AAPP Mobility
Esther Pérez Soto, Directora de Operaciones de Correos Express
José de la Uz, Alcalde de las Rozas
Global Mobility Call en entrevista con José Luis Martínez Almeida, Alcalde de Madrid
Global Mobility Call en entrevista con Berta Barrero, Directora de Mobility de INDRA
Noemí Moya, Responsable Regional de VOI TECHNOLOGY
Germán Agullo, CEO de GDV Mobility
Arturo Pérez de Lucía, Director General de AEDIVE
Mar Cogollos, Directora de AESLEME
Kevin Bidon-Chanal, Director de Cyclomedia
Fernando Móner, Presidente de CECU

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
Pedro F. Sánchez (Booklet)

CONTABILIDAD Y ADM.
administracion@citymotion.es

IMPRESIÓN
BOOKLET, S.L.

ISSN: 2697-1658
Depósito Legal: M-8810-2021

ENTREVISTA CON GEMA IGUAL, ALCALDESA DE SANTANDER

"Santander es una ciudad de oportunidades"

"Trabajo por un Santander cohesionado, sostenible, equitativo, solidario, donde los ciudadanos se sientan felices y seguros. Un Santander en el que haya empleo para todos, en el que los ciudadanos proyecten su proyecto de vida y tengan todas sus necesidades cubiertas, desde las sociales y económicas a las culturales o deportivas.

Deseo que todos los santanderinos disfruten de su ciudad y que se sientan orgullosos de ella. Que tengan ese sentimiento de pertenencia que les implique cuidarla y respetarla como se merece. Que los santanderinos sigan disfrutando de una convivencia pacífica y respetuosa con los demás. Que se reduzcan las desigualdades, que Santander sea un ejemplo y una referencia en el mundo como ciudad a la vanguardia de la actividad cultural, tecnológica y sostenible. Que la ciudad siga avanzando como motor económico de la región y que consigamos atraer más empresas y más ciudadanos que se unan a los santanderinos actuales para crecer, avanzar y contar con más peso a nivel nacional.

Santander es una ciudad de oportunidades y vamos a aprovecharlas todas para que, lo que ahora imaginamos, sea pronto una realidad".

Entrevistadora: María Victoria de Rojas

GEMA IGUAL
Alcaldesa de Santander

> El Ayuntamiento de Santander ha trabajado intensamente para reducir las desigualdades.

CityMotion. Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Santander siempre ha sido uno de sus principales objetivos. ¿Cómo ha cambiado el entorno social y urbano de la ciudad tras la pandemia?

Gema Igual. Evidentemente, la sociedad y el mundo entero han cambiado por la pandemia, y, por lo tanto, el entorno social y urbano también. En este sentido, cabe destacar que el Ayuntamiento de Santander ha trabajado intensamente para reducir las desigualdades, para que ningún ciudadano se quedase atrás y para la recuperación emocional de las familias. Por eso duplicamos el fondo de Emergencia Social hasta llegar a los 2,5 millones de euros, reforzamos nuestro centro de acogida, triplicamos los convenios con el tercer social, desarrollamos programas para el bienestar social y emocional de los niños, de los mayores y de los colectivos más vulnerables.

En cuanto al entorno urbano, hemos apretado el acelerador de la transformación que iniciamos hace años en movilidad sostenible. De esta forma, hemos conseguido implantar una red de carriles bici de 33 kilómetros, cerrando el anillo ciclista de 20 km de longitud y que bordea toda la ciudad, disponible para el ocio, el deporte o la movilidad cotidiana; hemos aprobado una ordenanza para subvencionar la compra de bicicletas eléctricas con 350 €; hemos instalado aparcamientos cerrados y videovigilados para bicicletas en diferentes puntos de la ciudad; hemos instalado un tótem con conteo de bicis en el carril bici de El Sardinero y continuamos señalizando calles ciclables para hacer más segura la circulación de bicicletas por la calzada.

Y hemos rehabilitado el Túnel del Tren de Pombo, una nueva conexión peatonal que une la ciudad en dos barrios en apariencia distantes, como Tetuán y el Sardinero, y genera un nuevo itinerario que esperamos que va a reducir el número de vehículos que se desplacen entre estos dos puntos, especialmente entre quienes se dirijan a las playas en verano, que creemos que van a utilizar, en gran medida, este túnel.

> Lo que queremos es que el peatón recupere cada vez más espacio urbano para su disfrute, por eso hemos peatonalizado y semi-peatonalizado numerosas calles de la ciudad.

Lo que queremos es que el peatón recupere cada vez más espacio urbano para su disfrute, por eso hemos peatonalizado y semipeatonalizado numerosas calles de la ciudad.

En cuanto al transporte urbano, seguimos con el ambicioso plan para la renovación de la flota del TUS, con la incorporación de nuevos autobuses híbridos y eléctricos (dos ya en funcionamiento en la línea central); y estamos tramitando para conceder ayudas al sector del taxi para la renovación de sus vehículos por otros más ecológicos.

Y, respecto a la movilidad vertical, hemos inaugurado esta legislatura nuevos itinerarios peatonales, como el ascensor de Jesús de Monasterio o las escaleras mecánicas en Enrique Gran y Valdenoja, con lo que son ya 15 los itinerarios mecánicos que han mejorado la vida de miles de santanderinos, que han supuesto una inversión municipal de más de 27 millones de euros y que utilizan 8 millones de usuarios cada año.

También estamos trabajando en una mayor naturalización del entorno, con la incorporación de 1.800 árboles y zonas verdes con cada actuación de mejora urbana en las calles, y la importancia aún más relevante, como consecuencia de la pande-

mia, de generar más espacios al aire libre para el uso ciudadano.

CityMotion. ¿Ha cambiado mucho el concepto de cómo utilizan los ciudadanos y los visitantes la ciudad?

Gema Igual. Está cambiando poco a poco. Sí que es cierto que los cambios que tienen que ver con el transporte y, sobre todo, con la arraigada dependencia del coche en una ciudad como Santander, son difíciles de manifestar en poco tiempo. Modificar estos hábitos requiere mucho tiempo, concienciación y sensibilización, pero poco a poco sí que se está notando -sobre todo entre la población más joven-, el incremento de los desplazamientos en bicicleta, en transporte público y a pie.

Por ello, lo que tenemos que hacer desde las instituciones, y en eso el Ayuntamiento de Santander sí que puede ponerse como ejemplo, es facilitárselo. ¿Cómo? Con más carriles bici, con mayor seguridad en las sendas ciclables, con los aparcamientos videovigilados, con ayudas para la compra de bicicletas eléctricas, con un tráfico más calmado gracias a que somos ciudad 30, etc. Y en eso estamos trabajando, en ponérselo más fácil a los ciudadanos para que cada vez sean más los que opten por un tipo de transporte más sostenible que el vehículo privado para desplazarse por la ciudad.

CityMotion. Englobar el desarrollo sostenible, la cohesión social y los recursos naturales supone un gran reto para cualquier ciudad. ¿Cómo se comporta Santander en este sentido?

Gema Igual. Santander está trabajando ahora mismo en su plan estratégico 2023-2030 que contempla precisamente entre sus ejes esas tres cuestiones fundamentales para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030. Hay que tener en cuenta que desde el inicio de la legislatura llevamos organizando nuestras políticas y acciones municipales en torno a los ODS, lo que ha permitido a la ciudad destacar en cinco de ellos (energía asequible y no contaminante; acción por el clima; vida submarina; paz, justicia e instituciones sólidas, y alianzas para lograr los objetivos).

Como ejemplos claves de esos tres elementos sobre los que me pregunta puedo destacar, la renovación del sistema de luminarias de la ciudad a Led, que han supuesto el 80 % del ahorro en la factura y menor emisión de CO2 asociada, los certificados de las Playas de Santander que las hacen referencia en el uso sostenible de océanos y mares; el Plan de Infancia y Adolescencia o el Tercer Plan de Juventud; y el Plan de Movilidad Sostenible.

> Estamos trabajando en ponérselo más fácil a los ciudadanos para que cada vez sean más los que opten por un tipo de transporte más sostenible que el vehículo privado para desplazarse por la ciudad.

CityMotion. Después de pelear arduamente junto con otros municipios para que los remanentes se quedaran en las ciudades que los habían generado, consiguió que Santander conservara los 60 millones de euros que con tanto trabajo se habían ahorrado. ¿Cuál va a ser ahora su destino?

Gema Igual. Su destino se decidió al año pasado y gran parte de ello ya ha repercutido en los santanderinos, dado que gracias a ese dinero fruto de una buena gestión económica pudimos poner en marcha el segundo plan "Santander a punto" de apoyo social, reactivación económica y adaptación al nuevo espacio urbano para la ciudad.

Estas fortalezas económicas han hecho que el Ayuntamiento de Santander haya podido encarar la recuperación social y económica del municipio, ocupándonos de los colectivos más vulnerables con ayudas que cubren sus necesidades básicas; reforzando el tercer sector duplicando la partida de subvenciones; bajando impuestos a todos los ciudadanos, que se han ahorrado 22 millones de euros desde el inicio de legislatura, posibilitando que contemos con el IBI más bajo de las capitales de provincia españolas y el mínimo permitido por ley; respaldando a las empresas, y, por ende, al mantenimiento del empleo con ayudas directas que suman más de 14 millones de euros; dinamizando el comercio, la hostelería y el turismo con bonos de descuento que han supuesto una inyección económica de 7 millones de euros, etc.

Lo que defendimos ante el Gobierno de Pedro Sánchez y el PSOE, que fueron los que quisieron quitar los ahorros a los santanderinos, es que ese dinero debía destinarse a ellos porque era suyo - y así lo hemos hecho y lo estamos haciendo-. Lo que pretendían era absolutamente injustificable, como ha quedado demostrado, y el Gobierno socialista ha quedado en evidencia ante los más de 8.000 alcaldes españoles.

CityMotion. ¿Cree que la colaboración público-privada es vital para el desarrollo de las ciudades? ¿En qué proyectos trabajan?

> Está claro que las administraciones por sí solas, y menos aún los ayuntamientos, no pueden afrontar grandes y significativos proyectos, que sirvan de motor de cambio de las ciudades sin la colaboración privada.

Gema Igual. Absolutamente vital e imprescindible. Nosotros apostamos por ello ya desde el año 2010, cuando elaboramos un plan estratégico que tenía como ejes principales la cultura y la innovación. Logramos un impulso fundamental al consolidar la gran apuesta que habíamos llevado a cabo desde hacía años, recogiendo los frutos de un modelo de ciudad en los que la colaboración público-privada es uno de los pilares básicos para avanzar hacia una ciudad moderna, cosmopolita y sostenible.

Está claro que las administraciones por sí solas, y menos aún los ayuntamientos, no pueden afrontar grandes y significativos proyectos, que sirvan de motor de cambio de las ciudades sin la colaboración privada.

Y les voy a poner ejemplos concretos: Uno de nuestros objetivos en un horizonte cercano es convertir Santander en el gran centro de la Cultura del Norte de España. Pues bien, si no fuese por la familia Botín, la Fundación Botín con el Centro Botín y ahora con Ana Botín, con la Fundación Santander, que está rehabilitando el edificio principal con una inversión superior a los 85 millones de euros para transformarlo en el Espacio Pereda, no podríamos contar con esos dos centros punteros de la vida cultural nacional e internacional.

Pero también el Archivo Lafuente, la extraordinaria colección Lafuente propiedad de un empresario de Cantabria que ha reunido una colección impresionante cuya compra ha autorizado el Ministerio de Cultura con destino al Reina Sofía, y que se expondrá en Santander en una sede asociada que se habilitará en la antigua sede del Banco de España. El Ayuntamiento rehabilitará este edificio para este fin, generando así una nueva dotación cultural de primer orden, situada a pocos metros del Centro Botín y del Espacio Pereda a los que me acabo de referir.

Por lo tanto, cómo no voy a defender y a estar al lado de esos empresarios que invierten en la ciudad o que la defienden, y además con todos los puestos de trabajo que crean.

Pero es que queremos apostar por las oportunidades de negocio que tiene Santander, porque es el momento de atraer a las empresas, de generar nuevos nichos de mercado, de consolidar los existentes y de conseguir que la ciudad eclosione hacia ese futuro donde no existen límites.

CityMotion. ¿Es Santander una Smart City?

Gema Igual. Lleva siendo una Smart City desde hace más de una década y, desde el inicio de esta legislatura, estamos desarrollando el proyecto Smart Citizen, que es poner a disposición de los ciudadanos toda la tecnología que integra la ciudad inteligente. Centrar la acción municipal en los santanderinos, incrementar la participación ciudadana y facilitarles todos los trámites. Ofrecerles una tarjeta que simplifique y unifique los servicios municipales, aumentar sus posibilidades de ocio ofer-

ENTREVISTA

tándoles las actividades que más se adapten a sus gustos, etc. En resumen, que toda la actividad municipal gire en torno al ciudadano.

CityMotion. ¿Cómo sería el Santander que imagina y por el que trabaja?

Gema Igual. Trabajo por un Santander cohesionado, sostenible, equitativo, solidario, donde los ciudadanos se sientan felices y seguros. Un Santander en el que haya empleo para todos, en el que los ciudadanos proyecten su proyecto de vida y tengan todas sus necesidades cubiertas, desde las sociales y económicas a las culturales o deportivas. Deseo que las todos los santanderinos disfruten de su ciudad y que se sientan orgullosos de ella. Que tengan ese sentimiento de pertenencia que les implique cuidarla y respetarla como se merece. Que los santanderinos sigan disfrutando de una convivencia pacífica y respetuosa con los demás. Que se reduzcan las desigualdades, que Santander sea un ejemplo y una referencia en el mundo como ciudad a la vanguardia de la actividad cultural, tecnológica y sostenible. Que la ciudad siga avanzando como motor económico de la región y que consigamos atraer más empresas y más ciudadanos que se unan a los santanderinos actuales para crecer, avanzar y contar con más peso a nivel nacional. Santander es una ciudad de oportunidades y vamos a aprovecharlas todas para que, lo que ahora imaginamos, sea pronto una realidad.

Si nos centramos únicamente en el ámbito de la cultura, muchos de los proyectos en los que se ha venido trabajando durante años ya son realidad, como es el caso del Centro Botín, el plan director de la Catedral o el espacio expositivo de la Fundación Enaire, y otros -entre los que se encuentran el centro asociado al Museo Reina Sofía-Archivo Lafuente, la ampliación del Museo de Arte de Santander (MAS) o el Espacio Pereda-, los podemos acariciar con la punta de los dedos.

Lo que veíamos lejos ya está aquí, por lo que yo voy a seguir persiguiendo los sueños que tengo para mi ciudad y mis ciudadanos, convencida de que, con mucho trabajo, imaginación, creatividad y una pizca de suerte podremos conseguir el Santander por el que trabajamos día tras día.

ENTREVISTA CON ANTONIO MUÑOZ, ALCALDE DE SEVILLA

"Sevilla es la gran capital española con mayor margen de crecimiento económico"

Entrevistador
Luis Miguel Prieto

Muchos son los proyectos que están ya en marcha y en fase de diseño en la ciudad de Sevilla para reforzar su imagen de atracción de empleo e inversión económica a un ritmo sostenible. Con **grandes avances en descontaminación del aire, la transformación digital y el crecimiento económico se imponen con una gran capacidad de planificación y ejecución.** La apuesta por la intermodalidad en el transporte, la disuasión del tráfico en zonas claves para la economía y el turismo, así como la atracción de talento científico e investigador son cuestiones innegables. **La cuarta ciudad de España ya es referencia mundial por muchas cuestiones, y quiere seguir siéndola, por muchas otras.**

CityMotion. ¿Cuál es el principal objetivo de convertir a una ciudad como Sevilla en lo que se denomina una "smartcity"? ¿Qué beneficios tienen o tendrán los ciudadanos?

Antonio Muñoz. Desde el punto de vista de las relaciones del Ayuntamiento de Sevilla, sus organismos autónomos y empresas públicas, el objetivo fundamental de la conversión de Sevilla en una smart city es la mejora de la calidad de los servicios públicos municipales a partir de un uso intensivo de las tecnologías; agilizando y simplificando gestiones administrativas y haciendo, pues, más fáciles esas relaciones. La smart city nos conduce, asimismo, a una ciudad más sostenible y con nuevas oportunidades de inversión y empleo y, en conjunto, a una mejora de la calidad de vida. Hace unos años hablábamos de la smart city como un proyecto a medio y largo plazo, **pero ya podemos decir que la smart city comienza a ser una realidad.**

CityMotion. La contaminación urbana es un serio problema, ¿cuáles son los objetivos y la política medioambiental para mejorar la calidad del aire en Sevilla? ¿Tienen ya una ZBE como establece la ley de Cambio Climático? ¿Cómo se ha planteado su desarrollo? (peatonalización, preferencias semafóricas, parquímetros, limitación a la circulación de vehículos, fomento vehículos eléctricos y sostenibles… En definitiva, ¿cuáles son los objetivos de la ciudad en estas materias?

ANTONIO MUÑOZ
Alcalde de Sevilla

Antonio Muñoz. Sevilla no tiene el problema de otras grandes ciudades con respecto a la calidad del aire, aunque en verano sí tenemos que reconocer algunos episodios esporádicos relacionados con el ozono y que tienen que ver con nuestras altas temperaturas. Nos dotamos a finales de 2018 de un protocolo de actuación ante episodios de contaminación del aire que recoge una batería de medidas en materia de restricciones de tráfico, información a la ciudadanía o limitaciones de elementos contaminantes en obras o edificios municipales para cuando se superan los niveles permitidos. **Pero hasta hoy, no se han dado casos graves de contaminación del aire que requirieran la activación de medidas restrictivas.**

Con respecto a las ZBE, lo primero que hizo el Ayuntamiento de Sevilla fue someter al Pleno la aprobación de una modificación puntual de la Ordenanza Municipal de Circulación para dar cabida a esta nueva figura contemplada en la Ley de Cambio Climático y Transición Ecológica, y en cumplimiento también del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sevilla y de los compromisos internacionales asumidos por la capital en la lucha contra el cambio climático.

Inmediatamente después, y de acuerdo con el Parque Científico y Tecnológico (PCT) Cartuja y el Círculo de Empresarios de Cartuja, decidimos que la primera ZBE se implante en Cartuja, en el recinto que acogiera en 1992 la Exposición Universal y hoy convertido en el mayor parque científico y tecnológico de Andalucía y en clave para la economía y el empleo de Sevilla. En estos momentos, tenemos abierto un proceso de participación ciudadana para obtener el máximo consenso posible **a la hora de determinar el sistema de funcionamiento de la ZBE,** la zona afectada y, por último, las excepciones que se aplicarán desde su entrada en vigor. **Esta implantación de las zonas de bajas emisiones permitirá en el medio plazo acelerar la renovación de la flota de vehículos hacia modelos más sostenibles,** mientras que en el corto plazo sirve para incentivar el trasvase modal hacia otros modos de transporte más sostenibles, como son el transporte público y la bicicleta. En la recta final, los coches sin

etiqueta ambiental no podrán entrar en Cartuja a la fecha de entrada en vigor de la ZBE, en 2023, y tendrán que quedarse, pues, a las puertas, en un gran aparcamiento disuasorio del que dispone el recinto

¿Y por qué en el PCT Cartuja? Porque precisamente aquí está en marcha el proyecto medioambiental eCity Sevilla, en el que colaboran el Ayuntamiento de Sevilla, la Junta de Andalucía y la compañía Endesa; y que propone para el PCT Cartuja un área climáticamente neutra a partir del impulso a la movilidad sostenible, la eficiencia energética y el uso de las energías renovables para alcanzar el autoconsumo. La ZBE cerrará el círculo de los objetivos del proyecto eCity, **de forma que el PCT Cartuja será una referencia internacional** no sólo por su amplio tejido de compañías e instituciones de innovación, tecnologías, de investigación y ciencia; sino también por haber puesto coto al vehículo privado contaminante, **en una apuesta fundamental por la movilidad sostenible.**

Siete grandes proyectos que hacen de Sevilla referencia mundial en Sostenibilidad

Sevilla fue la primera ciudad de España en declarar la Emergencia Climática y una de las primeras ciudades también en suscribir el Acuerdo de Alcaldes de París de 2015 para impulsar la lucha contra el cambio climático desde el ámbito local. El Ayuntamiento, además, adaptó su Plan Estratégico Sevilla 2030 a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas y recientemente la Comisión Europea eligió Sevilla para formar parte de las ciudades que participarán en la misión de la Unión Europea "Cien ciudades inteligentes y climáticamente neutras de aquí a 2030", **la llamada "Misión sobre las Ciudades",** lo que, de facto, nos convierte en un laboratorio urbano de investigaciones y experiencias para conseguir la neutralidad climática.

Quiero decir con todo esto que Sevilla **tiene compromisos internacionales asumidos y que los cumplirá.** Junto con el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible,** que prioriza el transporte público, la bicicleta y las alternativas no contaminantes en el transporte privado (vehículos eléctricos), les hago partícipes de siete grandes proyectos en marcha y que atañen a la sostenibilidad y la descarbonización de la ciudad.

- El primero, estamos ejecutando un **plan de eficiencia energética y climatización en colegios y edificios municipales,** que al tiempo que abarate la factura energética, contribuya a la reducción de las emisiones de dióxido de carbono.

- El segundo, la ampliación del **Metrocentro** (tranvía) primero hasta el barrio de Nervión y posteriormente hasta la estación de trenes de Santa Justa, que se convertirá en **un gran enclave intermodal público al confluir trenes, autobuses, tranvía y el Tranvibús;** línea de autobús rápido y con plataforma reservada, que conectará con barrios alejados como es el caso de Torreblanca, y que llegará hasta el Centro.

- El tercero, y relacionado con la ampliación del Metrocentro, **es la construcción de un corredor verde a lo largo del nuevo recorrido del tranvía** que, además de incrementar el número de árboles y las zonas verdes, contempla un sistema de drenaje urbano sostenible para el riego progresivo, una ampliación del espacio para los peatones y un gran colector para evitar inundaciones en caso de episodios de abundantes lluvias.
- El cuarto, **la adopción de un nuevo modelo urbanístico para las grandes obras públicas,** cuyos máximos exponentes han sido la peatonalización de la céntrica calle Mateos Gago, a los pies de la Giralda, la reurbanización de la Avenida del Greco con criterios de sostenibilidad, y la próxima peatonalizacion de la Avenida de la Cruz Roja, que incluye la reordenación de la movilidad, la renovación de las redes de saneamiento y abastecimiento, y la implantación de técnicas innovadoras de reducción de la temperatura que se enmarcan en un proceso de investigación en la adaptación al cambio climático, con cuatro zonas públicas de estancia con sombra, y climatizadas con un sistema innovador y sostenible a través del enfriamiento del agua.
- El quinto es **el proyecto Cartuja Qnat,** que se encuentra en su última fase de obras y que transformará la Avenida Thomas Alva Edison para configurarla como un entorno sostenible, con un microclima gracias al aprovechamiento de los recursos hídricos a través de un qanat (infraestructura para captación y conducción de aguas subterráneas) que contribuirá al enfriamiento del entorno; un anfiteatro bioclimático, un zoco construido bajo el nivel del suelo **y zonas ajardinadas y pérgolas vegetales como espacios de sombra.**
- El sexto es el **plan anual de plantación de un mínimo de 5.000 árboles y miles de arbustos,** al que se agrega un proyecto, que aspira a beneficiarse de los fondos Next Generation, para generar un gran anillo verde de 42 kilómetros con la plantación de más de 25.000 árboles.
- Y el séptimo, el **Plan Respira Sevilla,** que comenzará a implantarse en las próximas semanas y que consiste en restringir el tráfico privado en dos zonas de la ciudad: el Casco Antiguo y el conjunto histórico de Triana, garantizando el acceso de los residentes y la actividad comercial y empresarial.

> La ciudad andaluza es la que más apuesta por el uso de la bicicleta en España, con más de 7.600 unidades y 200 kilómetros de carril.

En esta senda de sostenibilidad, necesitamos también grandes infraestructuras pendientes desde hace muchísimos años y que dependen de otras administraciones públicas, y que con carácter inmediato son la **construcción de la Línea 3 del Metro y actualizar los informes para la Línea 2, la conexión ferroviaria entre la estación de trenes de Santa Justa y el Aeropuerto de Sevilla** y el cierre de la ronda de circunvalación SE-40, que nos permitiría desviar grandes flujos de tráfico fuera de la ciudad y de los núcleos urbanos del área metropolitana.

En suma, estamos abordando la lucha contra el cambio climático y un modelo de ciudad más sostenible, habitable y saludable con una variedad de iniciativas que atañen a la movilidad, el urbanismo, la energía, la gestión de las zonas verdes...

CityMotion. Tras el Covid, ¿cómo es la movilidad de los sevillanos, se ha apreciado un aumento del uso de ve-

hículos privados? ¿Qué nos dice respecto al uso o incremento de otros modos: bicis, patinetes, sharing… ¿Puede decirnos cuáles son las formas de movilidad preferentes de los sevillanos en la actualidad?

Antonio Muñoz. La pandemia provocó, tanto en Sevilla como en resto de las ciudades, una lógica caída de los viajeros en transporte público. Primero por el propio desplome de la actividad en los duros meses del confinamiento, y después porque la recuperación ha sido progresiva, sin olvidar tampoco la mayor cautela de los usuarios. Conforme avanzaba la recuperación económica pero seguían en vigor las medidas sanitarias, constatamos un aumento de la circulación privada, pero ha ido remitiendo a medida que se iba superando la pandemia. **En estos momentos, en nuestra empresa de autobuses urbanos Tussam estamos cerca de alcanzar los niveles de viajeros previos a la pandemia.**

La oferta pública de transporte sostenible, que era fuerte con el servicio de bicicletas de Sevici gracias a una red de carriles bici que alcanza los 200 kilómetros, en este último año se ha complementado con un servicio de bicicletas eléctricas de alquiler y con empresas de patinetes eléctricos.

Por otro lado, la oferta pública de bicicleteros asciende **a más de 6.000 unidades distribuidas por toda la ciudad, más otras 1.625 instaladas por el propio Ayuntamiento de Sevilla** en grandes empresas, instituciones y comunidades de vecinos que las habían solicitado en el marco de un programa de subvenciones municipales. A la oferta pública se suma, evidentemente, la privada. En definitiva, podemos afirmar con rotundidad que Sevilla es la ciudad de la bicicleta. En cuanto a la movilidad eléctrica, la Ordenanza de Circulación permite a los vehículos eléctricos utilizar los carriles reservados a autobuses públicos y taxis, y en breve aprobaremos un plan de instalación de puntos de recarga.

CityMotion. ¿Cuáles son los negocios principales de la ciudad, desde el punto de vista económico? ¿En qué es referente Sevilla a nivel nacional y europeo y cómo les gustaría que se les reconociera en el mundo?

Antonio Muñoz. Sevilla es una ciudad turística y una ciudad de servicios. El turismo es, sin duda, uno de sus principales motores económicos y lo concebimos, además, como un canal de atracción de inversiones hacia otros sectores productivos. **Somos una ciudad internacionalmente reconocida por el turismo y su patrimonio histórico cultural, pero somos también una ciudad llena de empresas, emprendedores y grandes profesionales** que desarrollan sus proyectos en el PCT Cartuja, en el Puerto de Sevilla, en torno al aeropuerto y su polo aeronáutico o en su veintena de parques empresariales.

"La muy famosa, y muy desconocida" es el lema de nuestra nueva marca de ciudad. Sevilla, en efecto, es muy conocida

> Sus políticas integran el concepto Smart en todos los ámbitos urbanos, como el institucional, el económico, el social, el de gobernanza, el de vivienda o el ambiental.

por su turismo, pero no tanto por albergar el PCT Cartuja, con sus **536 empresas, un volumen de facturación de casi 3.000 millones de euros, equivalente al 7,8 por ciento del PIB de la provincia de Sevilla, el 1,9 por ciento del PIB regional, y más de 23.000 puestos de trabajo;** por contar con 13 centros de investigación vinculados al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), tres grandes universidades y ser centro de referencia de investigación de la Comisión Europea a través del Joint Research Center.

Este instituto construirá en el PCT Cartuja su nueva sede con un edificio de primer nivel, basado en criterios de sostenibilidad **y que es la principal inversión de la Unión Europea en España en estos momentos;** o por ser el tercer polo aeronáutico de Europa, después de Toulouse y Hamburgo, ámbito en el que aspiramos, además, a acoger la sede de la futura Agencia Aeroespacial Española.

Con todos estos ingredientes, a los que se suma la estabilidad institucional, un plan de puesta a disposición de patrimonio municipal para proyectos emprendedores y una dilatada experiencia en cuanto a colaboración público-privada, **puedo decir con rotundidad que Sevilla es en estos momentos la gran capital española con mayor margen de crecimiento económico, con un mayor potencial y más atractiva para la inversión privada en sectores como el turístico, la industria, la innovación, los servicios, la cultura o el residencial.** Sevilla aspira a convertirse en un espacio de referencia para los sectores de la innovación, la investigación y la ciencia, que se nos vea como un lugar para visitar, invertir y vivir, y una ciudad de acogida también para los nómadas digitales.

La cuarta ciudad de España quiere seguir creciendo

CityMotion. Qué le pediría a la administración central, en relación con las competencias de los ayuntamientos. ¿En cuanto a su ayuntamiento, cuál es su nivel de endeudamiento?

Antonio Muñoz. Pedimos el tratamiento que merece Sevilla como cuarta ciudad de España en cuanto a financiación e inversiones en infraestructuras, una exigencia que también elevamos a la Junta de Andalucía como la capital que somos de esta comunidad autónoma. **Tengo dos ideas fuerza que son mi compromiso personal y político como alcalde de Sevilla ante la ciudad.** La primera, gestión para mejorar

los servicios públicos, gestión para impulsar proyectos transformadores y gestión para que la ciudad pueda avanzar con un modelo de futuro.

Y la segunda, reivindicación para resolver asignaturas pendientes históricas, reivindicación para que todas las administraciones públicas eleven su compromiso de ciudad y reivindicación para que alcancemos, insisto, **el nivel que merece la cuarta ciudad de España y la capital de Andalucía.**

Con respecto al endeudamiento del Ayuntamiento de Sevilla, desde 2015, año de las elecciones municipales que dieron la confianza al equipo de gobierno socialista, **su nivel se ha reducido en 180 millones de euros, hasta los 214 millones de 2021, es decir, un 45,68 por ciento menos en ese periodo.** Esta reducción del endeudamiento, asimismo, ha sido compatible con el incremento, año tras año, del nivel de inversiones municipales, puesto que consideramos que la inversión pública debe ser un motor para las empresas y, en consecuencia, una clave para la recuperación.

CityMotion. ¿Qué opina de la gratuidad de los transportes públicos para favorecer su uso y reducir la presencia de vehículos privados, como empieza a proponerse en algunas ciudades europeas?

Antonio Muñoz. es probablemente una de las ciudades españolas y europeas que realiza una mayor apuesta por la gratuidad y las bonificaciones en el uso del transporte público. Tenemos un sistema que garantiza la gratuidad a personas mayores de 65 años, a menores de 11 años y a todas las personas que se encuentren en situación de desempleo. **Disponemos además de amplias bonificaciones para personas con diversidad funcional, jóvenes con bajos recursos e incluso una reducción del 50 % para trabajadores con contratos temporales y con ingresos equivalentes al salario mínimo.** Siempre hay margen, no obstante, para seguir avanzando e incorporando nuevas medidas que favorezcan el uso en transporte público especialmente para la población más vulnerable.

CityMotion. En todo el desarrollo de la ciudad tenemos en cuenta muchos factores: infraestructuras, urbanismo, edificios, residuos, contaminación, movilidad… En todos ellos la clave es la tecnología y la digitalización. ¿Qué proyectos hay en Sevilla para convertirse en SmarCity?

Antonio Muñoz. A todos los proyectos indicados anteriormente, he de decir que el Ayuntamiento y sus organismos y empresas públicas tienen proyectos relacionados con la Smart City y, además, estamos a punto de presentar un **plan específico de transformación digital para el Ayuntamiento** y para el conjunto de la ciudad, del que queremos hacer partícipes a las compañías del sector de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC).

Smart Enviroment, Smart Mobility, Smart Governance, Smart Living, Smart Economy, Smart People

Un plan que posicione a Sevilla **como referente europeo de gobierno abierto, innovación urbana y servicios públicos proactivos y particularizados a personas y empresas** es el objetivo primordial de esta estrategia, así como el fortalecimiento de la economía y el empleo y el cambio de modelo productivo en el que venimos trabajando.

En la estrategia Smart City de Sevilla hay proyectos circunscritos a seis conceptos: **Smart Enviroment** (es el entorno inteligente y medio ambiente), **Smart Mobility** (movilidad), Smart Governance (gobernanza), **Smart Living** (calidad de vida), **Smart People** (capital social y humano) y la **Smart Economy** (economía y emprendimiento).

- En **Smart Enviroment,** que se centra en la gestión eficiente y sostenible de los recursos de una ciudad y engloba los ámbitos de energía, agua, medio ambiente urbano y gestión de residuos, tenemos por ejemplo el **Proyecto AMICO** para la telelectura inalámbrica de contadores de agua, el **Proyecto Centro de Control Emasesa,** para procesos en tiempo real y operación remota de las instalaciones, el **Proyecto EWAS,** que son rutas eficientes para la recogida selectiva del vidrio y residuos soterrados de la empresa municipal de limpieza Lipasam; el **Proyecto AquaWS,** o sistema integral de clientes, redes y obras de Emasesa y atención multicanal y en movilidad; el **Proyecto Smart Fountain** FUENTE-E project, de monitorización de las fuentes ornamentales, o el Proyecto **DAREED,** que es una plataforma de gestión energética de un distrito y también de los edificios del Ayuntamiento de Sevilla.

> El Parque Científico y Tecnológico será referencia internacional en descontaminación, al tiempo que seguirá atrayendo empleo e inversión. Actualmente cuenta con más de 530 empresas y 23.000 trabajadores, que generan casi el 2% del PIB regional.

- En **Smart Living,** que tiene como objetivo incrementar la calidad de vida de las personas y recoge los ámbitos de salud, educación, cultura y ocio, asuntos sociales, seguridad y emergencias, urbanismo y vivienda e infraestructura pública y el equipamiento urbano, tenemos por ejemplo las reservas online de instalaciones del IMD, Instituto Municipal de Deportes, la iniciativa llamada "Sevilla a tu ritmo" (de Sevici) o las aplicaciones móviles, APP, de Tussam y de otras áreas municipales, como la de Movilidad.
- **Y en Smart People,** tenemos, por ejemplo, los servicios del 072 REUR (para una respuesta rápida ante incidencias) y 010 (información directa al ciudadano).

En resumen, tenemos iniciativas que van desde medir el flujo de personas en la Semana Santa por cuestiones de seguridad y de turistas en el Barrio de Santa Cruz para propiciar un turismo más sostenible, hasta el control del tráfico en el Casco Histórico y el conjunto histórico de Triana con cámaras que **discriminan matrículas en el marco de las restricciones al tráfico privado** que les comentaba anteriormente con el próximo Plan Respira Sevilla.

Pasando por una cada vez mayor tramitación telemática de los trámites administrativos, algo fundamental para la agilidad en las inversiones; **la reciente puesta en marcha del primer Centro de Procesamiento de Datos (CPD) para todas las áreas, empresas y organismos autónomos municipales;** el hecho de habernos convertido en referencia mundial en tecnologías aplicadas a la industria turística con el congreso internacional **Tourism Innovation Summit** y la creación de una Smart Office, por parte del Área Municipal de Turismo, como laboratorio de gestión inteligente de datos y centro de emprendimiento sobre innovación y tecnologías aplicadas a la sostenibilidad de la industria turística; o la implantación de contenedores de biorresiduos por parte de la empresa de limpieza Lipasam con apertura mediante apertura electrónica o de sensores volumétricos para calibrar cuándo los contenedores están llenos y proceder a la recogida.

Horizonte Sevilla Inteligente, la Sevilla del Futuro

Por último, mención especial merece el proyecto **"Horizonte Sevilla Inteligente"**, cuyo objetivo es conservar, proteger y difundir el patrimonio histórico de la ciudad entre la ciudadanía y los turistas mediante tecnologías que faciliten una gestión inteligente, avanzar en materia de eficiencia energética, **conocer los datos medioambientales para combatir el cambio climático,** optimizar los servicios prestados a residentes y visitantes; así como mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, incrementando la seguridad, mitigando los riesgos para la salud y favoreciendo la intermodalidad del transporte.

Entre los 274 edificios municipales que recopilarán datos mediante sensores para este proyecto figuran el emblemático Hotel Alfonso XIII, viviendas públicas, inmuebles de la Universidad, centros comerciales, centros de salud, colegios, centros de Servicios Sociales, instalaciones deportivas, mercados de abastos y museos.

Todo esto forma parte de **esa Sevilla muy desconocida** que les comentaba anteriormente.

CityMotion. Y por último, ¿cómo quiere que sea la Sevilla del futuro?

Antonio Muñoz. Lo resumo el cuatro ideas: **una ciudad que funcione,** con una mejora permanente de los servicios públicos y basada en un uso intensivo de las tecnologías en las relaciones con los ciudadanos; **una ciudad que respire,** con políticas constantes de sostenibilidad; una **ciudad inclusiva,** que reduzca las desigualdades entre sus barrios y que tenga además la cultura como elemento de integración; y **una ciudad desarrolle un nuevo modelo económico** en el que la industria, la innovación, la ciencia y la investigación tengan un mayor peso en la economía local, que sea atractiva para los emprendedores y donde, además, la cultura y la creación artística sean también oportunidades para la generación de empresas y empleo.

Zonas de Bajas Emisiones (ZBE): el punto de partida hacia la nueva movilidad en los municipios españoles

"Las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) deben formar parte de un conjunto de medidas orientadas hacia una transición de la movilidad". Es una de las medidas que se indican en la Guía técnica para la implementación de las ZBE. Los vehículos a motor son uno de los máximos responsables de la mala calidad del aire en numerosas ciudades. Restringir el acceso a determinados vehículos y zonas de los núcleos urbanos es hoy una prioridad.

Texto
Antonio Gigirey Ferreiro

"Zonas urbanas donde se limita el tráfico a los vehículos más contaminantes para mejorar la calidad del aire". Esta es una de las muchas definiciones que podemos encontrar sobre las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

Más allá de restringir el acceso a determinados vehículos, las ZBE forman parte de una estrategia global de los ayuntamientos, Comunidades Autónomas y Gobierno de la Nación por cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Además, la Ley de cambio climático y transición energética, que está en vigor desde mayo del año 2021, fijó la norma de que los 148 municipios españoles de más de 50.000 habitantes tendrán que adoptar medidas antes de 2023. También tendrán que adoptar medidas los municipios insulares, así como aquellos municipios de más de 20.000 habitantes en los que se superen los límites de contaminación vinculados a la calidad del aire.

Es por todo ello, que los municipios llevan años diseñando planes de movilidad urbana sostenible. Y la forma más directa de reducir las emisiones que se generan con el transporte es con la creación de las conocidas como Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). Y es que en España cada año fallecen más de 25.000 personas como consecuencia de la contaminación ambiental, según datos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Los vehículos a motor son uno de los principales contaminantes de las ciudades. Así, se estima que aproximadamente un 30% de las emisiones de CO2 tienen como origen el tráfico rodado.

En palabras de **José Antonio Santano,** presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la FEMP y alcalde de Irún, "la contaminación atmosférica provoca en nuestro país, como en el resto de las ciudades europeas y de todo el mundo, la muerte prematura todos los años de decenas de miles de ciudadanos; en nuestro país, en número anual como la población de ciudades como Teruel y Soria. Todos los años desaparece toda la población de una ciudad en nuestro país de estas dimensiones. Pero los que sobrevivimos cada año, no perdemos la vida, pero sí se nos deteriora nuestra salud y más aún la de nuestros menores, mayores y enfermos crónicos. Las Zonas de Bajas Emisiones con su restricción de entrada, circulación y estacionamiento de vehículos contaminantes van a salvar vidas de la ciudadanía y a mejorar su estado de salud".

Desde este Ministerio se indica que el establecimiento de estas Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) es una obligación legal con la que se busca lograr un triple objetivo:

> "Las ZBE tienen que estar alineadas con el objetivo del Plan Integrado de Energía y Clima (2021-2030).

- Mejorar la calidad del aire, reduciendo las emisiones de NO2 y partículas, entre otros contaminantes.
- Contribuir a frenar el cambio climático, reduciendo las emisiones de CO2.
- Reducir la contaminación acústica, reduciendo el ruido. Otros objetivos son: impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles y fomentar la eficiencia energética de los medios de transporte.

El presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la FEMP y alcalde de Irún, José Antonio Santano, solicita más plazo en materia legislativa. "No conocemos el texto final del Real Decreto por el que se regularán las Zonas de Bajas Emisiones que se publicará finalmente en el BOE, pero sobre el texto del proyecto de Real Decreto se debe ampliar el plazo de implementación de las ZBE, vincular la cuantificación de los indicadores a la legislación europea, revisar y jerarquizar los indicadores establecidos en el Anexo II, crear un nuevo Anexo III en el que se cuantifiquen los indicadores del Anexo II ya existente, determinar las administraciones que han de ejercer la autoridad en las materias reguladas y blindar el régimen sancionador para que la legislación nacional no provoque el recurso judicial de la normativa municipal y entre ésta en ineficacia", sostiene.

Todas las normas que se han creado hasta la fecha buscan mejorar la eficiencia energética, el ruido, la calidad del aire y minimizar el impacto el cambio climático. En el fondo, lo que se pretende es diseñar unas ciudades más sostenibles en su faceta de movilidad. Dar prioridad al peatón y al transporte público frente al vehículo privado es uno de los desafíos ante los que se encuentran las entidades locales.

El Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, junto con la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), editó una guía con las directrices para la puesta en marcha de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). En esta Guía se señala que de acuerdo con el artículo 14.3 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, "se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente". En este documento también se avisa de que "las Zonas de Bajas Emisiones son un instrumento de gestión de la movilidad que van a ayudar a promover un trasvase modal en las ciudades hacia modos de transporte más sostenibles, así como la promoción de vehículos alternativos de bajas emisiones, como los coches eléctricos. Facilitará, por ello, el cumplimiento por parte de España de sus objetivos en materia de reducción de emisiones y de la normativa europea en materia de emisiones de CO2 que aplica al sector transporte".

Para que los municipios compaginen sostenibilidad con una buena movilidad, según José Antonio Santano, "han de ser ciudades para los ciudadanos, no para las máquinas; ciudades con rostro humano. Orientadas al desplazamiento peatonal y en transporte público, apoyado por la utilización de la bicicleta e, incluso, de los vehículos de movilidad personal y solo en vehículo privado cuando resulte imposible los modos de desplazamiento anteriores. La movilidad inteligente humaniza las ciudades. Se requiere una actuación decidida en establecer el límite de velocidad urbano en 30 Km/h, gestionar el estacionamiento regulado con horario limitado y gestionar las Zonas de Bajas Emisiones".

Es importante destacar, a su vez, que las ZBE tienen que estar alineadas con el objetivo del Plan Integrado de Energía y Clima (2021-2030). La premisa es reducir los desplazamientos urbanos en vehículos privados motorizados en un 35%, en pasajeros y kilómetro.

En el marco del *"Webinar sobre Ordenanzas Municipales y Zonas de Bajas Emisiones"*, organizada por ITS Meeting, el asesor de PONS Mobility, **Ramón Ledesma,** señala que "más que de bajas emisiones habría que hablar de zonas de movilidad responsable". Y añade: "la verdadera clave es detectar cuál es la verdadera estrategia de ciudad que queremos para los próximos años". Para Ledesma "la figura del responsable local de zonas de bajas emisiones es esencial en los Ayuntamientos. Pero lo es también la necesidad de las oficinas de gobernanza. Para que se integren las visiones estratégicas y las técnicas. Y para que los ciudadanos estén implicados en esta dirección". El asesor de PONS Mobility aclara que "es el momento de explicar a la ciudadanía en qué nivel de calidad del aire se encuentra su ciudad y a qué nivel queremos llegar en determinados años. Falta pedagogía hacia los ciudadanos".

Por su parte, **Emilio Díaz,** del departamento de Desarrollo de Negocio de NTT DATA, considera que "no hay un modelo estándar. Por ejemplo, las ciudades que son Patrimonio de la Humanidad tienen una restricción muy alta a la circulación. Otras ciudades necesitan limitar solo el tráfico ante los meses estivales por la masiva afluencia de turistas. Habrá que estudiar cada caso. Cada ciudad tiene unas exigencias". Para Díaz otro de los grandes desafíos pasa por "informar a la ciudadanía. No hay que dejarlo para el final. Hay que hacer pedagogía sobre estas estrategias. Hay que educar, implicar y comunicar los pasos que hay que dar a la ciudadanía. Y cuanto antes, mejor".

> "La movilidad inteligente humaniza las ciudades", según José Antonio Santano, presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la FEMP y alcalde de Irún.

Marta Alonso Anchuelo, la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid, opina que "la normativa estatal debería indicar unas medidas genéricas que puedan servir para casi todas las entidades locales. Que nos diera a los ayuntamientos más seguridad jurídica. Y unas reglas básicas que todos los ciudadanos conozcan y asuman en el tránsito entre diferentes ciudades del país". Para Marta Alonso Anchuelo, "las ordenanzas municipales tienen una gran visión de consulta pública a los ciudadanos". Para **Diego Gómez García,** Jefe de Servicio de Movilidad del Ayuntamiento de Sevilla, "las entidades locales han de prestar mucha atención a temas como la calidad del aire, el ruido, el enfoque medio ambiental de las medidas… Una ley estatal ha de recoger todas estas sensibilidades y temas, más allá de las ZBE".

Fases de implantación

La Guía técnica para la implementación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) alerta de que "se tienen que redoblar los esfuerzos para iniciar la transición hacia un modelo de movilidad más sostenible, que será una de las principales palancas de transformación social y económica". ¿En qué ámbitos de aplicación de las ciudades se tienen que implantar las ZBE? Según esta Guía, en toda la ciudad o toda el área metropolitana. Eso sí, "se recomienda establecer la mayor área posible, con la posibilidad de excluir polígonos industriales. El esquema de restricciones, inicialmente, se circunscribe a vehículos sin distintivo ambiental sin ningún tipo de exención para residentes". "En los cascos antiguos, zonas centrales o entornos sensibles: escuelas, residencias, hospitales...) se tienen que presentar criterios de circulación más restrictivos, permitiendo únicamente la circulación a vehículos distintivo 0 -eléctricos e híbridos enchufables-", indica la Guía.

Obtener indicadores que permitan tener una información fiable sobre la calidad del aire y el impacto de las medidas ZBE es esencial. ¿Cuáles son los indicadores que se buscan analizar? Evolución de la calidad del aire en las estaciones de tráfico; evolución de la exposición de la población a la contaminación atmosférica; evolución de las solicitudes al Registro de autorizaciones; evolución de los parámetros básicos de la movilidad; evolución de la circulación de los vehículos más contaminantes; evolución de la circulación de los vehículos sancionables (moratorias y horario) y evolución de parque censado por tipología de combustible y antigüedad.

Entre las medidas complementarias que deben adoptar los Ayuntamientos, más allá del cumplimiento de las leyes, la Guía "recomienda que la ZBE forme parte de un instrumento de planificación de la movilidad ya sea a escala municipal, regional o metropolitana, por lo que la ZBE debe formar parte de un conjunto de medidas orientadas hacia una transición de la movilidad. Además, es importante que se diseñen medidas compensatorias para las personas que se vean afectadas por las restricciones a la circulación: transporte urbano gratuito o apoyo a la renovación de flotas de vehículos son algunos ejemplos.

"No contamos con suficiente cobertura jurídica y la aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible y del Real Decreto por el que se regulan las ZBE serían un instrumento básico para garantizar la seguridad jurídica necesaria para la puesta en marcha y funcionamiento de las ZBE. En la normativa Estatal no basta con reconocer como principio rector la protección de la salud, sino que la propia norma tiene que integrar de forma efectiva medidas legislativas para garantizar dicha protección, de lo contrario resultará jurídicamente inútil a tales efectos", avisa Marta Alonso Anchuelo, la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid.

Alegaciones

Varias organizaciones sociales, entre las que se encuentra la Fundación Renova-

bles, remitieron en su día numerosas alegaciones al solicitando un Real Decreto que incluya contenidos mínimos obligatorios. Y con unos requerimientos que cumplan las nuevas recomendaciones sobre calidad del aire establecidas por la Organización Mundial de la Salud (OMS). "Una medida de tanta importancia como es el establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones para la lucha contra el cambio climático y la contaminación atmosférica no puede dejarse en exclusiva a la voluntad arbitraria de la administración local. Hay tiempo suficiente para que, a nivel nacional, se elabore una normativa común de mínimos y, a nivel local, una planificación que promueva una intervención transversal ambiciosa, con objetivos a corto, medio y largo plazo. No deberíamos ver un mosaico con diferentes Zonas de Bajas Emisiones ni unas que sean ineficaces en su cometido", afirman las ONG. Estas organizaciones avisan de que "para lograr que las Zonas de Bajas Emisiones definidas sean efectivas en la lucha contra el cambio climático, éstas han de tener el tamaño suficiente de modo que provoquen un trasvase desde la movilidad contaminante hacia modos más sostenibles (ya sean vehículos cero emisiones, transporte público u otras formas de movilidad). En este sentido, las ZBE deberán estar definidas con el objetivo de disminuir emisiones en toda la ciudad, y no solamente en la zona afectada".

"Si se quiere evitar el fracaso en el establecimiento de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD) debe elaborar un Real Decreto que desarrolle adecuadamente el Artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética, el cual establece la obligatoriedad de implementar esas zonas en los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares antes de 2023.

José Antonio Santano, presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la FEMP y alcalde de Irún alerta de que "los ayuntamientos llevan más de dos décadas trabajando intensamente en las actuaciones de peatonalización, humanización del espacio urbano, mejora del transporte público urbano, fomento del uso de la bicicleta…….y solicitando al Gobierno Central, modificaciones legislativas que finalmente están llegando ahora, como la velocidad 30 km/h". Sobre cómo prevé que será la movilidad de los municipios desde el año 2023, José Antonio Santano lo tiene claro: "se va a contribuir a salvar vidas y mejorar la salud de la ciudadanía, construyendo un entorno público humanizado y protegiendo nuestro patrimonio edificado y monumental. Proseguimos construyendo ciudades para las personas, humanizándolas".

Marco europeo

Ya en el Libro Verde presentado por la Comisión Europea *"Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana"* se avanza que "en toda Europa, el aumento del tráfico en los centros de las ciudades provoca una congestión crónica, con numerosas consecuencias negativas por la pérdida de tiempo y los daños al medio ambiente. La economía europea pierde cada año debido a este fenómeno en torno a cien mil millones de euros, lo que representa un 1% del PIB de la UE. La contaminación atmosférica y el ruido empeoran cada año. La circulación urbana es la causa del 40% de las emisiones de CO2 y del 70% de las emisiones de otros contaminantes procedentes del transporte por carretera".

Desde la Comisión Europea matizan que "un nuevo concepto de movilidad urbana supone aprovechar al máximo el uso de todos los modos de transporte y organizar la «comodalidad» entre los distintos modos de transporte colectivo5 (tren, tranvía, metro, autobús y taxi) y entre los diversos modos de transporte individual (automóvil, bicicleta y marcha a pie). También supone alcanzar unos objetivos comunes de prosperidad económica y de gestión de la demanda de transporte para garantizar la movilidad, la calidad de vida y la protección del medio ambiente. Por último, significa también reconciliar los intereses del transporte de mercancías y del transporte de pasajeros, con independencia del modo de transporte utilizado".

La importancia de las ZBE

La Ley de Cambio Climático y Transición Energética (Ley 7/21 de 20 de mayo) establece que los municipios de más 50.000 habitantes tendrán que implantar una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) antes del año 2023.

Texto
Agustín Martín

La misma norma marca que estas ciudades también adoptarán antes de este año planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad

Para lograr estos objetivos, más de 170 municipios han recibido 1.000 millones de euros de fondos europeos para la implantación de la ZBE adjudicados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En estos momentos estos gobiernos están procediendo con las licitaciones de estos fondos que incluyen numerosos proyectos como construcción de carriles bici, electrificación de la flota de vehículos municipales, peatonalización de diferentes calles, implantación de sistemas de medición de GEI, etc.

Sin duda, uno de los retos inminentes más importantes para los Gobiernos municipales es su implantación y la información a los vecinos de las repercusiones y ventajas de esta. Nos acercamos al año 2023 y la mayoría de los vecinos no conocen en qué zona de su ciudad estará la ZBE, ni tampoco las obligaciones ni los beneficios que esta conlleva… y todos conocemos la problemática que comportó su implantación en los municipios de Madrid y Barcelona.

Los ayuntamientos deben impulsar y coordinar acciones entre los diferentes actores. La mejor forma de informar a los vecinos es hacerles partícipes de la misma, y hoy, son muy pocos municipios los que están impulsando este tipo de medidas.

Las administraciones públicas deberán coordinarse y trabajar conjuntamente tanto con las empresas, las organizaciones y los vecinos.

Las ZBE conllevarán limitaciones en el uso del vehículo privado, para que estas no afecten a la movilidad.

Para conseguir los objetivos de reducción de emisiones sin perjudicar la movilidad es imprescindible promocionar el cambio Modal de vehículo privado a un sistema intermodal, potenciando el uso del transporte público colectivo. También la creación de nuevas vías ciclistas para fomentar la movilidad en vehículos de movilidad personal (VMP), fomentar los modos de movilidad compartida y también impulsar sistemas de transporte público bajo demanda y la optimización de sus rutas.

Quedan pocos meses para empezar el año 2030 y son todavía muchos los retos que las Administraciones Públicas tienen por delante para conseguir implantar la ZBE de la forma más efectiva.

AGUSTÍN MARTÍN
CEO & Manager de AAPP Mobility

> La mejor forma de informar a los vecinos es hacerles partícipes de la misma, y hoy, son muy pocos municipios los que están impulsando este tipo de medidas.

ENTREVISTA

Salamanca es premiada por sus soluciones basadas en la Naturaleza

El galardón, entregado el 15 de junio, en el Recinto Ferial de IFEMA MADRID, reconoce la estrategia sobre soluciones basadas en la Naturaleza de la ciudad salmantina

La ciudad de Salamanca ha sido la ganadora de la primera edición del Premio Árbol 2022 del FORO DE LAS CIUDADES DE MADRID. De esta forma, se reconoce el trabajo de esta localidad en materia de Naturaleza Urbana y nueva gestión de los espacios verdes. Asimismo, el Jurado integrado por expertos procedentes del Máster de Jardines Históricos y Servicios Ecosistémicos de Infraestructura Verde de la Universidad Politécnica de Madrid ha decidido otorgar una mención especial al municipio murciano de Cieza por la calidad del proyecto presentado.

Texto: **Mayte Rodríguez**
mayte.rodriguez@citymotion.es

Salamanca ha sido premiada por su estrategia de ciudad a partir de soluciones basadas en la Naturaleza. Una vez aprobado su Plan Especial de Protección de Infraestructura Verde y Biodiversidad (2020-35), han puesto en marcha una estrategia que integra holísticamente los valores naturales, sociales, económicos y patrimoniales que configuran un territorio preparado para afrontar los nuevos desafíos de las ciudades.

Miriam Rodríguez, concejala de Medio Ambiente en la localidad salmantina, ha reivindicado la importancia de las soluciones basadas en la naturaleza para revitalizar y recuperar espacios urbanos. *"Somos la única Ciudad Patrimonio Mundial de la Humanidad con una estrategia de estas características"*, ha añadido en la entrega del galardón. De la misma forma, la concejala ha afirmado que este tipo de estrategias se traducen en una mayor salud y bienestar para ciudadanía, así como en mayores oportunidades de desarrollo económico.

Cieza premiada por su proyecto #CiezaBiofílica

Por su parte, Cieza ha recibido una mención especial del Jurado por su proyecto "#CiezaBiofílica – Del árbol placebo al árbol medicina". Este programa implementa un nuevo modelo de gestión del arbolado urbano basado en los principios de la arboricultura moderna. De esta forma, se aumenta la cobertura arbórea de la ciudad como estrategia de adaptación al problema de calentamiento global, pasando de un árbol de escaso porte, excesivamente intervenido, caro de mantener y sin apenas beneficio (árbol placebo) por otro de porte grande y natural con menos riesgo y costes de gestión y más beneficios (árbol medicina).

Pascual Lucas Díaz, alcalde de Cieza, ha incidido en este proyecto innovador que, entre otras muchas cuestiones, potencia la salud mental de la ciudadanía. *"Hemos puesto en marcha esta medida con dos objetivos primordiales: la renaturalización de la masa arbórea y su construcción en avenidas y calles donde antes no teníamos la posibilidad de hacerlo"*, ha declarado durante el acto de entrega del premio. Así pues, el edil ha agregado que los próximos pasos a dar desde el municipio estarán relacionados con la creación de un cinturón verde que conecte la huerta y el monte con la ciudad.

El Premio Árbol de este año ha recibido candidaturas procedentes de ciudades de hasta 15 millones de habitantes, con una gran variedad en los proyectos. En este sentido, podían presentarse cualquier ciudad española e iberoamericana con una población superior a los 5.000 habitantes que hubiera puesto en marcha su proyecto en los tres últimos años o estar en fase de ejecución en este 2022.

El Premio Árbol nace con la vocación de reconocer, apoyar y divulgar las buenas prácticas realizadas en el entorno urbano para mejorar las infraestructuras verdes y con ello la calidad de vida de la ciudadanía, en un marco de promoción de la ciudad biofílica que fomente los espacios naturales y la vinculación de la población con los valores ambientales de su hábitat urbano favoreciendo la salud y el bienestar de manera sostenible.

Un premio organizado por el Foro de las Ciudades de Madrid

El acto ha tenido lugar en el marco del 5º FORO DE LAS CIUDADES DE MADRID 2022, que junto con integrado junto con la 21ª Feria Internacional del Urbanismo y Medio Ambiente, TECMA, y la Feria Internacional de la Recuperación y el Reciclado, SRR 2022, han integrado el cuarto FORO MEDIO AMBIENTE Y SOSTENIBILIDAD, FSMS.

Lola González, Directora de FSMS, ha incidido en la necesidad de dar a conocer y potenciar estas buenas prácticas que permiten mejorar el entorno urbano mediante infraestructura verde, uno de los principales pilares del propio Foro. El Jurado ha estado compuesto por Esther Valdés, Inmaculada Gascón, Yolanda Bruna, Rafael Córdoba, Luis Hiernaux, José Luis Rodríguez Gamo, Santiago Soria, Gabino Carballo, Lola González, Pedro Calaza, Isabel Alcántara, y Gabriel Dorado como director.

ENTREVISTA CON ESTHER PÉREZ SOTO, DIRECTORA DE OPERACIONES DE CORREOS EXPRESS.

La capacidad y la superficie operativa de Correos Express, claves en su espectacular desarrollo

Entrevistadora: Mayte Rodríguez
mayte.rodriguez@citymotion.es

ESTHER PÉREZ SOTO
Directora de Operaciones de Correos Express

Correos Express participa junto a su matriz Correos en el proyecto SENATOR, un plan que apuesta por la innovación y que está financiado con fondos europeos (H2020). Está basado en la exploración de un nuevo modelo logístico urbano gracias a torres de control repartidas por las urbes, que buscan medir de forma exacta la calidad del aire y gestionar, por ejemplo, la reserva de aparcamientos o el diseño de rutas más eficientes.

El objetivo es ayudar en la planificación urbana, en el diseño de planes de movilidad y en la construcción de una logística sostenible que incluya las necesidades de distribución actuales, construyendo ciudades que tengan menos congestión, mejor calidad del aire y, por tanto, una mayor calidad de vida.

> Nuestra apuesta diaria por mejorar la operativa ha hecho que nos situemos entre los 4 primeros puestos de paquetería urgente de la Península Ibérica.

CityMotion. En primer lugar, podría facilitarnos algunos datos en relación con Correos Express: personal empleado, instalaciones, vehículos...

Esther Pérez. Actualmente, en Correos Express contamos con 68 delegaciones y 167.173 metros cuadrados de superficie operativa entre España y Portugal. A esto, se suman las más de 6.000 rutas de distribución y los 350.000 km diarios en rutas de arrastre. Además, disponemos de una cobertura del 100% en España y Portugal y unos 1.500 trabajadores en plantilla aproximadamente.

CityMotion. También nos gustaría conocer qué volumen de envíos realiza anualmente la compañía y su facturación.

Esther Pérez. En épocas de máxima demanda, hemos llegado a entregar más de 450.000 entregas diarias con unas cifras de calidad muy altas. Estos datos no solo indican el auge que vive el sector de la paquetería urgente, sino también la fuerza y posición de Correos Express con respecto a sus competidores más directos.

Nuestra apuesta diaria por mejorar la operativa ha hecho que nos situemos entre los 4 primeros puestos de paquetería urgente de la Península Ibérica.

CityMotion. ¿Cómo os ha afectado la pandemia en relación con el volumen de los envíos y qué medidas habéis tenido que aplicar?

Esther Pérez. De forma semejante a otras empresas del sector, nos hemos tenido que ajustar a la gran demanda que ha surgido durante la pandemia. La clave de nuestra gran adaptación ha sido

> Hemos alcanzado cifras abrumadoras con 12 paquetes entregados por segundo.

la apuesta por nuestra capacidad operativa, con la que hemos suplido los picos de trabajo sin que nuestros estándares de efectividad y calidad se vieran afectados. Gracias a esto, hemos alcanzado cifras abrumadoras con 12 paquetes entregados por segundo.

CityMotion. ¿Cuáles han sido los hitos más destacados de la compañía en los últimos tiempos: digitalización, sostenibilidad, certificaciones…?

Esther Pérez. Contamos con una inteligencia artificial que nos permite optimizar la entrega y recogida de los envíos y así ofrecer un servicio más eficaz.

Además, también disponemos de una app, con asistente de voz integrado, para gestionar los envíos y recogidas.

Así mismo, en el 2020 iniciamos el cálculo de la huella de carbono de la compañía que representa una medición del impacto de nuestras emisiones de CO_2 al medio ambiente, consiguiendo con esta herramienta que nuestro consumo eléctrico sea 100% con garantía de origen. Gracias a esta herramienta, en 2021 hemos podido reducir la huella de Correos Express en un 25% por envío transportado respecto a 2020, siendo más eficientes energéticamente.

CityMotion. ¿Cómo soluciona Correos Express la logística de la última milla?

Esther Pérez. Esta operación cuenta con sorters de última generación que ayudan a procesar de manera rápida y efectiva los picos de producción.

Así mismo, en Correos Express contamos con una amplia flota con la que poder llegar a cualquier punto de la Península Ibérica y una superficie operativa lo suficientemente amplía como para hacer frente a cualquier producción necesaria.

CityMotion. ¿Cómo es la satisfacción de los clientes con las entregas en estos momentos?

Esther Pérez. Nuestra capacidad y superficie operativa nos permite una gran flexibilidad en nuestras operaciones, permitiéndonos una mayor adaptación cuando se crean grandes volúmenes de producción como, por ejemplo, durante las fiestas navideñas o el Black Friday.

Esto es una pieza clave que nos permite mantener el porcentaje en hasta un 97% de calidad en el servicio de entrega y, por tanto, conseguir que las incidencias en las entregas y recogidas sean muy bajas.

CityMotion. Con relación a la problemática que genera el aumento de los vehículos de reparto, ¿qué soluciones consideran más sostenibles y por las que más apuestan: micromovilidad, vehículos eléctricos…?

Esther Pérez. Poco a poco, las grandes urbes empiezan a exigir la entrada a sus calles con vehículos ecológicos, por lo que estamos incentivando que todo nuestro transporte de reparto sea sostenible.

Además, algunos de nuestros vehículos disponen de cargadores eléctricos en una

> Estamos incentivando que todo nuestro transporte de reparto sea sostenible.

apuesta por el transporte limpio y la disminución de los gases contaminantes.

CityMotion. ¿Qué porcentaje ocupan los envíos internacionales y cuál es la evolución y a qué países se envía más desde España? Y a su vez, ¿cuál es o son los países que más nos envían a nosotros?

Esther Pérez. Nuestros productos internacionales cada vez ganan más peso en el porcentaje total de envíos de Correos Express. Es por eso por lo que queremos centrarnos en la potenciación de estos servicios y seguir ampliando nuestra operativa con la que poder llegar cada vez más lejos.

Por otro lado, los países a los que más se envía desde España varían dependiendo del tipo de servicio que se elija. Y es que, por ejemplo, en nuestro producto más express, "Internacional Express", Francia y Estados Unidos son los principales destinos. Mientras que, en el servicio internacional no urgente de Correos Express, "Internacional Estándar", Francia e Italia son los que se posicionan en cabeza.

CityMotion. ¿De qué manera influye la evolución tecnológica en el reparto express-urgente?

Esther Pérez. La innovación es uno de los pilares básicos de Correos Express, por lo que siempre se destina una sólida suma del presupuesto a este punto. Desde la entrega y recogida flexible hasta un sistema de localización de destinatarios o el desarrollo de la aplicación de gestión de envíos y entregas, son solo algunos de los cambios tecnológicos incorporados para dotar a la filial de Correos de una mayor capacidad y fuerza dentro del sector de la paquetería urgente.

CityMotion. Algún proyecto en marcha que puedan adelantarnos…

Esther Pérez. En Correos Express participamos junto a nuestra matriz Correos en el proyecto SENATOR, un plan que apuesta por la innovación y que está financiado con fondos europeos (H2020). Está basado en la exploración de un nuevo modelo logístico urbano gracias a torres de control repartidas por las urbes, que buscan medir de forma exacta la calidad del aire y gestionar, por ejemplo, la reserva de aparcamientos o el diseño de rutas más eficientes.

Todo esto, con el fin último de ayudar en la planificación urbana, el diseño de planes de movilidad y la construcción de una logística sostenible que incluya las necesidades de distribución actuales, construyendo ciudades que tengan menos congestión, mejor calidad del aire y, por tanto, una mayor calidad de vida.

> En el 2020 Correos Express inició el cálculo de la huella de carbono que le permitió reducir en ese mismo año hasta un 25% las emisiones por envío.

La justicia avala el servicio de envíos de paquetería de Cabify

El Juzgado de lo Mercantil nº12 de Madrid ha desestimado íntegramente la demanda interpuesta por la Federación Profesional del Taxi de Madrid contra Maxi Mobility Spain S.L. (Cabify) por competencia desleal y violación de las normas de transporte en materia de contratación de servicios mediante vehículos de arrendamiento con conductor, al estimar que las normas supuestamente infringidas en que se funda el reproche de deslealtad no imponen obligaciones a la empresa demandada, sino a los titulares de licencias de vehículos de alquiler con conductor (VTC).

Asimismo, se informa de que **no ha podido demostrarse que la empresa demandada haya inducido a los titulares de estas licencias a cometer ninguna infracción** –como circular captando clientes o careciendo de hoja de ruta– y que, en el caso de que éstos hubieran incurrido en alguna infracción administrativa, no ha resultado acreditado que Maxi Mobility Spain S.L. haya obtenido con ello ninguna ventaja frente a sus posibles competidores. Desde Cabify queremos manifestar que:

Estamos satisfechos de que finalmente se haya hecho justicia y se demuestre la absoluta legalidad de nuestros servicios, como siempre hemos defendido.

La sentencia no deja lugar a dudas: Cabify es una plataforma 100% legal que opera estrictamente bajo el marco regulatorio existente, cumpliendo con todos los requisitos requeridos por las Administraciones. Esta decisión confirma firmemente que todos nuestros usuarios pueden seguir disfrutando libremente de todos nuestros servicios.

Mariano Silveyra, Country Manager de Cabify España, afirma que: "desde nuestros inicios hemos trabajado de la mano del regulador y las autoridades competentes para adaptar nuestro servicio a la legislación vigente y garantizar un marco de competencia justo para todos los actores. La sentencia confirma una realidad que llevamos defendiendo desde que empezamos este proyecto con tanto esfuerzo e ilusión. Queremos **agradecer las innumerables muestras de apoyo** que hemos recibido por todos los que forman nuestra comunidad (usuarios, empleados y colaboradores) así como por parte de los diferentes agentes sociales a lo largo de todo este proceso judicial".

CEINSA
COMPENSACIÓN
& TALENTO
Propósito
Conciliación
Contribución
Flexibilidad
Equidad Retributiva
Una propuesta de valor estimulante
para ciudades atractivas
www.ceinsa.com · consultas@ceinsa.com

ENTREVISTA DEL ALCALDE DE MADRID, JOSÉ LUIS MARTÍNEZ-ALMEIDA, PARA GLOBAL MOBILITY CALL

Madrid desarrolla una de las apuestas por la movilidad sostenible más completas de Europa

JOSÉ LUIS MARTÍNEZ-ALMEIDA
Alcalde de Madrid

Entrevista: **Global Mobility Call**

Madrid redactó en tan sólo tres meses su Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 con 200 medidas que quieren transformar la Administración, la ciudad y la movilidad de una forma integral y completa. La Estrategia se ha completado con las ordenanzas de Calidad del Aire y de Movilidad Sostenible, la Hoja de Ruta para la neutralidad climática y el Plan de Movilidad Urbana Sostenible presentado recientemente.

Estos instrumentos configuran una de las apuestas por la movilidad sostenible más completas de Europa, como manifiesta el alcalde de la ciudad, Jose Luis Martínez Almeida, en una entrevista par Global Mobility Call. "Una movilidad que debe ser sostenible, segura, integrada y eléctrica", afirma Almeida.

La nueva movilidad de Madrid se centra en cinco grandes ejes de actuación: mejorar el transporte público; la integración de los modos de transporte tradicionales con todas las nuevas modalidades más sostenibles; el fomento de la electromovilidad; la mejora de las infraestructuras; y la creación de zonas de bajas emisiones limitando el acceso a los vehículos más contaminantes.

> El 1 de enero de 2023 los autobuses diésel habrán desaparecido de la flota de la EMT Madrid y en 2027 uno de cada tres autobuses será eléctrico.

GMC. ¿Qué destacaría de las empresas de transporte público en relación con la movilidad sostenible?

J.L. M. Almeida. El transporte público es el auténtico vector de movilidad de nuestra ciudad. Una capital con 3,3 millones de habitantes, un área metropolitana de 6,7 millones y 9,3 millones de desplazamientos diarios antes de la pandemia no puede entenderse sin un potente sistema de transporte público en el que la Empresa Municipal de Transportes desempeña un papel fundamental.

En sus 75 años de vida, EMT se ha convertido en un referente indiscutible en el transporte público por superficie. Gestiona una modernísima flota de 2.068 autobuses, que operan 219 líneas a través de 3.861 kilómetros de red.

Aunque el 84% de los autobuses municipales funcionan con tecnologías verdes, queremos reforzar nuestra apuesta por la sostenibilidad. Por ello, el 1 de enero de 2023 los autobuses diésel habrán desaparecido de la flota de la EMT y en 2027 uno de cada tres autobuses será eléctrico. Esta renovación de la flota irá acompañada de importantes inversiones en la adaptación y electrificación de los centros de operaciones tal y como demuestra el proyecto de La Elipa presentado recientemente.

Hasta 2025, invertiremos 1.000 millones de euros con el objetivo de reforzar la sostenibilidad y la eficiencia de la compañía, incrementar la velocidad comercial de los autobuses y mejorar su regularidad.

Además, en los últimos dos años, incrementamos un 40% la red de carriles bus, somos la ciudad de España con mayor número de líneas totalmente electrificadas (16), hemos puesto en marcha las primeras líneas CERO de la ciudad -cero emisiones, cero coste- y, por primera vez, hemos implantado políticas de gratuidad (la EMT ha sido totalmente gratuito en 4 ocasiones) como forma de potenciar el transporte público.

> Somos la ciudad de España con mayor número de líneas totalmente electrificadas (16), hemos puesto en marcha las primeras líneas CERO de la ciudad –cero emisiones, cero coste– y, por primera vez, hemos implantado políticas de gratuidad.

GMC. ¿Cómo se sitúa Madrid en el entorno europeo en el proceso de movilidad sostenible?

J.L. M. Almeida. Compatibilizar movilidad y sostenibilidad ha sido una de mis prioridades desde que llegué a la alcaldía de la ciudad. En tan sólo tres meses, redactamos y presentamos **la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360** que a través de 200 medidas prevé transformar la Administración, la ciudad y la movilidad de una forma integral y completa. La Estrategia se ha completado con las ordenanzas de Calidad del Aire y de Movilidad Sostenible, la Hoja de Ruta para la neutralidad climática y el Plan de Movilidad Urbana Sostenible presentado recientemente.

Estos instrumentos configuran la apuesta por la movilidad sostenible más completa de Europa. Una movilidad que debe ser sostenible, segura, integrada y eléctrica y que, a nuestro juicio, pivota sobre cinco grandes ejes: el transporte público, al que ya me he referido previamente; la integración de los modos de transporte tradicionales con todas las nuevas modalidades más sostenibles; el fomento de la electromovilidad; la mejora de nuestras infraestructuras; y la creación de zonas de bajas emisiones limitando el acceso a los vehículos más contaminantes.

GMC. En cuestión de urbanismo y planificación, ¿qué retos plantea el objetivo de avanzar en una movilidad más sostenible en Madrid capital?

J.L. M. Almeida. Con una extensión de 600 km² y 3,3 millones de habitantes, Madrid es la segunda ciudad más poblada de la UE. Los usos residenciales, productivos y equipamientos se encuentran distribuidos no sólo en nuestro término municipal sino también en algunos ayuntamientos vecinos con el consiguiente incremento de la longitud de los viajes, ya sean en transporte público o en vehículo privado.

En este sentido, la **planificación urbanística desempeña un rol fundamental** a la hora de avanzar en la sostenibilidad de la movilidad y de la ciudad en general. Debemos configurar barrios compactos, con la adecuada mezcla de usos que permita acceder a los servicios y los puestos de trabajos de forma rápida, eficiente y sostenible.

Pero la planificación urbanística también desempeña un papel indispensable a la hora de configurar **espacios públicos amables,** que inviten a disfrutar de ellos. **Madrid es una ciudad maravillosa para pasear o para andar en bicicleta,** por poner dos ejemplos.

Actualmente estamos analizando la distribución del espacio público para mejorar la coexistencia entre los distintos actores de la movilidad. La **Ordenanza de Movilidad Sostenible,** aprobada en septiembre del pasado año, supuso un punto de inflexión al avanzar en la convivencia harmónica de los distintos modos de movilidad regulando el estacionamiento y la circulación de bicicletas, motocicletas y VMP.

> Con una extensión de 600 km² y 3,3 millones de habitantes, Madrid es la segunda ciudad más poblada de la UE.

> Debemos configurar barrios compactos, con la adecuada mezcla de usos que permita acceder a los servicios y los puestos de trabajos de forma rápida, eficiente y sostenible.

También estamos trabajando en ampliar las aceras y llevar las **peatonalizaciones a todos los distritos de la capital.** La peatonalización de la Puerta del Sol, nuestra plaza más emblemática, ha sido la primera de estas actuaciones.

En cuanto a la movilidad ciclista, hemos realizado la mayor ampliación de BiciMAD -el servicio de bicicleta pública compartida- de su historia y estamos ampliando la red de carriles bici con la construcción el carril de la Castellana como columna vertebral de la movilidad ciclista.

GMC. ¿Qué pedagogía hay que transmitir a la ciudadanía de Madrid para avanzar en este proceso de sostenibilidad en el transporte?

J.L. M. Almeida. Alcanzar la sostenibilidad sólo es posible si Administraciones Públicas, empresas y ciudadanos trabajamos en la misma dirección. Es una responsabilidad compartida.

Las Administraciones Públicas podemos fomentar y mejorar el transporte público -ese es nuestro deber-, pero la decisión final de optar por el Metro, el autobús o compartir coche en vez de usar un vehículo particular es individual. Por eso, debemos seguir concienciando sobre la necesidad de utilizar modos sostenibles y sobre las ventajas innegables del transporte público y los modos de movilidad activos.

Por su parte, las empresas pueden contribuir y contribuyen de forma notable a través de planes de movilidad, descuentos, lanzaderas para sus empleados. ...

GMC. De las diferentes industrias que integran el ecosistema de movilidad sostenible, ¿cuáles son las que más se están desarrollando en Madrid?

J.L. M. Almeida. Madrid es la única **capital europea en la que conviven todos los modos de movilidad sostenible existentes.** Todas ellas se están desarrollando en nuestras calles: desde las modalidades compartidas (turismos, motos, VMP) hasta el fomento de la movilidad peatonal o ciclista o la decidida apuesta por la electromovilidad y el transporte público.

En este sentido, me va a permitir que haga una referencia a BiciMAD el sistema de bicicleta pública compartida de la ciudad. Entre 2019 y 2021, vivió la mayor ampliación de su historia con la creación de 90 nuevas bases y su expansión a distritos situados fuera de la Almendra Central. Pero nuestro objetivo es que todos los madrileños puedan utilizar este servicio por lo que destinaremos casi 49 millones de euros a transformar el sistema, llevarlo a los 21 distritos de la capital con 600 estaciones y 7.500 vehículos.

En paralelo, estamos realizando **una apuesta sin precedentes por la innovación en materia de movilidad.** La nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible dedica por primera vez un capítulo integro a la innovación en movilidad y se crea el sandbox, que será el espacio de pruebas más grande de Europa.

GMC. ¿Los Fondos Next Generation UE y el Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia de España, qué oportunidades ofrece a los planes municipales en materia de transporte y movilidad sostenible?

J.L. M. Almeida. Los fondos europeos **representan una oportunidad para profundizar y acelerar las políticas** de movilidad sostenible que llevamos casi tres años implementado y cuyas líneas maestras coinciden con las nuestras.

Madrid ha concurrido al "Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones, la transformación digital y sostenible del transporte urbano" con cargo al Fondo Europeo de Recuperación Next Generation EU a través de **43 proyectos que suponen una inversión de 300 millones de euros.**

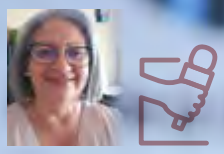
Los proyectos presentados están en línea con la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y se centran en la electrificación de la flota de la EMT con la compra de más de 200 autobuses eléctricos y la electrificación del Centro de Operaciones de Carabanchel, la ampliación y modernización de BiciMad o la implantación de zonas de bajas emisiones, entre otras.

> Estamos trabajando en ampliar las aceras y llevar las peatonalizaciones a todos los distritos de la capital. La peatonalización de la Puerta del Sol, nuestra plaza más emblemática, ha sido la primera de estas actuaciones.

> Madrid es la única capital europea en la que conviven todos los modos de movilidad sostenible existentes.

ENTREVISTA A JOSÉ DE LA UZ , ALCALDE DE LAS ROZAS

"La Feria MOGY tiene un encaje magnífico en nuestro municipio"



Entrevistadora:
María Victoria de Rojas

Sostenible, que ofrezca calidad de vida sin poner en riesgo los recursos, preocupada por el medio ambiente y a la vanguardia de la tecnología, así serán las ciudades del futuro. Ciudades que garanticen el equilibrio entre crecimiento económico, cuidado del medio ambiente y bienestar social, sin poner en peligro los recursos del mañana. Así nació MOGY, una feria que trata de cubrir todo ese ecosistema en cuatro grandes áreas: movilidad, sostenibilidad, hogar y *smartcity*, y que trata de concienciar al público de la necesidad de un mundo más sostenible.

El alcalde de Las Rozas, José de la Uz, durante una de sus intervenciones en la X Asamblea y Comité Técnico de la Red Española de Ciudades Inteligentes, celebrada en Las Rozas.

> Esta edición supone la consolidación de una feria que encaja perfectamente en la estrategia de ciudad que estamos desarrollando en Las Rozas.

¿Cómo se ha desarrollado la II edición de MOGY?

Ha sido una edición muy interesante desde varios puntos de vista. Primero porque el número de expositores, en torno a 60, ha crecido de manera significativa. En segundo lugar, porque ha incorporado un mayor número de soluciones alternativas de movilidad, soluciones energéticas innovadoras para el hogar y servicios de todo tipo, más allá de los últimos productos híbridos y eléctricos de las grandes automovilísticas, que siempre son un reclamo que despierta gran interés. Y en tercer lugar por el éxito de público, que se ha acercado no solamente para conocer de cerca estas novedades, sino que también ha podido probarlas.

A consecuencia de todo ello esta edición supone la consolidación de una feria que encaja perfectamente en la estrategia de ciudad que estamos desarrollando en Las Rozas, y que también da respuesta a las demandas del público del municipio.

¿Qué importancia tiene la celebración de una feria como esta para Las Rozas?

Las Rozas es una ciudad con gran actividad económica, formada fundamentalmente por familias jóvenes, muy extensa en cuanto a superficie y enmarcada en diferentes zonas naturales que también la atraviesan en varios corredores. Esto se traduce en una población muy interesada en la innovación, la movilidad y el medio ambiente, y en consecuencia en una estrategia de ciudad a medio y largo plazo basada en la innovación, la vertebración del ecosistema empresarial innovador, que adelante la movilidad del futuro y que sea capaz de compatibilizarlo no solo con el respeto, sino también con la potenciación de nuestro privilegiado entorno medioambiental.

La Feria MOGY por tanto tiene un encaje magnífico en nuestro municipio, que además cuenta con la ventaja de la cercanía y buena conexión con la ciudad de Madrid.

¿A qué perfiles de empresas y profesionales va dirigida la feria?

Se trata de una feria eminentemente dirigida al gran público, al consumidor final, que es la prioridad tal y como está concebida. A pesar de ello la primera jornada y la mañana de la segunda son las que tienen un carácter más empresarial y profesional. En la feria se dan cita algunas de las empresas más innovadoras en soluciones de futuro en varios sectores, como la energía solar o los vehículos de movilidad personal, y por tanto es un escenario propicio para potenciar redes de colaboración entre las mismas, algo que también tratamos de hacer desde el Ayuntamiento a través de diferentes herramientas.

Una de ellas es Las Rozas Innova, la empresa municipal para la innovación, transporte y sostenibilidad, que colabora directamente con Boosters Group en la organización de este gran evento y que es la responsable de dotar de contenido al stand de Las Rozas en colaboración con las diferentes concejalías. A lo largo de cuatro días este espacio se ha convertido en un punto de debate sobre las ciudades del futuro, un lugar de encuentro para empresas y expertos de diferentes sectores y un aula donde se han realizado diferentes talleres y conferencias sobre medio ambiente, energía, movilidad….

MOGY está concebida para que los visitantes no solo conozcan las últimas novedades sino para que también las experimenten. ¿Es la mejor manera de ayudar a concienciar a la gente?

Sin duda. La mejor manera de creer y apostar por soluciones innovadoras es comprobar en primera persona su funcionamiento y tomar conciencia de que se trata de soluciones reales, prácticas y que ya están aquí.

En Las Rozas hemos realizado una apuesta decidida para convertirnos en el campo de pruebas o *sandbox* de este tipo de tecnologías porque creemos en ellas y estamos convencidos de es necesario que las personas se familiaricen con ellas. Antes o después serán una palanca para mejorar la calidad de vida de todos. Una prueba de ello es la primera experiencia de un vehículo autónomo en las calles de una ciudad española, que se desarrolló en el centro del municipio durante este invierno en colaboración con Goggo Cart.

Volviendo a MOGY, este año la feria ha tenido un mayor componente de experiencia directa de las tecnologías por parte de los

visitantes y creo que ha sido algo muy positivo con una gran respuesta por parte del público.

Y de entre esas novedades presentadas ¿cuál le ha llamado más la atención?

En el Ayuntamiento estamos trabajando en un proyecto que nos apasiona, para dotar de placas solares y térmicas a todas las cubiertas de los edificios municipales, en concreto 26, con el objetivo de lograr el abastecimiento propio, pero también con el de generar comunidades solares, lo que sería una experiencia pionera en España.

Quizá por ello me he fijado especialmente en las nuevas soluciones que han estado presentes en la feria en este sentido, aunque también es muy llamativa la evolución de la industria automovilística, que está haciendo un esfuerzo titánico para desarrollar en tiempo récord soluciones cada vez más atractivas, o propuestas de movilidad personal como patines, patinetes o bicicletas eléctricas, que están generando un sector muy atractivo, con multitud de empresas de tamaño medio que están demostrando un dinamismo y una capacidad de adaptación constante ejemplar.

MOGY es una feria que neutraliza la huella de carbono que produce ¿de qué manera actúa?

Hoy en día en un evento de estas características es impensable que no se realice con una huella de carbono cero. Una de las mejores y más accesibles soluciones que tenemos hoy en día para equilibrar emisiones es la realización de plantaciones, que es el mecanismo elegido no solo por los organizadores de la feria, sino también por el propio Ayuntamiento, que ha plantado directamente cerca de 8.000 árboles en los últimos años en el municipio, a lo que se suman más de 4.000 en colaboración con empresas como Hyundai o LG.

De manera paralela se ha celebrado la X Asamblea y Comité de la Red Española de Ciudades Inteligentes (RECI). ¿Cuántas ciudades (españolas y extranjeras) han participado?

Ha sido un honor acoger en nuestro municipio el décimo aniversario de la Asamblea de la Red de Ciudades Inteligentes españolas, una institución que cada vez alcanza una mayor velocidad de crucero y que está permitiendo que las ciudades que tenemos una apuesta decidida por la innovación y la tecnología como palanca para mejorar la vida de nuestros vecinos y la sociedad en la que nos enmarcamos compartamos experiencias e información y podamos aprovechar sinergias para crecer juntos como Smartcity.

En esta edición han estado presentes de manera presencial unas 25 ciudades de la red, compuesta en total por 89 ciudades miembro y 40 municipios amigos. Todas ellas han estado presentes de una u otra forma, bien de manera presencial, bien conectadas de forma telemática, bien mediante algún delegado.

¿Y las principales tendencias y focos de actuación en el desarrollo de las SmartCities que se han derivado de esta reunión?

Además de la celebración de la Asamblea y el Comité Técnico, donde se dirimieron algunas cuestiones técnicas, administrativas y de funcionamiento, quizá lo más interesante ha estado en la mesa de alcaldes y el Comité Técnico abierto al público, donde se dieron cita cerca de 200 personas. En él se trataron temas como la "interoperatividad y modelos de datos", "Ecosistemas sostenibles en torno a las ciudades inteligentes", "La ciudad como laboratorio de innovación para las empresas", o el análisis del "presente, pasado y futuro" de la RECI.

¿Habrá novedades en la tercera edición? ¿Cuándo tendrá lugar?

La próxima edición del Comité Técnico de la Red Española de Ciudades Inteligentes se celebrará en Rota el próximo 1 de julio. Más adelante, los días 10 y 11 de octubre, Palma de Mallorca acogerá la II edición del Congreso Nacional SmartCity de la RECI. Será un nuevo punto de encuentro en el que seguir trabajando a través de talleres, conferencias, mesas de trabajo y debates abiertos por el futuro de las ciudades inteligentes, más innovadoras, más sostenibles y mejores para todos los vecinos.

El alcalde de Las Rozas, José de la Uz, Junto al viceconsejero de la Comunidad de Madrid David Pérrez, durante la inauguración de la Feria MOGY.

> Este año la feria ha tenido un mayor componente de experiencia directa de las tecnologías por parte de los visitantes.

TIPSA

Envíos verdes para un planeta mejor

ECOTIPSA

www.tip-sa.com

ENTREVISTA A BERTA BARRERO, DIRECTORA GENERAL DE MOBILITY DE INDRA

"La tecnología es la palanca fundamental para hacer realidad el paradigma de movilidad sostenible"

BERTA BARRERO
Directora general de Mobility de Indra

Entrevista: Global Mobility Call

> Desde nuestro punto de vista, para alcanzar una verdadera movilidad sostenible es necesario, entre otras cosas, un nuevo modelo de planificación y gestión integral y global, que integre y ordene todos los modos y medios de transporte, los datos del tráfico y la gestión de las infraestructuras.

GMC. ¿Qué papel está teniendo la tecnología inteligente en el impulso a la movilidad sostenible?

Berta Barrero. El sector de la movilidad se encuentra en un momento crítico en su necesidad de acelerar su transformación digital y cultural. Necesidad y urgencia que, sin duda, ha incrementado el impacto de la pandemia del Covid-19.

En esa profunda transformación, la tecnología es la palanca fundamental para hacer realidad el paradigma de movilidad sostenible.

Desde nuestro punto de vista, para alcanzar una verdadera movilidad sostenible es necesario, entre otras cosas, un nuevo modelo de planificación y gestión integral y global, que integre y ordene todos los modos y medios de transporte, los datos del tráfico y la gestión de las infraestructuras. Un modelo en el que sea inmediata la compartición de datos y más eficaz la integración de sistemas, de forma que mejore la movilidad diaria de viajeros y mercancías.

En Indra, como compañía tecnológica más sostenible del mundo, según el Índice Dow Jones de Sostenibilidad (DJSI), impulsamos esa movilidad más sostenible, a la vez que colaborativa, segura y eficiente, mediante soluciones que incorporan las últimas tecnologías digitales y que están basadas en sistemas inteligentes, automatizados y autónomos, para avanzar hacia ese modelo global de gestión de la movilidad, con una visión trasversal y multimodal.

Nuestra misión como tecnólogos expertos en sistemas para las infraestructuras y el transporte es contribuir con nuestras soluciones a impulsar, a partir de la innovación y los proyectos desarrollados con nuestros clientes, una nueva movilidad, que a su vez supere los retos de sostenibilidad a los que se enfrenta nuestra sociedad.

GMC. ¿Qué ejemplos puede mencionar de cómo esta tecnología está cambiando el modelo de movilidad?

Berta Barrera. Una plataforma de plataformas, como nuestra plataforma In-Mova Space, permite integrar los datos y la gestión del tráfico, el transporte público, las infraestructuras y la logística, aportando inteligencia para una gestión global, asegurando un reparto modal más eficiente, maximizando la capacidad de las infraestructuras, ajustando la oferta a la demanda real y mejorando los servicios prestados a los ciudadanos.

De forma más específica, también puedo destacar algunos ejemplos de soluciones y experiencias de Indra que ya están contribuyendo a la transformación de la movilidad, como los sistemas avanzados de ticketing account based, más ágiles y cómodos para los ciudadanos, que hemos desarrollado para la red de transporte público de Riad; soluciones para el pago por uso de la infraestructura según el tráfico, los ocupantes o la contaminación del vehículo como las desplegadas en Estados Unidos; sistemas de operación y ecodriving para mejorar la eficiencia del transporte público; plataformas colaborativas como la del proyecto Simple para el intercambio de datos de toda la cadena de suministro en España; la aplicación de Blockchain para garantizar la seguridad y trazabilidad de las transacciones en la gestión de la movilidad multioperador; o las soluciones para el vehículo conectado y autónomo con las que hemos sido pioneros en Europa.

GMC. ¿Cuáles son los principales retos que observa en el diseño de una movilidad más sostenible, eficiente y segura?

Berta Barrera. La movilidad debe contribuir al desarrollo de ciudades más verdes y habitables para las personas, con el reto de una reducción drástica de las emisiones contaminantes del transporte, impulsando nuevos flujos más limpios, liderados por el transporte público, en los desplazamientos de viajeros y mediante una apuesta decidida por la multimodalidad en el transporte de mercancías. La movilidad debe ser una vía efectiva para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.

Además, es necesario un cambio cultural en el sector, administraciones públicas, operadores e industria, que facilite que se compartan todos los datos y se integren mejor los sistemas. El fin es lograr una mayor eficiencia en la gestión de los recursos públicos y una mejor información al viajero, que le facilite una mayor accesibilidad y flexibilidad en sus opciones de viaje.

Igualmente, la disrupción tecnológica exige una aceleración en la transformación y tecnificación del talento para que pueda acomodarse a los nuevos modelos de negocio de gestión y operación que se están incorporando.

Por otra parte, la capacidad de las infraestructuras del transporte es finita y los recursos públicos son limitados y, nuevamente, la tecnología y los sistemas autónomos e inteligentes son la clave para optimizar, planificar y operar los distintos medios de transporte de forma más segura, eficiente y sostenible.

Global Mobility Call reúne a todos los actores de la movilidad sostenible

Administraciones, empresas, profesionales, académicos... debatieron durante tres días sobre el futuro de la movilidad sostenible.

Global Mobility Call ha dado respuesta a la necesidad de reunir a todos los actores de la movilidad en un momento de profunda transformación. La necesidad de actuar frente a la crisis climática y la crisis energética, aprovechando la oportunidad que brindan los fondos europeos de recuperación **NextGenerationEU** con 800.000 millones de euros, han hecho de Global Mobility Call una oportunidad sin precedentes para forjar el futuro de la movilidad descarbonizada, segura, digitalizada y respetuosa con el planeta y la salud de las personas, alineada con los **Objetivos de Desarrollo Sostenible, el Acuerdo de París y el Pacto Verde Europeo.**

Texto: **Mayte Rodríguez**
mayte.rodriguez@citymotion.es

> La segunda edición del evento en 2023 será abierta al público.

Global Mobility Call ha resultado ser un inmejorable marco de debate y análisis sobre todo el entramado de la movilidad, contando en sus múltiples mesas de debate con la participación de administraciones, expertos, industria, empresarios, plataformas y asociaciones vinculadas con la movilidad. Debates sobre futuro, convivencia de modos, tecnologías, infraestructuras, combustibles, digitalización… Y sobre todo, un foro donde ha habido una implicación muy importante del gobierno español y sus administraciones.

De hecho, el presidente del Gobierno de España, Pedro Sánchez, clausuraba el pasado 16 de junio la primera edición de Global Mobility Call. Un congreso en el que responsables de empresas, instituciones, expertos y académicos han puesto de manifiesto la urgencia de promover una movilidad limpia, inclusiva, digital y conectada

Global Mobility Call ha reunido a más de 4.500 asistentes presenciales y 13.000 en su plataforma digital Live Connect, procedentes de 40 países, registrándose por el momento más de 1,3 millones de visualizaciones de la programación en directo. Además, 250 periodistas han cubierto los más de 100 diálogos multisectoriales, donde han intervenido más de 300 panelistas, representantes públicos y empresariales, emprendedores, académicos y expertos que han presentado propuestas, ideas, informes y reflexiones sobre los rápidos procesos de cambio de la movilidad.

De entre las principales conclusiones del congreso destaca la necesidad de realizar proyectos nacionales e internacionales que impulsen la digitalización, la descarbonización, la conectividad, el transporte intermodal y multimodal, la transformación industrial, el diseño urbano, la mejora del transporte rural, la financiación y los servicios profesionales.

El presidente del Gobierno de España, **Pedro Sánchez,** clausuró Global Mobility Call afirmando que este foro "es el mejor ejemplo de la capacidad de resiliencia, de la ambición de transformar, de la imprescindible colaboración entre lo público y privado, de la fortaleza de empresas y del conjunto de la sociedad española. Ambas comparten una habilidad especial para hacer frente a las dificultades y adaptarse ante nuevos escenarios que se imponen".

En este acto final del congreso, la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, **Raquel Sánchez,** expresó también que con Global Mobility Call se aspira *"a servir de referente de esta nueva movilidad y convertirnos en el escaparate de quienes persiguen objetivos similares. En este congre-*

> Para afrontar la pérdida de eficiencia y de espacio público, el carsharing se presenta como la nueva herramienta de planificación urbana.

so, hemos visto reforzados nuestros planteamientos y confirmado que nuestros objetivos son realistas. Queremos que de aquí a unos años nuestras ciudades hayan eliminado de su parque móvil los vehículos de combustión y que el ferrocarril haya ganado una importante cuota de mercado".

Por su parte, el presidente del Comité Ejecutivo de IFEMA MADRID, **José Vicente de los Mozos,** ha explicado que en estos días en Global Mobility Call se ha mostrado *"la inspiración y las claves para adentrarse en negocios de grandes oportunidades, que está identificado como prioritario para acceder a los fondos de recuperación",* a la vez que el evento ha generado *"un contenido y un networking profesional, que habrá de traducirse en un impulso real a la movilidad sostenible".*

"Hemos de interpretar cuantos contenidos y contactos del máximo interés se han producido estos días. Será nuestro trabajo ordenar y poner a disposición de los diferentes sectores, y los miles de profesionales que han participado en Global Mobility Call, este importante legado", ha manifestado en el acto de clausura en el que aprovechó para anunciar que **la segunda edición del evento en 2023 será abierta al público.**

Teresa Ribera propone convertir España en un hub europeo para la electromovilidad

También durante los encuentros celebrados en GMC, Teresa Ribera ha hablado de la necesidad de centrarse en la movilidad, y en su relación con la salud. Y es que el sector de transporte de la movilidad tiene un papel central en muchos de los aspectos cotidianos, pero también en los desafíos tecnológicos en materia de descarbonización. *"Necesitamos trabajar todos juntos, desde los agentes clásicos hasta los nuevos que han entrado a aportar ideas",* ha señalado la Ministra.

Del mismo modo, Ribera ha apuntado que estamos en momentos de grandes cambios, de búsqueda de soluciones para un futuro próximo. Aunque la velocidad a la que estamos trabajando aún no ha con-

> En España sigue la tendencia incrementándose el porcentaje de venta de vehículos nuevos, se esperan 250.000 unidades nuevas en 2023.

seguido afianzar su velocidad de crucero, según la titular de Transición Ecológica, sí estamos viviendo una sucesión de muchos cambios que nos fuerzan a aumentar esta velocidad.

Además, ha indicado Teresa Ribera, *"hemos vivido momentos convulsos tras dos años de pandemia, en los que no esperábamos ciertas sacudidas como, por ejemplo, bloqueos en suministros. Esto nos ha hecho plantear soluciones para reducir los niveles de dependencia y vulnerabilidad. Dicha situación genera un enorme sufrimiento, pero plantea retos importantes"*.

La ministra ha hablado de la apuesta del Gobierno de España por la combinación de los modelos de movilidad clásica con los modelos de transporte por ferrocarril, urbano… algo que tendrá un peso importante en la industria, en los empleos, en la vida de nuestro país para modernizarlo.

Ha destacado también el impulso al vehículo eléctrico y la potencia de esta industria en España, que no solo cuenta con aquellas casas que ensamblan las piezas y producen los vehículos para los mercados, sino también el conjunto que nos permite llevar a cabo esta tarea, en algunos casos como líderes de algunos de los componentes claves para impulsar esta transformación.

En España sigue la tendencia incrementándose el porcentaje de venta de vehículos nuevos, se esperan 250.000 unidades nuevas para el mercado en 2023.

"Nuevos modelos de negocio, nuevas oportunidades que no hacen más que aparecer en nuestra vida cotidiana. Todas estas incorporaciones se deben materializar escuchando a todo el mundo con el objetivo de convertir a España en un hub europeo para la electromovilidad", concluía Teresa Ribera, ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

5G Mobix, el proyecto europeo que une 5G y movilidad autónoma

El Foro Tech, Data & Innovation ha albergado la presentación del Proyecto Europeo 5G Mobix que desarrollará y probará las funcionalidades de los vehículos automatizados y conectados utilizando las innovaciones tecnológicas.

Moderado por David Fidalgo, vicepresidente de la Asociación Española el Vehículo Autónomo Conectado, Coen Bresser, responsable de 5G Mobix Ertico - Its Europa, junto con Francisco Sánchez Pons, director de Electronics & Itsctag y Roman Antun Saakel, Senior Consultant en Detecon, han analizado la viabilidad del proyecto y el uso de la tecnología 5G para la movilidad autónoma.

> El 5G espera ser un gran aliado porque podrá generar y analizar una cantidad de datos que pueda reducir todos los gastos económicos y modernizar la movilidad.

La evolución del transporte, en concreto de los vehículos, pasa por el desarrollo hacia la autonomía de los mismos. Para poder conseguir una conexión eficiente y completa de todos los datos que afectan a la circulación, es de gran importancia contar con una red de datos potente que sea capaz de albergar e intercambiar toda esta información para dotar a estos vehículos de la última tecnología en el big data. Para ello el 5G espera ser un gran aliado porque podrá generar y analizar una cantidad de datos que pueda reducir todos los gastos económicos y modernizar la movilidad.

Si se observa el paradigma internacional, se puede diferenciar la hoja de ruta que existe entre EE.UU. y Europa, en lo que respecta al desarrollo futuro del vehículo eléctrico, pero es clave unir fuerzas para lograr una mejor evolución. Es importante destacar también que desde ambas partes se está trabajando en ello, pero resulta fundamental la aplicación de una legislación y estandarización de un marco regulatorio que cubra este aspecto, así como que el sector público y privado se involucre en la financiación.

Poder contar con el 5G para aplicar su uso en la automoción es uno de los grandes avances de esta industria, tal y cómo han resaltado los expertos de este espacio de debate. Pero no se debe quedar aquí, es necesario que las empresas de telecomunicaciones también sean partícipes del desarrollo de la movilidad del futuro para seguir ayudando en la conducción, no solo de transporte privado sino también público de pasajeros y mejorar toda la estructura de la movilidad.

New Generation Congress, los jóvenes protagonizan el debate sobre el futuro de la movilidad

El Auditorio de Global Mobility Call acogía también la presentación de los resultados de New Generation Congress, desarrollado el pasado mes de mayo en Zaragoza, y en el que participaron más de 150 jóvenes para debatir y poner en común sus propuestas en materia de movilidad, con la sostenibilidad como elemento común de todas ellas.

New Generation Congress es un evento organizado en el marco de Global Mobility Call, coorganizado por IFEMA MADRID, Mobility City, de Fundación Ibercaja, y Smobhub

En la presentación han participado José Luis Rodrigo, presidente de la Fundación Ibercaja; Antonio Soriano, Project Manager de Mobility City, Fundación Ibercaja; Xavier Verdaguer, fundador de Imagine; María Teresa Santos, Professional Development Manager en Fundación Ibercaja, y Gema Guzmán, Talent Programs Director en la Fundación Princesa de Girona. Además, han estado apoyados por algunos de los jóvenes participantes en esta primera edición del congreso, quienes han podido contar de primera mano sus impresiones y experiencia en este proyecto en el que dibujar las líneas del futuro de la movilidad desde el punto de vista de los jóvenes.

Durante las dos jornadas de New Generation Congress, los jóvenes, a través del Think Tank, propusieron también infraestructuras públicas de concentración para la última milla de entrega de mercancías a domicilios, además de soluciones inclusivas para colectivos como las personas mayores y otras específicas para llevar a cabo en el medio rural.

net4things
net4things
Unlocking the value of mobility data
net4things
Unlocking the value of mobility data
ads

CARRIL BUS-CITY MOTION

GLOBALMBLT

arriva
arriva
El movimiento sostenible

SMART ENERGY
IT IS TIME TO ACT
ZITY

cabify

indra

BIRD
Redexis

ENTREVISTA

NOEMÍ MOYA, RESPONSABLE REGIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA ESPAÑA, ITALIA, FRANCIA Y BÉLGICA DE VOI TECHNOLOGY

"El ciudadano tiene aún un gran desconocimiento sobre las normas de uso del patinete eléctrico"

"Creando ciudades para las personas, reduciendo la contaminación atmosférica y acústica acabando con la congestión de tráfico en toda Europa". Es uno de los principales lemas de Voi Tecnology. En opinión de Noemí Moya, responsable regional de Políticas Públicas para España, Italia, Francia y Bélgica de Voi Technology "las administraciones tienen que regular basándose en datos reales, no en percepciones".

Entrevistador: Antonio Gigirey Ferreiro

NOEMÍ MOYA
Responsable regional de Políticas Públicas para España, Italia, Francia y Bélgica de Voi Technology

Voi Technology ha regresado a España. ¿Cuáles son sus planes?

La compañía se fundó en 2018. Estocolmo fue la primera ciudad en la que lanzamos nuestros servicios. Y la segunda fue Madrid. Los fundadores de la empresa están enamorados de España. Estuvimos en Murcia, Zaragoza, etcétera. ¿Por qué nos fuimos? Porque era un caos. No existía una regulación clara. Nosotros solo entramos en aquellas ciudades que tienen un modelo ordenado de ciudad. En aquel momento en España no existía ninguna regulación nacional ni local. No se trata solo de regular dónde se aparcan los patinetes. Una ciudad ha de dejar claras en sus normas la velocidad, las calles permitidas, etcétera. La percepción por parte del ciudadano, en aquella fase, se puede decir que era negativa hacia los patinetes eléctricos. Por mucho que nosotros quisiésemos que se hiciesen las cosas bien, las ciudades no estarán preparadas si no se actualizaban a nivel de regulación. Con esto, pensamos que lo mejor para la reputación de la empresa y su filosofía era plantearnos una salida temporal hasta que las cosas cambiasen, como, de hecho así ocurrió en 2021.

¿Por qué recurrir a Voi hoy en día?

Con nuestra firma puedes circular y aparcar en casi toda la ciudad. Eso sí, pedimos a nuestros usuarios el máximo respeto con los peatones y resto de personas que circulan por las calles. En las vías compartidas debemos recordar que siempre tendrá prioridad el peatón. Algo muy importante es que contamos con zonas específicas de circulación y aparcamiento. Creamos estas zonas en colaboración con las ciudades para adaptarnos a las necesidades locales y evitar que pueda haber patinetes aparcados en las aceras y dificultando el tránsito de peatones. El apoyo de las administraciones locales para regular esto es fundamental. Somos una empresa de micromovilidad. Estamos verdaderamente comprometidos con la sostenibilidad tanto a nivel de personas como del medio ambiente.

¿Cuál es la visión de la empresa?

Una de las señas de identidad de nuestra firma es que creemos en ciudades libres de congestión, ruido y contaminación. Creemos en ciudades donde las personas puedan moverse libremente y de forma segura. Para lograr esto, hemos desarrollado la tecnología más avanzada y la hemos hecho accesible a todos.

Queremos que la transformación de la micromovilidad se produzca de un modo correcto. Usando la tecnología y dando cobertura a las necesidades de los pueblos, ciudades y administraciones. Somos una empresa neutra en huella de carbono y hemos adoptado los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidad (ODS) como principio de actuación.

En el caso de Sevilla, ¿por qué habéis elegido esta ciudad?

El 1 de julio se ha cumplido un año desde que estamos de nuevo operando en España y esta nueva etapa empezó en Sevilla. ¿Qué hizo la ciudad de Sevilla? Pensar, vamos a probar un modelo. Antes de lanzar el servicio decidieron probar qué modelo querían implantar en la ciudad. De forma organizada, el Ayuntamiento de Sevilla abrió una licitación para disponer de 2.000 patinetes, con dos empresas. Y fijar unas reglas. ¿Cuáles? Un mapa de la ciudad en el que te dicen dónde puedes y dónde no puedes circular, así como cuál es la velocidad a la que puedes ir en patinete en cada sitio. En segundo lugar, creó una red de aparcamientos para patinetes. Es obligatorio aparcar en esos puntos en concreto. Allí

donde existe un distintivo de que se puede aparcar. Las normas están claras.

Para entrar en un municipio hay que contar con un equipo de profesionales propio en la ciudad. Ellos se encargan de que los patinetes están bien aparcados, cargados y en perfectas condiciones de uso. Si algo falla estamos nosotros para corregirlo. Un sensor, por ejemplo, nos indica si un patinete está volcado. Y acudimos para dar cobertura a estos imprevistos. Apostamos por la calidad del servicio y por ser un verdadero apoyo a la movilidad ordenada en la ciudad.

Además, tanto los patinetes como las zonas de aparcamiento están permanentemente geolocalizadas. El patinete nos avisa dónde se puede aparcar y dónde no. La clave está en utilizar la tecnología junto con la red de aparcamientos de la ciudad de Sevilla. La tecnología la aplicamos de tal manera que si un usuario de forma reiterada aparca en zonas no autorizadas, se le puede bloquear ese código de usuario.

¿Con cuántos patinetes contáis actualmente en la ciudad de Sevilla?

Con 1.000 patinetes eléctricos. Hay zonas de la ciudad donde el servicio no está llegando actualmente, y vemos que es necesaria una ampliación de flota y zona de operaciones. Esto nos lo aportan los datos y pautas de comportamiento. Así, hemos comprobado que hay zonas con muchos trayectos que acaban. Y esto nos alerta sobre la necesidad de ampliar. Un ejemplo es la zona universitaria. Estamos trabajando con el Ayuntamiento para ver si podemos ampliar esas áreas. De hecho el diálogo con el ayuntamiento es fundamental para adaptar las zonas de aparcamiento, operación, velocidades, zonas de acceso prohibido, etc. Nosotros no tenemos todas las soluciones, pero de la mano del ayuntamiento sí podemos encontrarlas y aplicarlas juntos.

¿Están las administraciones diseñando planes que abarquen el uso compartido de diferentes formas de transporte por parte de los usuarios?

Sevilla es un ejemplo de un modelo correcto y eficaz del servicio de patinetes eléctri-

Nuestra premisa ha de ser poner en el centro la calidad del servicio.

cos. Están las normas claras y es una ciudad referente. Cuando vas a una ciudad el usuario ha de tener claro por dónde se puede y debe circular con el patinete. Los patinetes son un vehículo que va a coexistir con otro tipo de transportes. No van a desaparecer. Hay ciudades como Barcelona donde el patinete privado puede circular y el de alquiler, no. Y además, no presentan unas normas claras sobre su uso, lo cual genera caos. Gestionar el uso del espacio de la ciudad es básico. La experiencia nos dice que el patinete compartido de alquiler ayuda a muchas ciudades a regular la forma en la que los patinetes privados se mueven también por la ciudad. Y el diálogo entre todos los actores de la movilidad es fundamental.

Un ejemplo de buenas prácticas en este sentido es la ciudad de Sevilla. Nosotros, por ejemplo, tenemos un acuerdo con el Metro de Sevilla. Esta entidad ha establecido puntos de aparcamiento de patinetes en muchas de sus estaciones. Hacemos campañas de marketing y comunicación conjuntas. Nos integramos con todas sus plataformas. Todos debemos ser conscientes e que los ciudadanos van a usar diferentes vehículos para sus desplazamientos.

Muchos ayuntamientos observan estas tendencias para ofrecer alternativas de movilidad ajenas al coche particular. ¿Cuáles son las medidas que necesitan las ciudades en esta dirección?

Para que nos hagamos una idea, el espacio de un vehículo equivale a 20 patinetes. Además, cada vez se fabrican vehículos más grandes. Y esto es algo que se tiene que analizar. Entre todos debemos crear ciudades libres de ruidos y contaminación.

El patinete que tenemos en la ciudad de Madrid es una evolución muy importante con respecto a la primera versión que lanzamos. Contamos con los datos y la experiencia de muchos años de trabajo en diferentes ciudades de Europa. Un ejemplo: nuestros patinetes llevan incorporados intermitentes, algo que no ofrecíamos al principio. El diámetro de la rueda es mayor para aumentar la estabilidad. En Europa existen muchas calles adoquinadas. Contamos con doble freno y amortiguación. Y buscamos la seguridad del usuario. Invertimos mucho en I+D y desarrollo de producto. Todo para adaptarnos mejor a las demandas de nuestros usuarios.

¿Cuáles son vuestros planes en Madrid?

En esta ciudad contamos ya con más de 400 patinetes operativos. Estamos pendientes de que Madrid saque su nueva licitación. Se pretende ordenar lo que existe hasta la fecha. De hecho, se han creado puntos de aparcamiento a lo largo de la ciudad dentro del plan Madrid 360. Voi, de hecho, es actualmente el único operador que sólo permite a sus usuarios estacionar en estos aparcamientos, de tal forma que apuesta por una ciudad en la que las aceras sean exclusivamente para los peatones. Confiamos en que en el futuro esta forma de operar sea seguida por todos los operadores.

Nosotros aquí en Madrid convivimos con numerosos operadores. De hecho, empezaron 18 en la ciudad de Madrid. Hemos entrado porque confiamos en que la licitación permita la entrada de 2 ó 3 operadores como máximo. Y de este modo, que se tenga un mayor control de todo lo que ocurre con el servicio de patinetes en la ciudad. Muchos de estos reglamentos dependen a su vez del volumen de habitantes que tiene la ciudad. Contar con normas claras es clave.

Los grandes operadores de la industria acudís a las grandes ciudades. ¿Es una cuestión de rentabilidad?

La premisa ha de ser poner en el centro la calidad del servicio. Nosotros necesitamos equipos humanos y técnicos propios. Patinetes que ofrezcan garantías. Son inversiones muy altas. Entrar en ciudades pequeñas no siempre es rentable.

En mi caso, coordino también países como Italia, Francia y Bélgica. En estos mercados lo que están haciendo es licitaciones a nivel metropolitano. Por ejemplo, en ciudades muy pequeñas donde ellas no lograrían un servicio de estas características, lo están ampliando al ámbito metropolitano, caso de Burdeos. Es un servicio para 19 ciudades. Aquí lo importante es el diseño del servicio. De qué manera lo integras con el transporte público para que ayude a transformar la movilidad de las ciudades.

¿Te refieres a zonas metropolitanas que cuenten con servicios en la zona centro, verdad?

Claro. Deberíamos dirigirnos también en España hacia este modelo. Y de este modo, las ciudades medianas y pequeñas pueden disponer de este tipo de servicios para sus ciudadanos. Las ciudades de menos de 100.000 habitantes para muchos operadores no son rentables dado que para dar un buen servicio has de contar con personal, vehículos, etc. Y tenemos que poner los recursos para darles esta opción de contar con una red de patinetes eléctricos de alquiler. Si varios municipios colindantes se agrupan pueden crear hubs de movilidad sostenible que si tengan el tamaño crítico para establecer operaciones conjuntas.

¿Cuál es el perfil del usuario de patinete eléctrico?

En el norte de Europa se utiliza más. Existe un modelo más maduro. Y muchos perfiles de personas de más edad lo utilizan con frecuencia. En España el perfil es de un hombre joven, normalmente. Los ciudadanos necesitan infraestructuras seguras. La percepción de seguridad es importante. Y eso aún falta en muchas ciudades españolas. Nuestra empresa realiza muchas actividades para promocionar el uso del patinete eléctrico: eventos de seguridad, regalar cascos, etcétera. No obstante, lo esencial es que las ciudades diseñen una correcta infraestructura. Y segura para el uso del patinete.

Cada ciudad española regula de un modo diferente. ¿Esto a una firma internacional como la vuestra, de qué modo os afecta?

El ciudadano tiene aún un gran desconocimiento sobre las normas de uso del patinete eléctrico. Escuchas en muchas partes que el uso del caso es obligatorio en los patinetes de alquiler. Y no es cierto. Se aprobó la ley de movilidad y ésta cita que habrá que usar el caso obligatorio en aquellas situaciones en las que se regule. En España aún no se ha terminado de regular por parte de la DGT. Queremos que se regule nuestro sector pero también el de las bicicletas. Aunque abogamos por el uso recomendable del casco, el hecho de que se imponga como obligatorio puede persuadir a muchas personas de usar el patinete o la bicicleta aumentando el tráfico, la contaminación y, en muchos casos, la inseguridad.

La infraestructura y el límite de velocidad es lo que hace que no haya accidentes. El casco es una herramienta de protección para un tipo de siniestralidad muy concreta, sin más. Pero limitar la velocidad y establecer vías seguras es más importante y lo que realmente puede salvar vidas.

El patinete goza de mala fama en cuanto a los accidentes. Existe la sensación de que se producen muchos accidentes en patinete eléctrico en nuestro país. ¿Es esto real?

No, al contrario. El patinete es un fenómeno nuevo y muchas veces se le da en los medios una relevancia que a nivel de siniestralidad por fortuna no tiene. De hecho, tras haber analizado 70 ciudades en Europa hemos podido comprobar que la siniestralidad por millón de Km recorridos es afortunadamente baja. E incluso que el patinete compartido tiene una siniestralidad inferior a la de la bicicleta compartida. La administración tiene que regular en base a datos reales, no a percepciones. Cada año publicamos un informe en el que aportamos los datos de los accidentes que han tenido nuestros usuarios. El objetivo es que los accidentes sean cero. Hay que diferenciar el patinete de sharing del patinete particular. En el sharing la velocidad está limitada. En zonas peatonales el control es mayor, igualmente.

Otro de los debates ante los que se enfrenta este sector es el de los seguros. Todas las compañías de sharing tienen los patinetes asegurados. Ante usuario y ante terceros. En el patinete particular, a día de hoy, el usuario no está obligado a contar con un seguro. Es algo que ha de reflejar la futura ley.

El patinete se ha convertido a su vez en un instrumento para reparto a domicilio, por ejemplo. ¿Esto hay que regularlo mejor?

En el futuro iremos hacia un modelo de movilidad nuevo. En nuestra empresa de momento nos hemos centrado en ofrecer servicios de sharing de patinetes eléctricos y que esos servicios sean de la máxima calidad. Trabajamos para mejorar el producto. En entender mejor las necesidades de los clientes.

> **Nosotros entramos en aquellos lugares que tienen un modelo de ciudad.**

¿El uso del patinete ha sido una moda o llega para quedarse?

Yo estoy en Voi desde enero 2021. Profesionales del transporte público se quedaron con el mensaje o idea de que muchos usuarios del patinete abandonaron el autobús durante el covid por miedo a contagiarse. E hizo que nuestro mercado tuviera una expansión alta. Hoy en día las administraciones y los profesionales se han dado cuenta de que complementamos al transporte público. Lo que hacemos es traer negocio al transporte público. La clave está en la intermodalidad.

¿Qué experiencias positivas de otros mercados europeos se podrían implantar en España?

En Alemania, por ejemplo, los datos son muy positivos para el sharing de patinetes. Gracias, entre otras cosas a este sector, se produjo un aumento de más del 200% en el uso del transporte público. Estamos integrados con la red de transportes de la ciudad. Si se puede hacer en Berlín, también se puede alcanzar en Madrid u otras grandes urbes.

¿Cuál es el futuro de la movilidad?

La idea sería dejar de tener coches particulares y tender a movernos más a través de plataformas de servicios como la nuestra.

ENTREVISTA CON GERMÁN AGULLÓ, CEO Y COFUNDADOR DE GDV MOBILITY

LOS PATINETES SE PUEDEN REPARAR

GDV es una plataforma digital de distribución de repuestos de vehículos eléctricos que ofrece a los usuarios la posibilidad de contar con recambios para cualquier VMP en toda Europa, para darle continuidad a su producto. Actualmente la empresa ya sirve recambios en menos de 4 horas en muchos puntos de España y un máximo 48 horas para algunos puntos de Europa como Polonia.

En un mundo donde nos preocupa la huella que dejamos parece un despropósito que miles de productos se desechen porque su reparación es más costosa que comprarnos uno nuevo. Con los vehículos de movilidad personal, especialmente con los patinetes lo hemos sufrido en los últimos años. Y es que, hasta hace nada, cuando una pieza del patinete se estropeaba, se terminaba tirando el patinete y comprando otro. Ahora se pueden reparan estas piezas aumentando la vida del patinete y, por supuesto, contribuyendo a mejorar la sostenibilidad de este medio de transporte, además de ser beneficioso para la economía de empresas y usuarios.

En esta ocasión preguntamos a uno de los creadores de GDV Mobility, una nueva empresa que, precisamente, se dedica a reparar los vehículos destinados a la micromovilidad.

Entrevistadora: **Mayte Rodríguez**
mayte.rodriguez@citymotion.es

CityMotion. ¿Nos puedes hablar en primer lugar de GDV Mobility, qué tipo de sociedad es: personal, instalaciones, ubicación…?

German Agulló. En GDV somos tres socios fundadores, venimos todos de sectores distintos, Héctor viene del mundo de gerencia inmobiliaria, Óscar viene de la Ingeniería y construcción de naves industriales, y yo, del mundo de la operativa de comercio internacional.

Actualmente estamos ubicados en el vivero industrial de Alicante, con una nave de 600 m^2. Aquí llegamos en septiembre, pero es muy posible que en los próximos meses tengamos que cambiar la ubicación para ampliar instalaciones.

Actualmente nuestra plantilla es de 11 trabajadores y pretendemos seguir ampliándola durante los meses de junio y Julio.

CityMotion. ¿Cómo funciona GDV Mobility? ¿quiénes son los clientes, las empresas operadores de bicis y patinetes, los usuarios particulares…? ¿Se abordan soluciones diferentes para una empresa propietaria de estos vehículos que para un particular?

German Agulló. GDV funciona como una plataforma digital de distribución de

> La empresa gestiona en la actualidad, a través de su software, más de 400 clientes que distribuyen sus productos a más de 5.000 tiendas repartidas por toda la geografía española.

GERMÁN AGULLÓ
CEO y cofundador de GDV MOBILITY

repuestos de vehículos eléctricos, lo que pretende es poder ofrecer a usuarios la posibilidad de contar con recambios para cualquier VMP en toda Europa, para darle continuidad a su producto. Actualmente y gracias a nuestra plataforma, estamos sirviendo recambios en menos de 4 horas en muchos puntos de España y máximo 48 horas para algunos puntos de Europa como Polonia.

CityMotion. Existe un mercado de segunda mano de bicis y patinetes eléctricos que gestione la empresa o que facilite al usuario

German Agulló. Sí existe, el mercado de segunda mano del patinete eléctrico es complicado, ya que la electrónica sufre mucho dependiendo del uso que le de cada usuario, y la diferencia económica no suele superar un 33% de ahorro respecto a un vehículo nuevo.

CityMotion. ¿Se puede alargar la autonomía de los vehículos existentes con cambios de baterías de mayor potencia, existe esa opción?

German Agulló. Sí, se pueden añadir baterías extra al vehículo, esto aumenta las autonomías, lo que no podemos hacer es sustituir la batería del VMP por otra diferente.

CityMotion. La reparación entiendo que es más habitual en las bicis eléctricas que en los patinetes…

German Agulló. El patín eléctrico es un vehículo que ha llegado hace poco tiempo a nuestras calles, poco a poco lo vemos con más asiduidad, hasta hace poco era un vehículo de usar y tirar, pero ahora el número de reparaciones está creciendo constantemente.

Por otro lado, la bicicleta eléctrica lleva más años en el mercado y está instaurada en toda Europa con lo que el número de vehículos es mucho mayor, aunque poco a poco en muchas ciudades se está equiparando con los patinetes.

CityMotion. ¿Qué es lo que más problemas da en este tipo de vehículos respecto a su mantenimiento?

German Agulló. Lo más problemático suelen ser los neumáticos, necesitan una revisión de presión semanal, y esto casi nunca se hace, con lo que suele haber bastantes pinchazos. También son comunes los fallos electrónicos, normalmente por entrada de agua o golpes en el vehículo.

CityMotion. El coste medio de las reparaciones de bicis y patinetes cómo es en relación con el precio del vehículo nuevo

German Agulló. El coste de reparar un vehículo eléctrico es mucho más económico que comprar uno nuevo, ahora mismo la parte más cara de los vehículos eléctricos son las baterías.

En GDV Mobility estamos rehabilitando baterías que han tenido algún problema para conseguir rebajar los costes y poder seguir alargando vida útil de los vehículos eléctricos, sin tener que hacer un fuerte desembolso económico.

CityMotion. ¿Cuál es la estrategia de desarrollo de su compañía a medio y largo plazo?

German Agulló. Creo que es muy importante tener el camino claro, y el futuro pasa por implementar la última tecnología en nuestra compañía, y ser la empresa de distribución de repuestos con la tecnología más avanzada del sector.

Además, pasa por fomentar el "user experience", y conseguir que sen toda Europa puedas tener un servicio mañana tarde.

> "GDV MOBILITY surge de la necesidad que había de un proveedor que trabajase con componentes de calidad en un sector donde lo único que se tenía en cuenta era el precio.

"En GDV MOBILITY buscan mejorar y asentar las bases del futuro en el sector de la movilidad, proporcionando piezas de calidad y a buen precio tanto a mayoristas como a tiendas de bicicletas y patinetes eléctricos para que el resultado final del producto, el patinete que compre el usuario, sea de la mayor calidad posible.

TECMA 2022 acogió la entrega de los Premios Escobas de Plata®, Oro® y Platino® de ATEGRUS®

ATEGRUS® HIZO ENTREGA DE LOS PREMIOS ESCOBA A DIFERENTES ENTIDADES POR SU PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

ATEGRUS® organizó el pasado 15 de junio, la XVIII edición del Concurso Escobas de Plata®, Oro® y Platino® en el marco de la Feria Internacional del Urbanismo y Medio Ambiente, TECMA 2022, organizada por IFEMA MADRID.

Numerosos Ayuntamientos y entidades tanto públicas como privadas ven reconocida su labor a favor el Medio Ambiente con estos galardones que ATEGRUS, otorga cada dos años, a aquellas instituciones y organismos que más destacan por sus iniciativas para mejorar todos los aspectos relacionados con la gestión de los residuos, la limpieza y el aseo de las ciudades e industrias.

La de este año es la decimoctava edición de un concurso que, a lo largo de su historia, ha otorgado un millar de galardones a Municipios, Diputaciones, Cabildos, Comunidades Autónomas, Empresas y Universidades de España, Méjico, Chile, Argentina, Perú y El Salvador.

La entrega de los premios estuvo presidida por Marta Peña Jaramillo, Jefe de Cooperación Internacional y Educación de la Embajada de Méjico en España, que estuvo acompañada por Lola González, Directora de TECMA; Jesús Diz, Presidente de ANEPMA, y Rafael Apraiz, Presidente de ATEGRUS.

El Concurso Escobas se celebra dentro de la iniciativa de ATEGRUS® por apoyar, premiar y difundir el buen saber hacer de la gestión de los residuos y el aseo urbano, así como la elaboración de proyectos y el desarrollo de tecnologías que permitan una gestión sostenible de nuestro Medio Ambiente.

Este certamen viene desarrollándose desde 1987.

> La Asociación otorga cada dos años sus Escobas de Platino, Oro y Plata a las instituciones y organismos que más destacan por su labor a favor del Medio Ambiente.

La feria del reciclaje analiza el futuro del sector y el papel de Europa

SRR ACOGIÓ EL 19 CONGRESO DE LA RECUPERACIÓN Y EL RECICLADO Y LA 4TH EUROPEAN RECYCLING CONFERENCE

Texto: **Mayte Rodríguez**
mayte.rodriguez@citymotion.es

El pasado 15 de junio, se celebró de forma conjunta, en el marco de la Feria Internacional de la Recuperación y el Reciclado, SRR 2022, el 19º Congreso Nacional de la Recuperación y el Reciclado y la 4th European Recycling Conference, coorganizados por la Federación Española de la Recuperación y el Reciclaje, FER, y la Confederación Europea de Industrial del Reciclaje (EuRIC, en sus siglas en inglés).

Con más de 500 congresistas inscritos, SRR 2022 ha acogido un evento que, por primera vez, aúna a los dos mayores congresos sobre recuperación y reciclaje en Europa, y que concita a los mayores expertos en la materia, junto a los últimos avances en maquinaria y tecnología al servicio de la transformación de residuos en recursos, que tienen su espacio en el Salón Internacional de la Recuperación y el Reciclado (SRR).

En su discurso inaugural, Hugo Morán, secretario de Estado de Medio Ambiente, destacó la importancia de que España acoja por primera vez de forma simultánea este evento.

Morán incidió en la necesidad de cambiar el actual patrón de consumo, "que está detrás de los principales problemas medioambientales a los que nos enfrentamos en estos momentos: agotamiento de recursos, contaminación de aguas, suelos y atmósfera, acumulación de residuos, degradación de sistemas, pérdida de biodiversidad y calentamiento global".

"En este escenario, cuyas consecuencias son cada vez más visibles, y ante el incremento de la población mundial y el consiguiente aumento del consumo de recursos, la apuesta por la economía circular es ineludible", señaló.

> Hugo Morán, Secretario de Estado de Medioambiente: "Ante el incremento de la población mundial y el consiguiente aumento del consumo de recursos, la apuesta por la economía circular es ineludible".

> No se trata de potenciar lo público, sino garantizar la actividad privada, "siempre bien regulada, para conseguir la descarbonización"

Impulsar la circularidad

Para hacer frente al actual modelo de economía lineal, "hemos de impulsar la circularidad para reducir el impacto sobre nuestro entorno, pero también por razones de economía y eficiencia; no olvidemos que, según un análisis realizado por la Comisión Europea y la Fundación Ellen MacArthur y McKinsey, implantar plenamente una economía circular en Europa supondrá un ahorro de 600.000 millones de euros, que el PIB aumente un 11% para 2030 y un 27% para 2050, en comparación con el 4% y el 15% en el escenario de desarrollo actual de carácter lineal, creando hasta entre un 2 y un 7% de empleo adicional", subrayó el Secretario de Estado de Medio Ambiente.

Para ello, "contamos con un nuevo marco regulatorio y con la posibilidad de movilizar financiación que ayudará a posibilitar ese cambio, para el que es necesario que todos, administraciones, empresas y gestores, colaboremos; sin olvidarnos de un actor que es imprescindible para alcanzar los objetivos a los que nos hemos comprometido con la Unión Europea: la ciudadanía", concluyó.

Mariano González, Viceconsejero de Medio Ambiente y Agricultura de la Comunidad de Madrid, quiso agradecer en su alocución inaugural "el esfuerzo del sector del reciclaje durante los meses de pandemia, demostrando que son un recurso esencial".

González también aludió al difícil contexto económico actual, "complicado aún más con la invasión rusa de Ucrania, que es un ataque contra la libertad y que condiciona nuestra actividad económica, por lo que el reto es mayúsculo". Sin embargo, "este escenario no nos debe hacer bajar los brazos, todo lo contrario, debemos intensificar y redoblar esfuerzos, y para avanzar en el cumplimiento de los objetivos tenemos que apostar por la regulación y el equilibrio del tridente: los papeles públicos, la innovación tecnología y el papel de las empresas".

Nueva Ley de Economía Circular

El Viceconsejero no dudó en señalar que las protagonistas de la recuperación "son las empresas del sector del reciclaje", por lo que "no se trata de potenciar lo público, sino de garantizar la actividad privada, siempre bien regulada, para conseguir la descarbonización". Para ello, "el marco regulatorio en la CAM que estamos haciendo es una ley de la economía circular que confiamos en tener aprobada antes de acabar la legislatura, que tiene un enfoque innovador y reformista desde el carácter de colaboración público-privada".

"Este texto va a complementar la ley estatal" y se estará basado en una "armonización normativa" porque "si queremos avanzar en una transición energética avanzada, es necesario que todas las CCAA estén alineadas", precisó. "Esta ley no va a incorporar más burocracia porque pensamos que la normativa debe ser la justa" y debe incluir "administración legislativa y seguridad jurídica", teniendo en cuenta que "este es un sector muy responsable, que ha generado importantísimas inversiones, contribuyendo al PIB nacional y generando un importante número de puestos de trabajo", concluyó González.

El futuro del reciclaje

Por su parte, Ion Olaeta, Presidente de FER, señaló en su discurso de apertura del Congreso que el futuro de los recicladores "se está jugando ahora mismo en Europa, debido a que las principales políticas se están dictando desde Bruselas". "Decisiones que nos parecen muy lejanas, al cabo del tiempo acabarán repercutiendo en nuestro día a día y en nuestra cuenta de resultados", pronosticó, y prueba de ello "es la nueva Ley de residuos y Suelos Contaminados para una Economía Circular, publicada el pasado mes

> "Ahora mismo estamos ante un verdadero tsunami legislativo en los ámbitos europeo y nacional y, por eso, es fundamental la labor y el enorme esfuerzo que estamos realizando desde FER y EuRIC en representación y defensa de nuestro sector": Ion Olaeta, Presidente de FER

de abril, que viene derivada de una modificación de la Directiva Marco de residuos en el año 2018".

"Ahora mismo estamos ante un verdadero tsunami legislativo en los ámbitos europeo y nacional y, por eso, es fundamental la labor y el enorme esfuerzo que estamos realizando desde EuRIC y FER en representación y defensa de nuestro sector", explicó Olaeta, quien huyó del pesimismo al definir el momento actual como "crucial, pero también apasionante". "Quién nos iba a decir hace cuatro décadas, cuando se fundó FER y España ni siquiera se había unido a la Unión Europea, que en nuestro 40 aniversario estaríamos organizando un Congreso internacional con más de 500 asistentes".

"Es un orgullo para nuestra federación, especialmente en este 40 aniversario que celebramos durante el 2022, haber conseguido reunir en este evento a una muestra tan importante de los principales representantes de nuestra industria en sus diversos ámbitos: institucional, académico y empresarial", concluyó.

Sobre FER

La Federación Española de la Recuperación y el Reciclaje fue creada en 1982 con el fin de agrupar y defender los intereses de las empresas dedicadas al reciclaje de residuos en los distintos ámbitos económicos, sociales y medioambientales. FER cuenta en la actualidad con 266 socios y representa a más de 435 empresas gestoras de residuos (metales férricos y no férricos, aparatos eléctricos y electrónicos, neumáticos fuera de uso, vehículos fuera de uso, envases o madera, entre otros). La federación representa el 90% del volumen del sector de la recuperación de metales férricos y no férricos, así como el 60% de los recicladores de neumáticos fuera de uso. Dentro de FER se encuentran, asimismo, el 80% de los tratadores de residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE) y el 100% de la industria fragmentadora de metales de España. El sector del reciclaje genera en la actualidad 30.000 empleos directos y 105.000 indirectos en España.

Si quieres conocer a fondo el transporte público español

LEE CARRIL BUS

carrilbus.com

También puedes solicitar la revista impresa a administracion@carrilbus.com

(Precio España: 10 € por revista más gastos envío)

REPORTAJE

El FSMS muestra las soluciones más sostenibles para el urbanismo y la limpieza urbana

Texto: **Mayte Rodríguez**
mayte.rodriguez@citymotion.es

El cuarto FORO MEDIO AMBIENTE Y SOSTENIBILIDAD, FSMS 2022, organizado por IFEMA MADRID entre el 14 y el 16 de junio, mostró el perfil más innovador de la industria de urbanismo y medioambiental.

Estas son algunas de las novedades presentadas:

Acciona participó con un stand sostenible fabricado íntegramente con piezas de cartón de nido de abeja, 100% reciclable, desmontable y reutilizable, donde se han empleado las últimas tecnologías para su fabricación. Este stand pretende impulsar la conexión del público con el medio ambiente a través del uso de materiales respetuosos y sostenibles, elementos de jardinería vertical y líneas orgánicas en su diseño.

En este contexto, ACCIONA presentó sus soluciones transformadoras y sostenibles en materia de servicios urbanos y medioambientales, que hacen de las ciudades verdaderos entornos de bienestar para vivir.

Cristanini presenta Mini Sanimatic, una solución compacta para la descontaminación de contenedores, que por su tamaño reducido permite cumplir los servicios donde otros no llegan. Es de carga es trasera, con cámara de lavado en acero inoxidable. Este equipo es capaz de descontaminar el interior y el exterior de contenedores de 120 - 1.100 litros en con tiempos menores a 1 minuto y más de 100 ciclos de trabajo por servicio.

Mini Sanimatic, tiene un sistema de trabajo con agua sobrecalentada, que asegura la máxima reducción bacteriana y eliminación mecánica de los residuos sólidos de las paredes, consumiendo menos de 10 litros de agua (recurso natural preciado) por contenedor.

Drago ofrece soluciones ecoeficientes y sostenibles para la limpieza, desinfección, recogida, clasificación y tratamiento de residuos. Sus equipos son 100% eléctricos y respetuosos con el medioambiente. Barredoras, baldeadoras, vehículos de carga, compactadores, contenedores para recogida de residuos, contenedores inteligentes para recogida y clasificación de residuos, lava-contenedores y papeleras inteligentes, son alguna de las soluciones que exponen.

Fabrez Group enfoca su línea de productos con el objetivo de contribuir a que el valor de los productos materiales y recursos se mantengan en la economía la mayor parte del tiempo posible. La nueva línea de embellecimiento de la ciudad cuenta con contenedores RSU soterrados, de carga lateral y de superficie metálicos. Un ejemplo de sus novedades es el nuevo modelo EVA, un contenedor metálico de superficie para carga lateral; equipo construido de forma modular y de línea moderna. Promoviendo la reducción del uso de combustibles carbonizados mediante la electrificación del transporte, se ha creado la línea de negocio de vehículos eléctricos Cleancity que cuenta con una amplia oferta de soluciones de movilidad eléctrica.

Grupo Ferruz presentó sus últimos modelos de piso móvil y recolector de RSU de carga lateral. Los equipos, que incluyen las últimas soluciones tecnológicas desarrolladas por el fabricante aragonés, serán expuestos al público.

El recolector de residuos sólidos urbanos (RSU) tiene una carga lateral de 25 metros cúbicos de capacidad y dotado de sistema

de pesaje embarcado. Además, cuenta con un elevador de contenedores polivalente que puede recoger cualquier contenedor normalizado de entre 660 y 3.200 litros, Por otra parte, el piso móvil tiene una capacidad de 90 m3, y está dotado con maquina Keith running DXE -la más potente y rápida del mercado-, lama de impacto V18 especial para el transporte de RSU, ejes SAF, llantas de aluminio y ruedas Bridgestone.

Inquieto, una empresa de referencia en el transporte sostenible a través de vehículos cero emisiones en la denominada última milla, desplegó una solución de modelos de pequeñas dimensiones, muy ágiles y que permiten acceder a zonas de la ciudad normalmente restringidas a furgonetas tradicionales. Entre estos, destacan los vehículos de cuatro ruedas de diferentes tamaños Tropos (de EE.UU.) y Paxster (Noruega); las motos Eezon (España) con doble rueda trasera, y los triciclos BKL -de fabricación española- .

La compañía mostró también modelos específicos para satisfacer las exigencias de la Administración Pública, que actualmente se encuentra en un proceso de electrificación de sus flotas, para aplicaciones como Policía Local, gestión de residuos o mantenimiento de parques. Entre los nuevos modelos destacan un Tropos con hidro limpiadora o una bicicleta bike prolimp, con depósito, entre otros.

Magnut soluciona la problemática urbana que supone el desplazamiento de los contenedores a través de un sistema magnético capaz de soportar rachas de más de 120km/h. sin que el contenedor se mueva. Disponibles para contenedores de carga trasera de 2 y 4 ruedas, indistintamente de su volumen, todos nuestros modelos son fabricados en acero inoxidable, con diferentes acabados.

Ros Roca presentó un nuevo recolector de carga trasera, Speedline SLM, que incorpora dos soluciones patentadas, incluido un sistema que permite un control más preciso de la posición de retorno del contenedor al suelo, así como una manipulación de este mucho más amable. Igualmente, expone otras novedades como el contenedor de carga lateral ICON, con cubiertas frontales son un espacio perfecto para informar y comunicar a una altura y posición ergonómicamente correcta, o el contenedor de carga lateral Icon RSU Open, sin pedal y maneta.

Sanimobel, expuso sus nuevos modelos para la Recogida de Residuos y el resto de las innovaciones y productos que pueden ofrecer para mejorar los distintos sistemas de recogida. Algunas de las novedades que presentan son: un nuevo modelo de Punto Limpio de Proximidad y nuevos modelos de contenedor bilateral NEO, fabricado en Madrid.

SsID-Waste presentó las innovaciones de producto y tecnología propias para el mercado del sector de la gestión de residuos. Entre las novedades digitales que se presentan destacan: la división de aplicaciones profesionales; la W-City, que es la aplicación ciudadana que permite la comunicación bidireccional entre la administración y la ciudadanía; y la ID-Soft como la plataforma de gestión total que centraliza toda la información para el análisis y la gestión de la recogida integradora de otras tecnologías del mercado.

ENTREVISTA CON ARTURO PÉREZ DE LUCÍA, DIRECTOR GENERAL DE AEDIVE

"Es necesario incentivar el mercado de la movilidad eléctrica más allá de los planes de ayudas"

AEDIVE (Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica) constituye una agrupación de empresas innovadoras que aglutina toda la cadena de valor del vehículo eléctrico: industrial, tecnológica, de servicios e institucional. En su misión está la gestión, representación, defensa y coordinación de los intereses comunes de sus miembros, para poder afrontar aquellos retos y oportunidades que se deriven de la implantación del vehículo eléctrico.

Entrevistadora: **María Victoria de Rojas**

ARTURO PÉREZ DE LUCÍA

Director general de AEDIVE

CityMotion. Preséntenme AEDIVE

Arturo Pérez de Lucía. AEDIVE es una asociación empresarial que aglutina a la cadena de valor industrial, tecnológica y de servicios de la movilidad eléctrica en España y Portugal. Actualmente congrega a unas doscientas empresas, desde fabricantes de vehículos e infraestructuras de recarga, empresas auxiliares y de componentes, operadores de recarga, empresas de servicios de movilidad…, y así un largo etcétera hasta llegar al usuario profesional (empresas con flotas eléctricas) y particular.

Trabajamos con las diferentes administraciones públicas para el desarrollo normativo, planes de incentivos, mesas de movilidad eléctrica y todo aquello en lo que podamos aportar nuestro conocimiento. Por otro lado, somos aceleradores de negocios para nuestros asociados, a los que tratamos de ayudar para que se desarrolle negocio en torno a la movilidad eléctrica como forma de consolidar este mercado.

CityMotion. Hace casi doscientos años que se creó el primer coche eléctrico y, sin embargo, hace muy pocos que realmente se invierte en su desarrollo. ¿Qué pasó?

Arturo Pérez de Lucía. La movilidad eléctrica ha sufrido varias etapas en las que su desarrollo no se ha producido, por diversas razones. En 1913, Ford introdujo métodos para la fabricación a gran escala de los coches de combustión y ello, con la llegada del petróleo, supuso la apuesta por vehículos que resultaban más baratos de producir en cadena.

En 1973, surge otro renacer debido a la crisis del petróleo, pero tampoco cuajó y en 1996, volvió a tomar impulso debido a regulaciones medioambientales en California, tomando fuerza el vehículo eléctrico gracias, entre otras cosas, a modelos exitosos como el EV1 de GM pero, finalmente, los lobbies de la combustión acabaron por imponerse a ese cambio.

El último renacer de la movilidad eléctrica se produjo hacia 2009 y en esta ocasión, el camino, aunque difícil, ya ha tomado una dirección de no retorno, puesto que los gobiernos han adoptado decisiones y regulaciones que han obligado a transformar la industria y a involucrar a sus protagonistas, los fabricantes.

> Tenemos el parque más avejentado de Europa, con más de 13 años de antigüedad, pero además mal mantenido.

> España es totalmente dependiente de los combustibles fósiles que importamos.

CityMotion. ¿Será posible alcanzar el objetivo del Gobierno para 2030 de cinco millones de vehículos eléctricos?

Arturo Pérez de Lucía. Por lo pronto, podemos decir que alcanzaremos los objetivos previstos para 2023, de 250.000 vehículos eléctricos matriculados, y que incluso los superaremos. En AEDIVE somos optimistas sobre el objetivo a 2030, pero han de confluir muchas actuaciones por parte de las administraciones central, regionales y locales, y de la propia industria, así como una colaboración público-privada y también pública-pública muy estrecha e intensa para que eso suceda.

CityMotion. ¿Cree que esta nueva forma de vida que nos ha traído la pandemia (teletrabajo, horarios flexibles…) facilitará el uso del vehículo eléctrico?

Arturo Pérez de Lucía. El teletrabajo es, sin duda, una estrategia importante para la no-movilidad, que es una forma de solucionar problemas ligados a la movilidad de personas, como los atascos y la congestión, además de promover la conciliación familiar. Lo que nos ha permitido esta pandemia es acelerar esa forma de vida y trabajo, que ha demostrado en muchos casos ser más eficiente en términos de rendimiento y productividad por parte de los empleados.

El vehículo eléctrico es un instrumento de movilidad sostenible y como tal, aporta ese valor añadido al transporte de personas y mercancías evitando emisiones en la propulsión, pero el vehículo eléctrico no evita los atascos ni la congestión del tráfico urbano, sino soluciones que permitan reducir el uso del vehículo privado, en favor del transporte público y de otros modelos como la movilidad eléctrica compartida.

CityMotion. ¿Vivimos un momento crucial para tomar decisiones encaminadas a conseguir una descarbonización real?

Arturo Pérez de Lucía. Sin duda, y ahora más, cuando, a nivel geopolítico, nos hemos dado de bruces con la realidad de que España es totalmente dependiente de los combustibles fósiles que importamos desde terceros países y de los que no controlamos ni su precio creciente ni su suministro; y cuando disponemos de otras fuentes de energía autóctonas y muy eficientes, como las renovables, con las que podemos no

> Hay mucho trabajo realizado en estos últimos 11 años, pero queda mucho por hacer en España se están fabricando ya toda clase de vehículos eléctricos, de dos, cuatro y más ruedas, para diversas aplicaciones.

solo solucionar las necesidades energéticas para las empresas, las viviendas y otros modos de vida, sino también para la movilidad.

CityMotion . España todavía cuenta con un parque móvil bastante obsoleto. ¿Sería un buen momento para incentivar esa renovación hacia vehículos eléctricos? ¿De qué manera?

Arturo Pérez de Lucía. Sin duda. Tenemos el parque más avejentado de Europa, con más de 13 años de antigüedad, pero además mal mantenido, ya que uno de cada cuatro vehículos no pasó, por ejemplo, la ITV en 2021, lo que afecta a aspectos como la seguridad vial. Además, el tiempo de permanencia aparcado de la mayoría de los vehículos ronda el 80/90 %, lo que significa que son vehículos que ocupan espacio público sin aportar ventaja alguna.

Es necesario incentivar el mercado de la movilidad eléctrica más allá de los planes de ayudas que se encuentran activados en España, como el MOVES, mediante una reforma fiscal que ofrezca señales de precio en la adquisición. Asimismo, es necesario derribar la barrera del desconocimiento que la población en general tiene todavía respecto a la situación actual de la movilidad eléctrica. Es importante impulsar soluciones de movilidad que vayan más allá de la propiedad del vehículo y que se enfoquen en el uso, como la movilidad eléctrica compartida. Sin duda, a nivel regulatorio es necesario seguir traba-

jando para poder eliminar muchas barreras asociadas al despliegue de infraestructuras de recarga y es preciso democratizar precios en la adquisición de vehículos, que han de ofrecer autonomías razonables y capacidades de carga a altas potencias para reducir los tiempos de recarga.

Hay mucho trabajo realizado en estos últimos 11 años, pero queda mucho por hacer y para ello, lo fundamental es la coordinación y colaboración entre los diferentes agentes involucrados en las escenas pública y privada.

CityMotion. ¿Cómo se transformarán las ciudades con la llegada del vehículo compartido? ¿Y con los vehículos de movilidad personal?

Arturo Pérez de Lucía. Las ciudades se están empezando a transformar desde la perspectiva de que se empieza a otorgar conciencia al ciudadano frente a los vehículos. La Ley de Movilidad del MITMA ayudará a definir esas estrategias, que empiezan por las zonas de bajas emisiones (ZBE), que definirán en ciudades con alta densidad de población zonas en las que la circulación de vehículos quedará reducida a aquellos que sean cero emisiones.

También se apuesta por soluciones que prescindan al máximo del uso del vehículo privado y busquen el uso colaborativo, que es más barato para el bolsillo de los ciudadanos y mejora la densidad del tráfico y las emisiones.

Lo importante es ofrecer al ciudadano toda una gama de diferentes opciones de movilidad, incluyendo el transporte público colectivo, la movilidad compartida y los vehículos de movilidad personal, además del uso del vehículo privado, que hagan fácil el desplazamiento de un punto A a un punto B, porque cada uno de nosotros tiene diferentes necesidades en su movilidad y un solo modo de transporte no las cubre totalmente.

CityMotion. ¿Pasa el futuro por la movilidad conectada?

Arturo Pérez de Lucía. La movilidad conectada es ya el presente y los vehículos incorporan cada vez más soluciones para la conectividad del vehículo con el usuario o con el entorno y las infraestructuras, para mejorar la experiencia de conducción.

Esa conectividad irá en aumento y llegaremos, además, a intensificar las capacidades de la conducción autónoma, que hoy en día está limitada por aspectos regulatorios, pero que en un futuro próximo tendrá un enorme desarrollo.

CityMotion. España continúa siendo el segundo mayor productor europeo de coches, pero ¿cómo tendría que transformarse esta industria tan importante para nuestra economía para continuar e incluso aumentar ese liderazgo? Porque no se trata solo de la fabricación de los vehículos, sino de toda la industria que trae aparejada.

Arturo Pérez de Lucía. España cuenta con 16 fábricas que producen y ensamblan toda clase de vehículos y que exportan el 80 % de lo que producen a terceros países que ya están poniendo veto a los vehículos de combustión. Por tanto, se hace necesario transformar el modelo industrial y productivo para poder seguir siendo atractivos a nuestros clientes, ya que, además, quienes toman decisiones en torno a la industria de la automoción, no se encuentran en España, sino en países como Estados Unidos, Alemania, Francia o Italia.

Por otro lado, en España se están fabricando ya toda clase de vehículos eléctricos, de dos, cuatro y más ruedas, para diversas aplicaciones y es el camino que debemos de seguir impulsando si queremos seguir manteniendo el día de mañana los puestos de liderazgo que hoy disfrutamos en el sector.

A la vez, surgen nuevas industrias asociadas a la movilidad eléctrica como las infraestructuras de recarga, que en España cuentan con un ecosistema muy potente de fabricantes de calidad, y otras ventajas como una potencia minera de materiales y metales críticos para el desarrollo de baterías y otros componentes de la automoción eléctrica, que tenemos que saber aprovechar y explotar de forma sostenible para reforzar la industria y con ello, la competitividad y el empleo.

Estamos en el buen camino pero debemos mantener el rumbo firme si queremos salir reforzados de esta revolución industrial tecnológica y de servicios en la automoción y en la movilidad.

"La movilidad conectada es ya el presente y los vehiculos incorporan cada vez más soluciones para la conectividad del vehículo con el usuario o con el entorno y las infraestructuras, para mejorar la experiencia de conducción"

GENERA 2022 cerró su 25ª edición con más de 25 mil visitantes participantes

GENERA 2022 se celebró junto con el cuarto FORO MEDIO AMBIENTE Y SOSTENIBILIDAD, FSMS, que incluyó la 21ª Feria Internacional del Urbanismo y Medio Ambiente, TECMA, la Feria Internacional de la Recuperación y el Reciclado, SRR, y el quinto FORO DE LAS CIUDADES DE MADRID, y en coincidencia con la nueva iniciativa de IFEMA MADRID, el Congreso GLOBAL MOBILITY CALL.

Entre GENERA y FSMS, que compartieron sinergias, sumaron 32.017 participantes, incluidos los que lo hicieron de forma virtual. En ambas convocatorias, destacó el fuerte apoyo de sus respectivos sectores; así como la notable participación extranjera, confirmando así su creciente dimensión internacional.

En el caso de GENERA, el 7,1% de los visitantes fueron extranjeros, procedentes de 61 países. La mayoría procedían – por orden de importancia- de Portugal, con el 35%; Alemania, 9,4%; Francia, 9%; Italia, 5,5%, y Países Bajos, 5,8%. Además, el 60% de los expositores opera en el extranjero.

Otros datos a resaltar es que más de la mitad de los visitantes de GENERA vino de fuera de Madrid. Asimismo, hubo una alta representación de mandos directivos (un 35 % de los profesionales). Este año destaca que un 6,4 % de los visitantes están vinculados a la investigación y desarrollo en sus empresas.

En cuanto a la participación de expositores, las empresas extranjeras crecieron pese al contexto internacional, pasando de representar el 16 % del total en 2021 al 24 % en 2022. Se incorporaron nuevos expositores de Canadá, República Checa, Chile, Lituania y Turquía. La participación de empresas expositoras que más creció fue, además de la de España, la de China y Alemania. Además, el 60% de los expositores de la Feria opera en el extranjero. El mayor crecimiento de expositores se produjo en el área de Solar Fotovoltaica, con un 70,5 % más.

El Presidente del Gobierno de España, Pedro Sánchez, inauguró GENERA 2022 el 15 de junio, al día siguiente de su apertura. Después de intervenir en el acto de constitución del Grupo de Trabajo Infraestructuras de Recarga del Vehículo Eléctrico- GTIRVE, visitó la Feria acompañado de la Vicepresidenta Tercera del Gobierno y Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Teresa Ribera, y la Secretaria de Estado de Energía y Presidenta del IDAE, Sara Aagesen.

En la constitución del Grupo de Trabajo Infraestructuras de Recarga del Vehículo Eléctrico- GTIRVE, Sánchez informó, entre otras cuestiones, que las plantas de baterías españolas, que se instalarán en 2026 en Sagunto (Valencia) y Navalmoral de la Mata (Cáceres), emplearán de forma directa a 6.000 personas y a 20.000 personas de forma indirecta.

La Feria Internacional de Energía y Medio Ambiente, GENERA 2022 volvió a mostrar el esfuerzo en I+D de esta industria, destacando las novedades y soluciones en energía renovables presentadas en la Galería de la Innovación, que cumplía su décima edición.

En esta edición, cobró un renovado protagonismo el sector solar, a través de GENERA SOLAR, un área expositiva específica con espacios de jornadas y actividades dedicadas a este sector, que está liderando el proceso de descarbonización en nuestro país.

> Un total de 257 empresas, de 19 países, se dieron cita en el Recinto Ferial de IFEMA MADRID, del 14 al 16 de junio

ENTREVISTA

MAR COGOLLOS, DIRECTORA DE AESLEME

"Lo más importante es prevenir el siniestro vial"

AESLEME (Asociación para el Estudio de la Lesión Medular) tiene como objetivo disminuir el número de personas que sufren las consecuencias de un accidente, mediante campañas educativas propias, que se dirigen a toda la sociedad española. Aunque en los 30 años de existencia de la Asociación el número de víctimas ha descendido notablemente, aún son demasiadas, además, hay que sumar las personas que fallecen y las familias que sufren la pérdida o la discapacidad de un ser querido. Llegar a la cifra de 0 víctimas requiere un cambio de actitud social hacia la prevención.

Entrevistadora:
María Victoria de Rojas

Celebraron su trigésimo aniversario en plena pandemia. ¿Cómo han sido estos treinta años de historia de la asociación?

Efectivamente, un 6 de septiembre de 1990 se fundaba esta asociación, Aesleme, y en 2020, en plena pandemia, nos vimos obligados a cancelar los actos de celebración que teníamos previstos. Nuestro 35º aniversario, esperamos poderlo conmemorar a lo grande, con todos nuestros amigos y responsables de las principales entidades públicas y privadas que se dedican a la Seguridad vial.

Repasando estas más de 3 décadas, ya, de servicio a la sociedad española, para evitar las consecuencias de esa otra pandemia que son los siniestros viales, me vienen muchas anécdotas, luchas y logros a la mente… De forma concisa, señalaré algunas de ellas:

Aesleme nace fruto de un estudio que realizaron el Dr. García-Reneses y el Dr. Herruzo, sensibilizados por lo que vivían en el hospital La Paz de Madrid. En el informe se concluía que, entre 1980 y 1990, se había triplicado el número de lesionados medulares y la causa principal era el accidente de tráfico, mientras que la edad de máximo riesgo era de los 18 a los 30 años.

Así nace Aesleme, como una asociación sin ánimo de lucro y con el claro objetivo de prevenir los siniestros y sus consecuencias; dos personas emprendimos este reto en la capital y ahora somos cerca de 200, trabajando a diario, en 11 Comunidades Autónomas. Quiero destacar que en la asociación trabajan 80 lesionados medulares por tráfico, personas valientes y comprometidas que, en vez de encerrarse en casa tras la lesión, trabajan para que nadie más pase por su situación, a través de la prevención y la educación, ficha clave para disminuir la cifra de víctimas por tráfico.

Y, en estos 32 años, hemos visto dar un cambio radical a la seguridad vial en nuestro país y hemos sido testigos y actores principales de este cambio; hemos actualizado nuestras campañas de concienciación y creado nuevas, conforme los modelos de movilidad cambian y las causas de siniestralidad varían o se mantienen, y hemos empujado con fuerza a los partidos políticos para que nunca olviden que la seguridad vial debe estar entre sus obligaciones y prioridades. Todo esto, de forma individual y a la vez, uniendo nuestras fuerzas a otras entidades, para hacer fuerza común.

"Así nace Aesleme, como una asociación sin ánimo de lucro y con el claro objetivo de prevenir los siniestros y sus consecuencias los nuevos modelos de movilidad y, en concreto, la micromovilidad, representan todo un reto: se busca una movilidad más limpia, más sostenible, pero si no es segura, no tiene sentido.

MAR COGOLLOS
Directora de AESLEME

¿Por qué es tan importante crear una Agencia de Seguridad Vial?

Desde Aesleme llevamos ya unos años pidiendo la creación de una Agencia Estatal de Seguridad Vial, adscrita a la Vicepresidencia del Gobierno y con amplias facultades ejecutivas de coordinación interministerial. Es necesaria esta Agencia de Seguridad vial porque muchas de las decisiones, directrices y nuevas medidas que se toman en torno a esta materia quedan divididas en los distintos ministerios, sin tener un hilo común. Por ejemplo, el Ministerio de Movilidad toma las decisiones referentes a las carreteras; el de Educación, las de educación vial; el de Sanidad las que atañen a las víctimas o la atención post siniestro; el de Justicia, el de Industria, Hacienda Fomento y por supuesto es del Interior… Esto necesita de una coordenadas comunes y coordinadas.

Información y formación. Una vez más ¿se cumple aquello de que más vale prevenir que curar?

Por supuesto que sí, en materia de Seguridad vial, lo más importante es prevenir el siniestro vial. No olvidemos que hablamos de una pandemia evitable y por tanto prevenible.

Por ello es importante que la educación y la formación vial se prolonguen durante todo el ciclo vital.

La información y sensibilización sobre cuáles son los riesgos y las consecuencias y, lo que es más importante, cómo prevenirlos es fundamental para evitar el 90 % de los mal llamados accidentes, que se deben al error humano. Ahora se habla de "Sistema Seguro" que se refiere a que ante un error humano tengamos coches y carreteras que aminoren las consecuencias.

Parte de la formación hay que recibirla en los concesionarios cuando compramos un vehículo, para que las personas sepan qué ADAS (sistemas de ayuda a la conducción) tiene el coche, cómo funcionan y cómo le pueden ayudar a evitar sufrir un siniestro o causarlo a otro.

También es importante conocer cómo actuar si hay un accidente o un simple pinchazo, conocer el PAS (Proteger, avisar y socorrer) puede ayudar a disminuir la gravedad de las lesiones y evitar fallecidos.

En Aesleme promovemos en redes esta idea, este hashtag: #LaMovilidadNotienequecausarvíctimas.

Asusta mirar las cifras de fallecimientos al volante por consumo de drogas, psicofármacos o alcohol, lo que indica que como sociedad tenemos mucho que avanzar. ¿Es necesario ver la muerte muy de cerca para entender el peligro al que no solo nosotros nos sometemos, sino al que sometemos a los demás?

La verdad es que, a veces, es bastante descorazonador contemplar esa realidad de que hay algunas personas que, por muchas veces que repitas el mensaje, o por muchos datos que les des, no entienden o no quieren comprender este concepto de convivencia vial.

El problema del consumo o abuso de estas sustancias, presentes en un 30 % de las autopsias, es que hay personas que tienen un problema de adicción, y si no lo superan, no valen los cursos o mensajes que para otros sí sirven.

Creo que después de tantos años educando a niños y jóvenes, la juventud ha interiorizado el mensaje de usar un transporte público entre varios o que el conductor no beba esa noche y lleve a los amigos.

Quiero ser positiva, pero estoy preocupada porque todavía hay personas que toman dos copas o cuatro cervezas y piensan que no les va a afectar a su forma de conducir.

Pero hay otros muchos ciudadanos que sí toman conciencia y, gracias a eso, la sociedad avanza.

Pero las amenazas no se quedan solo en las drogas o el alcohol. El móvil, las prisas, el cansancio o el estrés, por mencionar algunas, también nos pasan factura…

Efectivamente, las distracciones y concretamente el uso del móvil es la primera causa de los siniestros; pero no hay que olvidar la fatiga (cuando volvemos del trabajo o de ocio nocturno) y el estrés y los problemas emocionales que nos acompañan todo el día, incluso mientras conducimos.

Por ello, hay que hacer una labor de concienciación continuada, dirigida a todas las edades y muy amplia. Muchos de los mensajes y la información se mantienen en el tiempo, porque son las mismas causas de siempre, los mismos errores de siempre. Pero, además, según cambian los modelos de movilidad (patinetes, bicis…) y según aparecen nuevas costumbres, que afectan a nuestras vidas, de la mano de las nuevas tecnologías, por ejemplo (Wspp-redes sociales y Smartphones; navegadores…) es necesario volver a analizar las nuevas causas de siniestralidad y elaborar nuevos mensajes de concienciación, nuevas normas de tráfico, nuevas infraestructuras, etc.

Y ahora se presenta otro gran reto: la micromovilidad. ¿Estamos concienciados de que todos los beneficios que viene a aportar se destruyen si no se hace un uso correcto de este tipo de vehículos?

Sí, como señalaba anteriormente, los nuevos modelos de movilidad y, en concreto, la micromovilidad, representan todo un reto: se busca una movilidad más limpia, más sostenible, pero si no es segura, no tiene sentido. Y es innegable que ahora mismo no es segura, impera el caos, a veces ni se conocen las normas y no se respetan. Tampoco hay apenas vigilancia y sanción, por lo que estamos viendo aumentar como nunca las víctimas entre los vulnerables. Es urgente realizar campañas potentes de información y concienciación, como las que hace Tráfico para los conductores de coches, así como exigir a los usuarios, aunque sean menores, el conocimiento y respeto de las normas de Tráfico.

Otra de las facetas de la asociación es la atención a las víctimas de accidentes de tráfico y a sus familiares. ¿Cómo trabajan?

Así es, aunque nuestro trabajo fundamental es la prevención, creíamos importante prestar atención y apoyo psicológico especializado, para afrontar la pérdida de un ser querido o la discapacidad.

Además, ofrecemos asesoramiento especializado, para afrontar la nueva discapacidad, dependencia y problemas sociales: resolver dudas sobre su lesión, problemas físicos, hospitales, ayudas técnicas. Tras el alta hospitalaria, necesitarán resolver la adaptación de la vivienda, (eliminación de barreras arquitectónicas), sacar el carné de conducir y adaptar un vehículo a su lesión, y tomar decisiones sobre formación (continuar o cambiar de estudios, seleccionar colegio o universidad) y empleo, a lo que se suma una serie de trámites y gestiones, que deberá realizar para que se reconozca su incapacidad laboral, baremo de dependencia, ayudas públicas, etc.

¿Son suficientes los requisitos que hoy en día son necesarios para la obtención o la renovación del carné de conducir?

Es necesario que sea obligatorio un mínimo de horas teóricas (8-12) presenciales y creo también fundamental que los futuros conductores reciban charlas de concienciación de las víctimas de tráfico, como las que damos desde Aesleme a conductores que han perdido puntos del carné. Además, entre los mayores de 70 años, no puede ser que los plazos de renovación del carnet sean cada 5 años, deben de revisarse cada 2 o 3, porque la pérdida de facultades va mucho más deprisa a esas edades.

¿La llegada de los vehículos conectados ayudará a conseguir una siniestralidad 0?

Las nuevas tecnologías, utilizadas de forma correcta, pueden ayudar, efectivamente a acercarnos mucho al objetivo cero víctimas. Como ya decía antes, casi el 90 % de los siniestros de tráfico encuentran su causa en el error humano; las máquinas no interpretan, solo cumplen las normas o los parámetros prefijados, por lo que una movilidad en la que predominen los coches autónomos y la conectividad entre ellos y con las vías, puede reducir de forma drástica la siniestralidad y las víctimas.

Pero hasta que esto sea posible en todos los coches y carreteras del mundo, tendremos que continuar concienciando a toda la sociedad, porque todos podemos movernos andando, en una silla de ruedas, bici, patinete, mocho o coche, y la movilidad no tiene por qué causar víctimas.

Debemos intentar cumplir el objetivo de cero víctimas en 2050.

> Las nuevas tecnologías, utilizadas de forma correcta, pueden ayudar, efectivamente a acercarnos mucho al objetivo cero víctimas hay que hacer una labor de concienciación continuada, dirigida a todas las edades y muy amplia la movilidad no tiene por qué causar víctimas.

vectalia

MOVILIDAD Y SERVICIOS AL SERVICIO DE LAS CIUDADES INTELIGENTES

PARKING

- ESTACIONAMIENTO REGULADO
- PARKING PÚBLICO
- PARKING PRIVADO

MOVILIDAD

- URBANA
- INTERURBANA
- MICROMOVILIDAD
- AUTOCARES
- TURÍSTICOS
- DISCRECIONAL
- LARGA DISTANCIA
- TRANSPORTE A LA DEMANDA
- ESTACIONES DE AUTOBUSES

SERVICIOS MUNICIPALES

- GRÚA
- APP'S SERVICIOS CIUDADANOS
- SOLUCIONES SMART CITY
- GASOLINERAS
- ÚLTIMA MILLA

Visite nuestra web y solicite más información sobre nuestros últimos servicios sobre movilidad para smart city.

24h@vectalia.es / www.vectalia.es

Seguridad vial: cuando los datos salvan vidas

La clave para mejorar la seguridad vial es comprender qué cambios hay que hacer en nuestras ciudades basándose en hechos y en un análisis detallado. Los datos visuales representan la forma más fácil, rápida, rentable y detallada de obtener esa comprensión.

Texto: **Kevin Bidon-Chanal**
Director de ventas para España e Italia de Cyclomedia

La seguridad vial está en el punto de mira en todo el mundo. En particular, la Unión Europea tiene un plan estratégico para acabar con las muertes en las carreteras para el año 2050, bajo los principios del movimiento Visión Cero. Lamentablemente, apenas se ha avanzado

En este sentido, la UE esperaba reducir a la mitad el número de muertes en carretera entre 2011 y 2020, pero como en 2018 sólo se había logrado una reducción del 21%, este objetivo se ha aplazado hasta 2030. Y es que, según el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, las muertes en carretera en toda la UE se redujeron sólo un 3% en 2019 y aumentaron en 12 de los Estados miembros.

Hay que hacer más para que Visión Cero sea un hecho, en un mundo en el que la movilidad, las demandas de transporte y el uso multimodal de las carreteras se están convirtiendo en la norma. La mejor manera de conseguirlo pasa por desbloquear la mayor información posible a partir de datos detallados y visuales.

La UE establece cuatro áreas clave para reducir las muertes en carretera: infraestructuras (incluyendo carreteras y arcenes seguros), vehículos más seguros, un uso más seguro de las carreteras (abarcando la velocidad, el consumo de alcohol y drogas, las distracciones al volante, los elementos de protección, y los cambios en los patrones de movilidad y respuestas de emergencia más rápidas y eficaces ante los accidentes.

La tarea de reducir el número de víctimas mortales, los heridos graves y las colisiones en nuestras carreteras va más allá del pragmatismo, también es una tarea social, política, ética y técnica. Es necesario abordar estos retos para que las ciudades apliquen un plan cuyo objetivo sea la seguridad y la sostenibilidad.

La importancia de los datos visuales para las ciudades inteligentes y la seguridad vial

Para alcanzar la Visión Cero, los gobiernos locales y los gestores urbanos tienen que ser proactivos y predictivos en su enfoque,

Cyclomedia es una compañía con más de 30 años de trayectoria que se dedica a capturar los datos del mundo real para transformarlos en información valiosa que le permite comprender las complejidades del mundo que le rodea.

es decir, deben identificar las áreas donde se necesitan mejoras e implementarlas antes de que ocurran los accidentes.

Esto significa que las medidas predictivas van a ser muy importantes para erradicar las muertes en carretera. Se necesitan herramientas de predicción para que, en lugar de mirar a posteriori dónde se han producido los accidentes, actuemos de forma anticipada. Una de las cosas más importantes de cara al futuro son los datos.

Disponer de información precisa y actualizada sobre el estado y la situación de las infraestructuras viales y urbanas puede ser enormemente beneficioso para tomar las decisiones de seguridad adecuadas.

Pero, si sólo están disponibles los datos sin las imágenes probablemente no se entienda lo que está pasando en la zona. Los datos tienen que estar conectados al contexto. Crear un Gemelo Digital de una ciudad puede dar vida a los datos. Hay que tener una visión general de cuáles son las situaciones más inseguras de la ciudad.

Cyclomedia se encarga de crear un Digital Twin a partir de la captura de datos terrestres mediante su sistema patentado de cinco cámaras fotográficas de alta resolución y un láser escáner LiDAR instalado en el vehículo encargado de tomar las imágenes. Una vez el coche termina de la fase de captura de datos se obtiene el Gemelo Digital en 3D compuesto por imágenes panorámicas y la nube de puntos LiDAR que aporta las tres dimensiones.

Las ventajas de utilizar datos visuales para una ciudad son considerables. Entre ellas, está la **seguridad proactiva:** los funcionarios pueden inspeccionar toda la ciudad desde la comodidad de su escritorio, identificar áreas de mejora de la seguridad y priorizar estas zonas más peligrosas para se aborden más rápidamente.

Otra ventaja es la **Integración de muchas fuentes de datos,** que posibilitan la obtención de una visión global de un entorno, incluyendo la señalización, las farolas, los árboles, las vallas publicitarias, los índices de congestión del tráfico, la información sobre la velocidad y muchos otros elementos, lo que permite una completa visión de la zona.

También posibilita **tiempos de respuesta más rápidos** porque las áreas problemáticas pueden analizarse de forma remota en lugar de realizar largos viajes a diferentes lugares. Las decisiones pueden tomarse de forma mucho más fácil y rápida y con una mayor rentabilidad.

Por último, ofrece **perspectivas contextuales.** Es decir, la profundidad de los datos y las perspectivas disponibles permiten tomar decisiones informadas en el contexto de los objetivos a largo plazo, como la Visión Cero o la reducción de la huella de carbono.

La realidad es que el estancamiento de los esfuerzos por alcanzar la Visión Cero da a entender que las formas existentes de mejorar la seguridad vial no son suficientes para lograr el objetivo fijado. Es un hecho que las mejoras y el mantenimiento que se llevan a cabo de forma reactiva mediante inspecciones físicas consumen mucho tiempo y son costosas, y sin un análisis de datos adecuado, no están permitiendo las respuestas rápidas e eficaces que se necesitan.

Por tanto, los datos visuales y la inteligencia artificial pueden cambiar las reglas del juego para mejorar la seguridad vial a largo plazo. No sólo pueden ayudar a realizar cambios en las infraestructuras para un uso más seguro de las carreteras en este momento, sino que pueden ayudar a la planificación futura en un mundo en el que las necesidades del transporte humano están cambiando significativamente.

RECORDATORIO PÍLDORAS SEGURIDAD VIAL

Colocación correcta en el asiento del vehículo

Una buena colocación en el asiento, servirá "principalmente", para reaccionar correctamente ante una situación de emergencia. Claro está, que dicha colocación irá en pro, de una buena salud física, ayudando a retrasar el cansancio físico, paliar problemas de espalda y en definitiva, todo aquello que tenga que ver, con cualquier patología física que pueda afectar a cada conduct@r, sobre todo, cuando llevamos muchas horas al volante o bien, la principal herramienta de trabajo, es el vehículo.

Aquí principalmente, nos vamos a centrar, en todo aquello, que tiene que ver con la seguridad en la conducción y la posibilidad de reaccionar correctamente, ante una situación de emergencia. Vamos a recordar, los puntos más importante y en el orden correcto, para colocarnos correctamente sentados en el asiento.

1 Lo primero que debemos ajustar, sería la distancia hacia los pedales. Dicho ajuste, en vehículos de cambio manual, se hará, pisando hasta abajo, el embrague, de tal manera, que la pierna izquierda, deberá quedar, ligeramente flexionada. Esto nos aportará, que ante una frenada de emergencia, en la cual, tengamos que frenar fuertemente, la pierna derecha, llegará correctamente al freno y esta pierna, quedará también, semi-flexionada, con lo cual, la fuerza que ejerceremos sobre el pedal de freno, será mayor, que si queda completamente estirada. Esto último podría alargar la distancia de frenado, ya que no llegaremos a ejercer toda la fuerza necesaria sobre el freno. En vehículos de cambio automático, dicho ajuste, se realizará, pisando fuerte el freno al máximo recorrido y ver que la pierna derecha, queda ligeramente flexionada. Incluso, las piernas flexionadas, cuando el golpe sea inevitable, estas no sufrirán los mismos daños, que si quedasen completamente rectas pisando los pedales.

Texto: Jaime González
Instructor de conducción segura

En vehículos de cambio manual, es recomendable no circular con el pie apoyado sobre el embrague, ya que esto, supone una menor sujeción del cuerpo, ante cualquier giro brusco del volante, de tal manera que tendemos a agarrarnos más fuerte al volante, utilizándolo de asa, y caso de situación de emergencia, quizás no seamos capaces de controla el vehículo con la misma precisión.

2 El segundo ajuste, tiene que ver, con la distancia de nuestro torso respecto del volante. Esta distancia se mide, de la siguiente manera: Pegando la espalda bien al respaldo, estiraremos los brazos, sobre el arco superior del volante, con los brazos igualmente semi-flexionados, las muñecas deberán colgar por el arco superior del volante. Cuando tenemos el volante más alejado de lo que deberíamos, tendemos a separar continuamente la espalda del respaldo. Esto provocará una continua tensión en la espalda, sobre todo en la zona lumbar. Y desde el punto de vista de la seguridad en la conducción, ante un giro brusco, inesperado, el cuerpo, balanceará de manera violenta sobre el asiento, y las orejetas laterales del asiento, no conseguirán sujetarnos correctamente, debido a la excesiva distancia que hay hasta el volante y ya que ante un giro brusco, jamás soltaremos el volante, este lo utilizaremos de asa, para sujetarnos y no salirnos del asiento, por lo que cualquier posible corrección será muy imprecisa.

3 El reposacabezas es una pieza clave, dentro de la seguridad pasiva, ya que ayudará a minimizar o evitar una posible lesión cervical. El ajuste correcto deberá ser aquel en el cual la parte más alta de nuestra cabeza quede en línea con la parte más alta del reposacabezas. Además, si este es regulable en inclinación, deberá estar lo más cerca posible de la parte occipital, para, en caso de impacto, acortar el recorrido que haría el cuello, hacia atrás y de esta manera proteger la zona cervical.

4 La altura del asiento, ayudará, a adoptar una posición más estable. Cuanto más abajo tengamos el asiento, el cuerpo balanceará menos ante cualquier giro de volante. Llevar el asiento más bajo, ayudará a que las piernas estén más lejos del volante, por lo que no interferirá a la hora de girar el volante. Por supuesto, no olvidemos, que esto también dependerá de la estatura de cada persona, siendo las personas más altas, quienes deberán tener más en cuenta este detalle, colocando el asiento, lo más abajo posible, siempre que no pierdan de vista el cuadro de mandos, ya que la visibilidad, es también primordial. Además, en caso de vuelco, la cabeza estará más lejos del techo, de tal manera que estaremos más protegidos, dentro del habitáculo.

5 La regulación en altura y profundidad del volante, complementará todo lo que hemos explicado hasta el momento. Este ajuste, suele estar bastante olvidado y ello, provocará diferentes situaciones, poco correctas ante cualquier reacción instintiva del volante, para esquivar un obstáculo, o sencillamente girar en una curva:

a. Llevar el volante muy alto, hará que tengamos que llevar los brazos más levantados, por lo que la espalda se cansará más pronto.

b. Llevar el volante demasiado metido hacia el cuadro de mandos, hará que tengamos que llevar los brazos más estirados, por lo que en curvas, los brazos pueden quedar completamente estirados, incluso pudiendo llegar a separar ligeramente la espalda del respaldo, con la consiguiente inestabilidad del cuerpo sobre el asiento.

CONSEJOS

c. Llevar el volante bien regulado, tanto en altura, como en profundidad, conseguirá una mejor sujeción de la espalda sobre el asiento, ya que esta se verá sujeta, por las orejetas laterales del respaldo, y en cualquier giro de volante, estaremos más seguros sobre el asiento.

d. La altura y profundidad correcta del volante, será aquella que permita tener los brazos semi flexionados y que el arco superior del volante quede aproximadamente en línea con la barbilla.

6 Ponernos el cinturón de seguridad, no sólo es una medida de seguridad, que nos mantendrá más seguros dentro del habitáculo, sino que es obligatorio su uso, por normativa. Pero al margen de ello, debemos utilizarlo, ya que las posibilidades de supervivencia ante un accidente, son de más del 80%, cuando lo llevamos puesto.

La banda ventral, deberá quedar colocada por encima de la primera capa de ropa que podamos llevar. Nos referimos, a que, si es época ejemplo: invernal, y llevamos más de 2 capas de ropa, el cinturón debería quedar apoyado, sobre la camisa o camiseta. En caso contrario, recordemos algo muy importante, si colocamos la banda ventral sobre toda la ropa, en caso de impacto frontal contra algún posible obstáculo, la holgura que hay entre el cuerpo y el cinturón, provocará que nuestro cuerpo se desplace hacia delante, golpeándonos sobre nuestro propio cinturón, de tal manera, que la caja torácica, tendría que aguantar una gran cantidad de peso decelerando sobre el cinturón, lo cual sería muy peligros, ya que las costillas podrían romperse. Lo correcto, sería colocar el cinturón sobre la primera capa de ropa y dar un ligero tirón hacia arriba, para quitar holgura y estar más seguros y sujetos sobre el asiento. Este ajuste debemos complementarlo con la regulación en altura del cinturón (no todos los vehículos disponen de dicho ajuste), colocando la banda superior lo más horizontal posible y perpendicular al hombro.

Igual de importante, es colocarse el cinturón de seguridad en las plazas traseras, ya que esto evitará lo que se conoce como "efecto elefante" y es que los ocupantes de las plazas traseras, ante un frenazo brusco o golpe frontal, saldrían proyectados hacia delante y aplastarían a los ocupantes de delante contra el volante y contra el salpicadero, con las graves consecuencias que ello supone. Según la normativa vigente, es obligatorio, abrocharse el cinturón en todas las plazas traseras, aunque no dice nada de ajustarlo correctamente. Esto último dependerá de cada persona, en pro de la seguridad.

Recordemos, que están prohibidas, las pinzas que limitan el recorrido del cinturón de seguridad y generan holgura, así como llevar objetos sueltos en el habitáculo, que puedan salir proyectados, ante un frenazo brusco, o que estos mismos, puedan limitar la visibilidad del conduct@. Estas malas prácticas, además pueden suponer una sanción económica y puede llevar aparejada, retirada de puntos.

CONTACTAR:

ESTAMOS EN AV. EUROPA S/N (POL. GARENA). PISTAS DE EXAMEN ALCALÁ HENARES.

TEL. : 91 802 43 58 / 679 98 54 15

E-MAIL: JAIME@ENCAR.ES

PRECIOS ESPECIALES PARA AUTOESCUELAS ASOCIADAS Y GRUPOS DE PERSONAS SEGÚN CURSOS

Equipamiento ambulancias y **Emergencias**

De la idea
al paciente

HERSILL
Medical Devices

Puerto de Navacerrada, 3 - Polígono Industrial Las Nieves
28935 Móstoles (Madrid) - España
Tel.: 91 616 60 00 - Fax: 91 616 48 92
E-mail: info@hersill.com
www.hersill.com

Un Mazda CX5 gana la 13 edición del Ecomotion Tour

Un Mazda CX5 SKYACTIV-D 2.2 2WD NEWGROUND ha sido el mejor vehículo de la competición y se ha proclamado ganador de esta nueva edición en la categoría absoluta, con una reducción de un 37,18% sobre su cifra homologada (WLTP) y también en su categoría (térmicos). CityMotion participó también en esta emocionante competición con un flamante DS4 híbrido.

Texto: Mayte Rodríguez
mayte.rodriguez@citymotion.es

El DS4 híbrido que CityMotion tuvo la oportunidad de probar. Es un turismo de gama media-alta con un correcto motor eléctrico que minimiza el impacto medioambiental en tráficos urbanos.

Lograr los mejores consumes, los mejores tiempos, los mejores rendimientos… Más de 300 kilómetros por carreteras secundarias desde Madrid a Olmedo en un total de siete etapas y dos días de competición. Ignacio Sánchez, director general de Smurfit Kappa Recycling y moderador del panel ha puntualizado que "abordar la sostenibilidad y la economía circular va más allá de la economía del reciclaje, e implica entender cómo trasmitir al ciudadano las prácticas que son más convenientes y que aportan más valor a la economía circular".

Una prueba dura para los periodistas novatos, que, como yo, conducíamos por primera vez ese modelo y no teníamos mucha idea de cómo optimizar el comportamiento del vehículo para lograr los mejores consumos. Eso sí, todos éramos conscientes de los pequeños trucos para ahorrar combustible y sacarle el mayor rendimiento al motor eléctrico: no bajar ventanillas, no poner el aire acondicionado, no pegar acelerones, tener una conducción suave y continua… En fin, ¡qué calor pasamos!!

En la competición participaron un total de 20 marcas y 24 vehículos, la mayoría con motorizaciones híbridas, algún eléctrico y pocos térmicos. La competición se celebró los días 2 y 3 de junio entre las provincias de Madrid, Segovia y Valladolid.

Esta ha sido la décimo tercera edición de esta competición que llevaba ya dos años sin organizarse, a causa de la pandemia.

El Mazda CX5 SKYACTIV-D 2.2 2WD NEWGROUND ha sido el vencedor de la 13ª edición del ALD Ecomotion Tour, la competición a favor de la conducción eficiente organizada por la compañía de renting y gestión de flotas ALD Automotive. El vehículo, que ha participado en el desafío celebrado durante los días 2 y 3 de junio

CityMotion participó en la competición con un flamante DS4 híbrido.

dentro de la categoría general, ha rebajado el consumo un **37,18%** frente a la ficha del fabricante (WLTP).

El equipo ganador, formado por **Cesar Ortiz** y el periodista **Daniel Valdivielso** de **Diario Motor,** ha competido durante dos jornadas a lo largo de más 400 km en una ruta que ha discurrido entre Leganés (Madrid), Segovia y Olmedo (Valladolid).

El itinerario, que incluía autovías, calzadas convencionales de un carril y carreteras en población, ha reunido a un total de 20 marcas de fabricantes y a 24 vehículos pilotados por un representante de la marca y un periodista especializado en motor.

Estos vehículos han estado englobados en función de sus especificaciones técnicas, distribuyéndose en diferentes categorías: térmico, híbridos, híbridos enchufables y 100% eléctricos.

Por su parte, esta edición ha sido la más "eco" de todas las celebradas hasta la fecha, ya que la mayor parte de los vehículos que han participado en esta competición son electrificados; lo que ha servido para potenciar el compromiso actual de ALD Automotive con la movilidad eléctrica.

En esta ocasión, dos coches Cupra, dos Hyundai, dos Skoda y tres Volkswagen, además de un coche de las marcas: Audi, Alfa Romeo, BMW, Citroën, DS, Fiat, Ford, Honda, Jeep, Kia, Mazda, Mercedes-Benz, Nissan, Opel, Peugeot y Seat han sido las que, junto a los patrocinadores de la ruta, Movilidad Eléctrica de Repsol, Pirelli, Repsol Solred, Terra y Gestoría Administrativa Martínez Lapuerta, se han unido al compromiso de ALD Automotive con el cuidado del medio ambiente.

En eléctricos SUV ganó un Volkswagen ID4

En la **clasificación de eléctricos,** el vencedor entre los **SUV ha sido el Volkswagen ID4** conducido por Juan Martínez y el periodista Jaime Hernández de Unidad Editorial, consiguiendo una reducción del **25'95%** sobre la cifra homologada (WLTP).

En turismos eléctricos ganó un Nissan Leaf

Por su parte, **en la categoría de turismos 100% eléctricos,** Leandro Rivas y Jaume Vergé de AEGFA con un **Nissan Leaf** han logrado reducir el consumo en un **23'91%**

En híbridos SUV enchufables ganó un Ford Kuga

En la categoría SUV **híbridos enchufables,** Antonio Chicote y Javier Llorente de Motor 1 fueron los ganadores en su disputada categoría con un **Ford Kuga.**

En turismos híbridos enchufables ganó el Citroën C5X

Por su parte, en turismos **híbridos enchufables** ha sido Juan Antonio Alonso y Juan Miguel Quintana de Influencers con un **Citroën C5X.**

Y dentro de los térmicos, en la categoría de SUV volvió a imponerse Cesar Ortiz y Daniel Valdivieso, con su Mazda CX5 SKYACTIV-D 2.2 2WD NEWGROUND.

Un Ford Kuga ganó en la prueba de regularidad

Finalmente en la **prueba de regularidad,** los vencedor ha sido Antonio Chicote y Javier Llorente con su buen afinado Ford Kuga PHEV.

Ha sido la edición con más participación de eléctricos hasta la fecha

Según afirmaba el director general de ADL Automotive, Pedro Malla, "las reducciones de consumo de los participantes durante la competición muestran la importancia que tiene la conducción de forma eficiente y responsable. Está demostrado que optar por una actitud comprometida al volante, además de incrementar la seguridad vial de todos los conductores, reduce la huella ecológica".

Y añadía, "este año, nos enorgullece el haber contado con la mayor participación de vehículos eléctricos hasta la fecha, lo que se traduce en una muestra indiscutible de nuestro compromiso actual con la movilidad eléctrica. Las 13 ediciones ya celebradas, a través de la unión de fabricantes de vehículos y medios de comunicación, han sido un reflejo inequívoco de nuestra implicación como empresa con el cuidado de nuestro entorno".

Ruta ALD Ecomotion Tour 2022

La decimotercera edición del ALD Ecomotion Tour se inició el jueves, 2 de junio, en la campa de ALD Carmarket en Leganés, donde los vehículos partieron con destino a Segovia, con parada en el tradicional Hotel Cándido. Tras esta pausa para almorzar, los participantes partieron hacia Olmedo (Valladolid) como destino final de la primera jornada, para pernoctar en el municipio vallisoletano y retomar, al día

siguiente, la ruta de regreso de nuevo hacia Madrid, donde se han dado a conocer los resultados durante una comida de familia y se ha hecho entrega de los trofeos a los conductores más eficientes de esta edición.

La competición se ha extendido durante dos días distribuida en dos etapas. Como novedad en esta nueva edición, desde la organización se realizó una prueba de regularidad en el tramo de vuelta, identificando las distancias cronometradas, a no tener en cuenta el consumo, con el fin de desarrollar un recorrido establecido en un tiempo determinado que se acercase lo máximo posible al marcado por la organización y, cuanto menor suponía la diferencia, mejor puntuación se obtenía.

El broche de oro a esta edición ha estado marcado, como en competiciones anteriores, por la plantación en el Bosque ALD, una iniciativa que contribuye a la regeneración de las áreas verdes y que, en esta ocasión, se comenzará a reforestar una parcela de 8 hectáreas cedida por el Ayuntamiento de Robledo de Chavela a final de año.

Sobre ALD Automotive

ALD Automotive es un líder global en soluciones de movilidad que ofrece servicios completos de renting gestión de flotas en 43 países a una base de clientes formada por grandes empresas, pymes, profesionales y particulares. Como líder en su industria, ALD Automotive sitúa la movilidad sostenible en el centro de su estrategia, brindando a sus clientes soluciones de movilidad innovadoras y servicios adaptados a la tecnología, ayudándoles a centrarse en sus negocios diarios. Con 6.700 empleados en todo el mundo, ALD Automotive gestiona 1,7 millones de vehículos (a diciembre de 2021).

ALD cotiza en Euronext Paris (compartment A; ISIN: FR0013258662; Ticker: ALD) y se incluye en el índice SBF120. El accionista propietario de ALD es Société Générale.

Para más información, puedes seguir a ALD en Twitter @ALDAutomotive o visitar www.aldautomotive.com

EN CIUDADES COMO VIENA, MÁS DEL 60% DE LA POBLACIÓN VIVEN EN ESTAS VIVIENDAS 'SOCIALES' O COLABORATIVAS

El cohousing se abre paso en España

Se plantea como medida para acabar con la especulación y hacer el acceso a la vivienda más asequible

Aunque España y los principales países del centro de Europa, Suiza, Austria, República Checa o Alemania han tenido un desarrollo de sus respectivos parques de viviendas muy diferente en las últimas décadas, **el modelo del Cohousing o Social Housing empieza a abrirse paso en nuestro país.** Con la gran referencia de Viena, ciudad de alto nivel de vida; y donde **el 60% de su población vive en este tipo de espacios,** se abre un horizonte esperanzador para impulsar medidas que puedan acabar en el futuro con la especulación de la vivienda, y hacer realmente más asequible el acceso a éstas de todo tipo de inquilinos y compradores.

Para reflexionar con la vista puesta en este objetivo, se impulsó un encuentro de debate profesional, en el marco del **Foro Internacional UIA 2022 (Foro Internacional de Vivienda Asequible),** donde participaron la arquitecta austriaca Katharina Bayer, del estudio de arquitectura **Einszueins Architektur,** especializado en vivienda social participativa; y la arquitecta y catedrática española **Carmen Espegel,** directora del grupo de investigación en vivienda colectiva **(ETSAM).**

El evento se centró en el modelo vienés, así como en **fomentar el intercambio y aprendizaje mutuo sobre estrategias sostenibles** e innovadoras para disponer de viviendas asequibles en entornos urbanos.

La cuestión de la vivienda se ha convertido en un problema de primer orden en muchas de nuestras principales ciudades europeas. **Ha llegado el momento de dar una respuesta ante esta necesidad humana,** con creatividad y pensando a largo plazo. En este sentido la ciudad de Viena tiene más de 100 años de experiencia en las viviendas sociales, cooperativas de viviendas o el cohousing. **Y hoy, el 60% de su población vive en este tipo de unidades.**

Lo primero es armar equipos formados por profesionales y propietarios; los futuros usuarios, y así, **con un equipo de unas 20 personas como mínimo empiezan este tipo de grandes proyectos", comentó Katharina Bayer.** "Queremos integrar a todo tipo de familias, cerca de sus necesidades, pero también

cerca de la sostenibilidad. Lo primero que necesita el Cohousing o la vivienda social es **que bajen los precios de los suelos,** que las instituciones perciban esta necesidad y prioricen a estos grupos de propietarios antes que a las empresas privadas que luego especulan".

Hay muchos retos por delante como sociedad. Y uno prioritario es la vivienda. **El espacio medio en metros cuadrados en las viviendas más estándares se ha duplicado desde 1971,** y la lógica del mercado ha dictado que estos 50 años suban los precios de forma desorbitada. Si a esto le unimos las necesidades que requieren los nuevos tipos de viviendas en cuanto a tecnología y sostenibilidad, **el concepto de *clúster* de viviendas, cohousing o vivienda social es la respuesta.**

"En Viena, **una de cada tres casas subvencionadas es una casa inteligente.** La media de espacio por persona es 25 metros cuadrados; lo que debemos valorar es la relación del individuo con su familia**, y de esta con su comunidad, para definir la tipología de vivienda que queremos. Son muchas las necesidades conjuntas que se pueden satisfacer en espacios colectivos, abaratando costes y disminuyendo las necesidades de espacio",** apuntó Bayer. Sin olvidar las viviendas individuales, también con cabida en estos proyectos, y que **han incrementado su presencia en las ciudades en un 100% en el último medio siglo.**

Retos ecológicos, sociales y económicos

Para hablar de cohousing, hay que ver el entorno social en el que se vive, y el tipo de vecinos que habitarían de forma conjunta. Por ejemplo, en 2024, tras la evolución de la última década, la población de más de 75 años será un 37% mayor, **debiendo repensar así los modos de cuidar a la familia, y plantear el vivir en este tipo de espacios,** pero con ámbitos totalmente individualizados y separados.

Pero también hay retos ante los que este tipo de proyectos responden de manera enérgica; **retos ecológicos** (consumo, cambio climático), **sociales** (cambios demográficos, disolución de las tradicionales formas de familias) y **económicos** (especulación, asequibilidad, costes de tierras, formas de construcción…)

Un modelo de integración de familias en inmuebles según sus necesidades, compartiendo zonas comunes, servicios, y abaratando el precio del suelo y de la construcción.

En Viena existen en este modelo **900.000 apartamentos para 1,9 millones de personas,** de los que el 77% son alquilados, 220.000 son propiedad de la autoridad municipal de Viena y 250.000 subalquilados como cohousing. "En Viena, lo sostenible debe de ser **social, económica y medioambientalmente duradero.** Todos debemos construir las ciudades, a través de los arquitectos, pero confeccionando conjuntamente el concepto de ciudad que queremos. Debemos trabajar sobre soluciones integrales para retos complejos, que necesitan una visión interdisciplinar y grupos de trabajo", apuntó la arquitecta Bayer.

En Viena, **el Cohousing empieza con un café entre técnicos y futuros vecinos,** que cambian impresiones; pero también introducen en los equipos sociólogos y asistentes sociales, para tener una visión más profesional del grupo que afrontaría su vida en ese espacio colectivo.

El cohousing está promovido por los ***cousuarios,*** con dos grandes metas, construir juntos y vivir juntos. La gestación empieza con reuniones de los futuros vecinos, **que promueven un concurso entre diversos estudios de arquitectura y empiezan a trabajar con el seleccionado.** Primero a nivel individual, luego en torno a pequeños grupos y, finalmente, a nivel comunitario, para tomar decisiones, **detallar zonas comunes, características de las viviendas…**

"El resultado es que, como media, en muchos de nuestros proyectos, **casi 100 personas viven en 39 apartamentos",** resaltó Bayer. "Tratamos de que las zonas comunes inviten a hacer vecindario, que las zonas bajas sean de encuentro. **Por ejemplo, zona de juegos, cocina comunitaria, espacios para compartir bicicletas, carsharing integrado;** por-

Proyectos impulsados por los propios compradores, que trabajan mano a mano con arquitectos y constructores desde el principio.

que la sostenibilidad es importante para nosotros y los usuarios. La asociación sigue siendo parte de la gestión de las viviendas. Cada miembro es propietario y gestor", explicó la arquitecta austriaca en torno al concepto de gestación del cohousing.

Pioneros de un nuevo urbanismo, pero también de un nuevo modelo de vecindario

Pioneros de un nuevo urbanismo y un nuevo desarrollo urbanístico, para promover diversidad social, interacción y generar un vecindario agradable. **Cada proyecto crece a su manera,** algunos con rondas de *crowdfounding*, otros integrando a diversos grupos y comunidades, o como en otros ámbitos; que se han creado, por ejemplo, tándems generacionales en grupos de dos apartamentos.

Estos tándems son la base de la convivencia intergeneracional y la interacción social. **Se da en el 60% de los casos, para cuidado de niños, de mayores… Son proyectos colaborativos, inclusivos y asequibles, incluso con colectivos de refugiados.** Oportunidades para trabajar (coworking), tener una jubilación tranquila, gestionar conjuntamente los asuntos comunitarios… son muchas las oportunidades que surgen al habitar este modelo de vivienda.

Y en España

Aunque en España este modelo de vivienda no ha tenido un gran recorrido, sí hay proyectos que quieren impulsarlo, **y también hay precedentes**. Conocidos más como*"alojamientos colectivos"*, hubo ya experiencias en los años 60 en **Segovia,** en los 70 con Ricardo Bofill en Barcelona, en los 80 con **Manuel Casas en Madrid** o en los 90 con **Víctor López en Santiago de Compostela.** Es decir, no se parte de cero y son muchos los profesionales que ya han aportado su visión en el urbanismo español, y que; con el contexto actual de falta de asequibilidad en la vivienda que existe en España, son varias las voces que abogan por un impulso decidido en esta materia.

Una de esas voces autorizadas es la de Carmen Espegel, **de la Escuela de Arquitectura de Madrid y directora del grupo de investigación en vivienda colectiva (ETSAM),** que participó en este encuentro del Foro UIA. Espegel insistió en cómo estos inicios sirvieron para poner en valor el contexto social y lo común. Todos estos proyectos eran muy sensibles con el concepto de comunidad. Creando vecindarios, incluso, con espacios para taxis y ambulancias para los vecinos.

Estos espacios colectivos también se usaban por la Sección Femenina en el régimen franquista y por los denominados 'domingueros', que estaban menos tiempo en estos alojamientos y pagaban sólo el 25% del coste. **Los modelos eran desde cooperativas de construcción o grupos de autoconstrucción.**

"Ya en el Siglo XXI, los concursos y promociones del Ministerio de Vivienda acapararon 5.688 viviendas sociales en España. Centrándonos en Madrid, **estas viviendas han servido para abrir nuevos espacios residenciales en zonas que antes no tenían,** o que se destinaban a otros fines, como polígonos. Para estos proyectos, los promotores privados también pueden lograr subvenciones públicas", **apuntó la arquitecta y catedrática española.**

Hay muchos ejemplos de vida en común, que confirman que este modelo en España puede tener su cabida. **Pero antes hay que definir bien el cómo vivir juntos.** Hay tres grandes ejes que preocupan en

> Su principal cometido es que las construcciones han de ser sostenibles desde el punto de vista social, económico y medioambiental.

esta materia, la concienciación medioambiental, lograr un suelo y **unos proyectos económicamente sostenibles,** y contar con la filosofía de vivir para **compartir.**

Para lo primero es importante saber cómo se afronta la sostenibilidad medioambiental, **el cuidado del entorno y cómo las nuevas tecnologías pueden ayudar en este aspecto;** encontrando un balance entre construcción y conservación, con materiales locales o de lugares cercanos, que tengan un grado de reutilización y cuyos traslados no supongan grandes emisiones. Carmen Espegel expuso cómo en determinadas islas **se aprovecha la abundancia del alga posidonia que, siendo mezclada con arena, logra estructuras firmes y rígidas de gran fiabilidad.**

Para lograr un proyecto **sostenible económicamente,** desde las instituciones se ayuda con cantidades, y también con terrenos en zonas industriales o periféricas, que son más baratos. También la gestión y el devenir del proyecto es conjunto, **evitando gastos intermedios innecesarios y con un protagonismo más latente de los futuros vecinos,** con reuniones, encuentros, primeros trabajos… **En Barcelona reluce ahora la comunidad de LaCol,** con este tipo de

filosofía, creando 28 viviendas de 40, 60 o 75 metros cuadrados, combinando espacios como lavanderías, cocinas, parkings, patios y zonas comunes alrededor del edificio.

Para lo tercero; difundir la filosofía del 'compartir', una de las claves reciclar antiguos espacios, renovar antiguos edificios para viviendas, por ejemplo, naves o fábricas. En Barcelona se han dado caso, **otorgando uso ciudadano o cultural a este tipo de espacios, pero la gran innovación ha sido también destinarlos a viviendas.** Cuando se avanza en proyectos de este tipo, se plantean incluso compartir espacios entre comunidades, pero también relaciones, afectos; desde la perspectiva individual, pero trabajando con otros y con la realidad de lo colectivo. Negociando también espacios o tiempos de uso.

¿Está preparada la sociedad española para el cohousing?

Este concepto decae con la crisis de 2008, aumentando la intención de lograr beneficios con las viviendas, **hasta el punto que la promoción pública no es de interés hoy.** Todas las necesidades quedan postergadas por el beneficio económico. "En España y todo el arco mediterráneo tenemos que importar el Know-How de los países europeos mencionados" sentenció Carmen Espegel.

"Es importante coger a esos pioneros y lanzar proyectos. Aunque parezca que un 5 o 10% puede ser poco, es un buen comienzo, cuando la cultura de este modelo de vivienda no está tan desarrollado. Pero estamos esperanzados, por los proyectos iniciados en distintas partes del mundo. La pregunta no es ¿estamos preparados?, que lo estamos; sino, ¿estamos preparados para una casa asequible? Claro que sí. **Lo que podemos es revertir la situación para que estos proyectos no se pierdan en los entramados del mercado".**

Lo ideal es iniciar el proceso desde el principio. La asequibilidad en el mercado es muy complicada. Es cuestión de poner en una balanza los servicios de una vivienda convencional y las ventajas del cohousing, y depende mucho de la fuerza del grupo. **Debes decidir cómo reduces tu espacio individual por el cohousing.**

Este modelo no está previsto para muchas respuestas individuales, sino que todo se hace de forma asociada. Estos proyectos son muy precisos con las necesidades de la gente. Pero esta es la mejor forma de escapar de la especulación y del concepto de propiedad o alquiler por rentas. **Está claro que es una respuesta para aquellos que no pueden encontrar un espacio en la ciudad a través del mercado.**

Algunos pasos han de ir hacia escarbar profundamente en el sistema, para ir cambiándolo poco a poco, mediante legislaciones. Hablar del derecho a uso, y que la propiedad recaiga en las cooperativas. Y cambiar el concepto hacia una visión en la que el bien común es también un beneficio individual. **"La opción de que el ayuntamiento ceda o casi regale terrenos a los futuros propietarios se ha demostrado una fórmula que funciona para este modelo,** cediendo dichos terrenos durante un número de años, para que sea el ayuntamiento también propietario de forma permanente".

Es importante conocer otros proyectos, entrevistar a otros arquitectos, organizaciones, es muy fácil desviarse del camino… **y acabar con la estructura jerárquica para que arquitectos, profesionales y propietarios trabajen conjuntamente.**

SIENTE LA NATURALEZA MÁS URBANA.
Haz de cada viaje una experiencia única que nos lleve hacia un futuro más limpio, consciente y eléctrico.
Viajaremos contigo hasta donde tú quieras llegar.
NELEC
Castrosua

Foro Internacional UIA 2022

SEGÚN EL SECRETARIO GENERAL DE VIVIENDA DEL GOBIERNO DE ESPAÑA, DAVID LUCAS PARRÓN

"Debemos trabajar en garantizar el acceso a la vivienda, porque es una parte básica y fundamental de ese estado de bienestar"

> El foro ha debatido sobre las barreras relativas a los desajustes y a las políticas y regulaciones que dificultan el derecho a una vivienda digna y adecuada.

Durante el foro de UIA se hizo hincapié en los principales desafíos y desajustes existentes en la problemática en torno a la accesibilidad de la vivienda más allá del contexto de desaceleración económica actual; y se ha remarcado la necesidad de fomentar incentivos económicos que sirvan para romper el desajuste que existe en la actualidad.

La problemática del acceso a la vivienda fue definida como "un problema global" por Gulnara Roll, Regional Advisor Forests, Land and Housing Division, quien, además destacó que es necesaria "más financiación para poder hacer frente a los desajustes entre los costes de la vivienda y los ingresos de las familias. Y para ello es esencial la cooperación internacional, que sirve como herramienta difusora de conocimientos y experiencias que nos ayudan a enfrentarnos a los retos actuales y futuros, que son en todo momento, cambiantes". La experta también ha puesto de ejemplo el proyecto UN4Krarkiv, gracias al cual están reconstruyendo las viviendas destruidas en la ciudad ucraniana durante la guerra.

En este sentido, los desastres meteorológicos y su impacto sobre la accesibilidad a la vivienda también cobraron protagonismo durante el debate. William Rodríguez, el secretario del departamento de Vivienda de Puerto Rico, ha recordado el impacto que causó el Katrina en su país y ha incidido sobre los "grandes desafíos y desajustes más allá de la desaceleración económica". Así, ha señalado que parte de los fondos utilizados para la reconstrucción de Puerto Rico, se han destinado a la construcción de "viviendas resilientes y capaces de superar los posibles nuevos desastres climatológicos que puedan asolar al país".

Políticas y regulaciones que dificultan la accesibilidad a la vivienda

Durante el foro también se celebró una mesa de debate sobre la segunda barrera que impide el acceso a la vivienda: las políticas y regulaciones, que ha estado moderada por Joan Clos, exdirector ejecutivo de ONU-Hábitat y exalcalde de Barcelona; y ha contado con la participación del secretario general de Vivienda del Gobierno de España, David Lucas Parrón; Doris Andoni, directora del Ministerio de Economía de Albania; Mai Abdel Hamid, CEO de la Fundación Social Housing and Mortgage Support; y Orna Rosenfeld, Global Advisor de Vivienda.

Joan Clos ha abierto el debate lamentando que "solo el 15% de las ciudades tiene acceso a una vivienda digna y adecuada"

y ha insistido en que "la clave es conseguir transformar las estructuras regulatorias y económicas para garantizar este acceso".

A lo largo del debate han cobrado especial protagonismo las políticas esenciales que garantizan el acceso a la vivienda, que está presente en la declaración mundial de los derechos humanos.

En esta línea, el secretario general de Vivienda del Gobierno de España, **David Lucas Parrón,** ha afirmado que "en España en los últimos cuarenta años y hasta ahora hemos avanzado mucho en la conformación del estado de bienestar, tanto en el sistema educativo, sanitario, el de pensiones… pero seguimos teniendo que trabajar en garantizar el acceso a la vivienda, porque es una parte básica y fundamental de ese estado de bienestar".

> Joan Clos: "Solo el 15% de las ciudades tiene garantizado el acceso a la vivienda".

Sobre la Unión Internacional de Arquitectos (UIA)

La UIA surge como una federación de organizaciones en Lausanne, Suiza, en 1948. Actualmente, cuenta con 104 secciones miembro, que representan a 115 países y a más de 1.500.000 de arquitectos/as a nivel mundial, lo que la convierte en la organización internacional con mayor capacidad de influencia global en Arquitectura y una de las más influyentes en cuestiones urbanas, de diseño o de patrimonio, vinculando toda su actividad y sus compromisos con las agendas internacionales y la sostenibilidad.

DAVID LUCAS PARRÓN
Secretario general de Vivienda del Gobierno de España

REPORTAJE

"Hay que repensar el Seguro pensando en movilidad sostenible"

El seguro también puede ser verde, repensando la movilidad sostenible y el respeto del medio ambiente en la movilidad urbana. Es uno de los retos que llevó a crear hace menos de 5 años este bróker asegurador creador de un hub de innovación InsurTech: el Instituto de Desarrollo Asegurador, la única correduría miembro de la **Plataforma de Movilidad Sostenible;** un Foro que agrupa a todas las organizaciones que apuestan por impulsar una movilidad sostenible, contribuyendo a la Agenda 2030 y a un crecimiento sostenible desde el punto de vista económico, social y medioambiental. Como dice Cristina Llorens, su directora de Negocios Estratégicos y Comunicación: "hay que repensar el Seguro pensando en movilidad sostenible y en los retos de un nuevo mundo más respetuoso con el medio ambiente y la tecnología".

Además, es la única correduría con el **sello Agreed 2030,** concedido por Fundación Europea del CO2, que acredita la medición de sus emisiones de CO2 bajo estándares de normativa internacional ISO e implementado las medidas de corrección y control necesarias mediante la **elaboración de un plan de reducción de emisiones,** "alineándose de este modo con los objetivos de Europa 2030 en materia de descarbonización".

ASÍ COMENZÓ TODO...

Dos amigos, **Fernando Losada y Nino Rodríguez**, decidieron unir su experiencia en la dirección de grandes compañías aseguradoras (Fernando) y en la distribución a través del asesoramiento y la mediación (Nino) para crear un nuevo proyecto compartido. Pero, ¿cuál?

La chispa llega en un programa de formación de postgrado de INADE. Nino llama por teléfono a Fernando y le grita aquello de **"eureka".** Y es que ya lo tenían, podían captar el talento de algunos de los profesionales de ese curso y también podían nacer a partir de la **nueva visión y propósito** surgido en ese pequeño equipo profesional.

El proyecto era revolucionar el mundo del seguro y de la vivienda mediante una plataforma InsurTech que diera origen a otros desarrollos y otras InsurTech para, finalmente, amalgamar **un HUB InsurTech** que ofreciera a las Personas (asegurados) las mejores pólizas al mejor precio y mediante el mejor asesoramiento personal.

Un Laboratorio de Innovación del Seguro. Un LAB de respuestas a los retos de la sociedad y las tecnologías actuales. **¡Había nacido el INSTITUTO DE DESARROLLO ASEGURADOR!**

LA ALIANZA DE TALENTO

Instituto de Desarrollo Asegurador dió sus primeros pasos en marzo de 2018, pero podemos decir que no adquiere su mayoría de edad hasta 2019. Es entonces cuando se redefine como un **LAB de Innovación,** que pone foco en buscar soluciones de base tecnológica a las demandas de una nueva sociedad digitalizada y móvil. Y para ello se pone el foco en asesorar a las Personas en la elección de los Seguros que mejor se adapten a sus necesidades -como un sastre que adapta las mejores pólizas existentes en el mercado a la medida del cliente- mediante soluciones innovadoras en la distribución de seguros.

Nació, pues, con la vocación de llegar a ser el mayor LAB independiente en Soluciones e Innovación para la distribución de seguros. Sin renunciar a sus raíces, como uno de los mayores **brókers independientes** en el asesoramiento financiero y asegurador, con una manifiesta actitud de servicio a través de los canales digitales de relación con los clientes.

Pero no nació desde cero, sino que **sumaba más de 500 años de experiencia** de su equipo profesional en la distribución de seguros: Cristina, Sara, María, Marta, Javier, Patxi, Fran, Enrique, Jorge… y, por supuesto, Fernando y Nino. Y todo ello sin renunciar al canal y a la figura del mediador tradicional; aunque su vocación es aportar al mercado nuevas soluciones de base tecnológica (InsurTech) que acerquen el seguro a las personas y empresas en el momento de adquirir otros productos o servicios.

EMPRESA CON ALMA

Las organizaciones son el reflejo de las personas que las integran y lideran. Cada empresa es la suma de sus recursos; pero el más valioso de todos es su Alma, su espíritu. Le hemos preguntado a Cristina Llorens, directora de Negocios Estratégicos y Comunicación, y nos lo define así:

Visión: "Los Seguros crean una Sociedad Mejor y Más Segura que mejora la calidad de vida de sus ciudadanos. Y hay que adaptar esos Seguros a la vertiginosa velocidad a la que cambia la sociedad en sus necesidades y respetando la sostenibilidad ambiental".

Misión: "Vamos a repensar el mundo del Seguro del siglo XXI para transformarlo de acuerdo a las nuevas necesidades. Tanto en el análisis de demanda (pólizas) como en dar respuesta a nuevos canales de relación con los asegurados (mediación). Somos una empresa de la Nueva Normalidad, queremos entenderla y aportarle nuevas herramientas".

Propósito: "Crear un Laboratorio de Innovación y Experimentación en el Sector

Texto: Fernando Estopiñán

CRISTINA LLORENS

FERNANDO LOSADA

NINO RODRÍGUEZ

Seguros que desde el análisis de necesidades de los clientes (las Personas) rediseñe las herramientas de base tecnológica (las Plataformas digitales de relación) que mejoren la canalización de productos mejor adaptados que faciliten la vida de los asegurados".

Realidad en Transición (estatus): "En solo 3 años lanzamos al mercado y consolidamos 9 plataformas InsurTech con foco en lo nuevo (Mobilidad y Ciberseguridad) y también en hacer mejor lo de siempre (Inmobiliario y Tercer Sector)".

Meta: "Aportar Soluciones nuevas a un Mundo nuevo; apostando por desarrollar el mayor Grupo InsurTech de España y Portugal, que escale a nivel mundial desde Europa y Latam".

SOLUCIONES PARA UN NUEVO MUNDO

Instituto de Desarrollo Asegurador se impone como reto atender a las nuevas necesidades de un mundo en transformación tecnológica, cultural y social; donde surgen nuevas realidades a las que atender. Cristina Llorens nos responde así a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS):

- **La Sociedad Civil** se estructura en el llamado **Tercer Sector** compuesto por asociaciones, fundaciones y otras instituciones sin ánimo de lucro. Sin embargo, el Sector Seguros sigue dividiendo su clientela en empresas y particulares. Nosotros nos comprometemos con las necesidades de las ONG.
- **Las Comunidades de Vecinos** son otra realidad a caballo entre los propietarios de inmuebles y los inquilinos, entre las grandes inmobiliarias y la clase media, entre caseros y proveedores… Nosotros ya le hemos dado respuesta.
- **Las Tecnologías y la Mobilidad** traen nuevas necesidades y, por ello, ya hemos creado nuevos seguros para cubrir los riesgos en nuevos dispositivos como smartphone, tabletas, drones, patinetes, bicis eléctricas y otros dispositivos de movilidad.
- **Un mundo ciber:** Los nuevos riesgos del mundo online, conectado y móvil suponen nuevos retos para el mundo del aseguramiento. No hay que olvidar el problema del ciberriesgo y la ciberseguridad, de los ciberdelincuentes y la protección de los datos personales, los Smart contracts y el ciber acoso.

Y LLEGARON LOS RESULTADOS

Instituto de Desarrollo Asegurador es un proyecto ibérico que opera ya en España y Portugal; pero con capacidad también en el resto de países de la Unión Europea; así como acuerdos de colaboración para operar en treinta y dos (32) países de América, Asia y África.

En estos difíciles años de contracción de la economía y la vida social, hemos crecido hasta los 15.300 clientes, con los que hemos facturado cerca de 3 millones de euros, con un volumen de primas gestionadas de más de 16 millones de euros.

Nuestras 7 plataformas y 11 oficinas emplean a más de 40 profesionales altamente cualificados, pero se apoyan en más de 500 agentes inmobiliarios y financieros que colaboran con nosotros creando una gran red de servicio al cliente.

Trabajamos con las principales Aseguradoras como las que figuran en el recuadro adjunto: Mapfre, Reale Seguros, AXA, Caser, Santalucía, Adeslas, Plus Ultra, Arag, Generalli, VidaCaixa, Fiatc, Catalana Occidente, Liberty, etc.

EN CIFRAS

11	• Oficinas
41	• Empleados
16.163.000 €	• Volumen de Primas Gestionadas
2.857.000 €	• Volumen de Facturación
15.300	• Número de clientes
29.400	• Número de pólizas
Más de 8.000	• Arrendamientos asegurados

Y LLEGARON LOS COMPROMISOS

- **COMPROMISO SOCIAL:** Como respuesta al confinamiento y la pandemia, "nuestro LAB de Innovación creó y desarrolló una **correduría virtual** llamada EVOPÓLIZA", dice Cristina Llorens. Es una

REPORTAJE

10 CONSEJOS PARA EVITAR UN CIBERATAQUE

Un ataque informático puede ser fatal, tanto para un usuario como para una empresa. Para reducir la probabilidad de que se produzca, te proponemos 10 consejos con los que evitar un ciberataque.

1 PROTEGER LOS EQUIPOS INFORMÁTICOS

A la hora de proteger un equipo es instalar antivirus, firewalls, sistemas de autenticación, etcétera, y mantener correctamente actualizado tanto el hardware como el software. En una empresa se recomiendan VPNs para el acceso remoto.

2 CONFIGURAR CONTRASEÑAS SEGURAS

Las contraseñas son el primer batallón de defensa frente a los ciberataques. Por este motivo, conviene utilizar un sistema de autenticación complejo, es decir, una sucesión de caracteres aleatorios que resulte difícil de crackear.

3 ESTABLECER PROTOCOLOS DE SEGURIDAD

Se debe de actuar en sintonía en caso de que se produzca una brecha de seguridad y también evaluar con rapidez los posibles daños.
Es fundamental la realización de copias de seguridad, limpieza periódica de los sistemas, análisis de archivos sospechosos, entre otros muchos supuestos.

4 NO DESCARGAR PROGRAMAS PIRATA

Los archivos pirata son utilizados por los ciberdelincuentes para introducir código maligno en el equipo y hacerse con el control del mismo y de la información que éste contenga.
Al utilizar un software ilegal (o pirata), se corre el riesgo de intensificar la posibilidad de que el equipo sea infectado por virus, troyanos o spybots.

5 NO PRESTAR ATENCIÓN A MENSAJES DE REMITENTES DESCONOCIDOS

Su mediatización y uso diario han convertido este tipo de plataformas en un segmento muy explotado por los ciberdelincuentes para obtener información sensible de forma fraudulenta.
En este sentido, cabe mencionar el phishing. Se trata de un método en el que el estafador se hace pasar por una persona o empresa de confianza y, a través de técnicas de ingeniería social, consigue que el usuario interactúe con el objetivo de robar sus datos (tarjetas de crédito o contraseñas).

Instituto de Desarrollo Asegurador

10 CONSEJOS PARA EVITAR UN CIBERATAQUE

No existe una ciencia exacta que permita evitar un ciberataque, pero puedes reducir considerabemente el riesgo de que se produzca

6 REALIZAR COPIAS DE SEGURIDAD FRECUENTES

Son el respaldo que protege los datos importantes en los equipos informáticos. Sin ellas, gran parte de los datos podrían perderse sin dejar rastro debido a ciberataques o, simplemente, a accidentes fortuitos del día a día.
Por eso, cuando se tiene claro qué información se quiere proteger, hay que establecer el soporte que se encargará de las copias de seguridad y, además, la periodicidad con la que se ejercerán dichas copias.

7 USAR SISTEMAS DE FILTRADO WEB

Sebe usar el certificado SSL o Secure Sockets Layer.
Identificar las páginas web que usan este tipo de certificado es sencillo, ya que en lugar de utilizar http:// usan https:// y cuentan con un candado en la barra de direcciones como garantía de seguridad.

8 CONTROLAR LOS DISPOSITIVOS EXTRAÍBLES

Los dispositivos extraíbles, tales como USB, discos duros, tarjetas de memoria, requieren un nivel de atención y seguridad a la altura de los datos almacenados.
Es conveniente que el personal del departamento de TI controle con cierta periodicidad los dispositivos extraíbles que se conectan al equipo. De esta forma, se puede conocer de primera mano y sin riesgos si los dispositivos están libres de virus.

9 TENER UN PLAN DE RECUPERACIÓN ANTE DESASTRES (DRP)

Un plan de recuperación ante desastres es un proceso de recuperación que cubre los datos, el hardware y el software para que una empresa pueda reanudar su actividad después de sufrir una eventualidad que afecte al proceso de negocio.

10 CONTRATAR UN CIBERSEGURO

El ciberseguro es una manera de mitigar los posibles daños derivados de un ciberataque, como las posibles pérdidas económicas o la vulneración de datos.

Instituto de Desarrollo Asegurador

fórmula para prestar el asesoramiento y los servicios CARA a CARA pese a la distancia. Resolver todas las dudas con los mejores especialistas y desde donde quiera: webcam, tablet, móvil, etc. Pero siempre "viéndonos CARA a CARA". "Con EVOPÓLIZA hemos querido ir más allá, y que sea el ciudadano quien elija el seguro, el especialista, el día y la hora e incluso el idioma".

- **COMPROMISO MEDIOAMBIENTAL:**
  - La única Correduría miembro de la **Plataforma de Movilidad Sostenible;** un Foro que agrupa a todas las organizaciones que apuestan por impulsar una movilidad sostenible, contribuyendo a la Agenda 2030 y a un crecimiento sostenible desde el punto de vista económico, social y medioambiental.
  - La única Correduría con el **sello Agreed 2030,** concedido por Fundación Europea del CO2, que acredita que Instituto de Desarrollo Asegurador ha llevado a cabo la medición de sus emisiones de CO2 bajo estándares de normativa internacional ISO e implementado las medidas de corrección y control necesarias mediante la **elaboración de un plan de reducción de emisiones,** "alineándose de este modo con los objetivos de Europa 2030 en materia de descarbonización".
- **COMPROMISO TÉCNICO:**
  - Somos **miembros de AGERS,** una asociación constituida para capacitar a los profesionales del mundo de los Riesgos financieros y del Seguro. Nació en 1984 con la finalidad de divulgar los métodos científicos de la Gerencia de Riesgos para adaptarla a los cambios metodológicos habidos, a las necesidades de la sociedad y de las empresas. Pone a disposición las más avanzadas técnicas, la información más precisa, actualizada y relevante, y los recursos y representación necesarios en la ayuda de sus tareas y en la mejora de la eficiencia de la gestión de riesgos en sus Empresas.
  - Somos **socios de E2K GLOBAL BUSINESS SOLUTIONS** y miembros del consejo de administracion de E2K Global – Servicios y Soluciones para Corredores de Seguros. Se trata de la primera factoría de servicios de valor añadido para corredores de seguros creada por corredores de seguros, pero que trabaja en España y América para las grandes compañías aseguradoras, así como para todo el sector nacional de la mediación
- **COMPROMISO x INNOVACIÓN:**
  - Somos **miembros de Madrid Capital FinTech (MAD FinTech),** el único clúster FinTech e InsurTech de España creado para promover la Innovación Abierta y conectar con toda una red internacional de clústers con los que compartir conocimiento, así como con las principales universidades tecnológicas. El clúster está promovido por el Ayuntamiento de Madrid y el Foro ECOFIN en colaboración público-privada y acoge a los principales actores del mercado internacional.

Y LLEGARON LOS RECONOCIMIENTOS

Instituto de Desarrollo Asegurador ha obtenido el **Premio Galicia Segura 2022,** concedido por la Fundación Inade, en la categoría de 'Distribución de Seguros', que se suma al **Premio ECOFIN 2022** en la categoría Titanes de las Finanzas. Fernando Losada y Domnino Rodríguez, socios del Instituto, se definen como un **"auténtico laboratorio de Innovación del Seguro y hub InsurTech"** que ya ha lanzado al mercado 7 plataformas de distribución aseguradora en los últimos tres años. Como dice Fernando Losada: "Nuestra fórmula es la suma de tecnología y técnica aseguradora, basada en el conocimiento y la experiencia en la distribución del Seguro en España y Portugal".

La subida de los precios y su repercusión social

Texto: Fernando Móner
Presidente de CECU

> Cuando, por desgracia, es más barato comprar un kilo de cruasanes que un kilo de fruta, y te ves obligado a tomar decisiones casi puramente por lo económico y no por lo nutricional, puedes acabar teniendo problemas a largo plazo.

Desde CECU estamos muy preocupados por el incremento del IPC y la situación que se está generando, aunque ya venimos avisando de ésta desde el pasado verano. Cuando vimos la subida de la factura energética, supimos que era como un tsunami. Primero venía la energía, pero iba a afectar a todos y cada uno de los sectores.

Si a eso le sumas la invasión de Ucrania por parte de Rusia y los problemas de desabastecimiento y transporte internacional, es evidente que irremediablemente iban a subir los precios, aunque algunos sectores como el de la alimentación hayan tardado meses en hacerlo.

Obviamente esta situación afecta de forma muy negativa a los bolsillos de los consumidores. Si tienes unos ingresos que cada año pueden incrementarse, por ejemplo, en porcentajes del 1%, 2% o 3% y ves que durante un año estamos alcanzando una inflación de casi el 10%, estás ante una clara pérdida de poder adquisitivo que te lleva a limitar algunas compras.

Por ejemplo, en materia de alimentación esto con lleva un problema adicional. Cuando, por desgracia, es más barato comprar un kilo de cruasanes que un kilo de fruta, y te ves obligado a tomar decisiones casi puramente por lo económico y no por lo nutricional, puedes acabar teniendo problemas a largo plazo.

Por tanto, estamos preocupados, pero esperamos que el mecanismo de ajuste de la excepción ibérica pueda suponer una reducción del precio de la energía que lleve, aunque de forma más lenta, a una reducción de los precios en otros sectores. Y aunque por desgracia no creemos que el ahorro en la luz supere el 15-20 % al que ya aludía la ministra Ribera hace unas semanas y vamos a seguir con las tensiones muy altas en algunos sectores como el de la alimentación, también esperamos que hayamos tocado el techo de la inflación ya.

Desde el pasado verano proponemos varias medidas.

- **La primera,** modificar el sistema tarifario en la factura energética, para que paguemos en base al coste real de la energía ofrecida y se centre más en las renovables.
- **En segundo lugar,** estudiar la rebaja de la presión fiscal sobre algunos productos y servicios básicos, como la luz, el agua, el gas o productos de alimentación básicos.
- **A lo mejor también** hay que tomar medidas como la reducción temporal del IPC del año pasado, para que los consumidores puedan tomar un poco de aire a la hora de comprar productos nutricionalmente más sanos.
- **Además,** hay que ampliar, como no puede ser de otra manera, la población que se beneficia de los bonos sociales, e inclusive estudiar incrementos de ayudas para los consumidores más vulnerables.
- **Al mismo tiempo,** sería positivo abrir mercados para que la oferta se multiplique e intentar promocionar los productos de consumo local. Primero, porque al venir de más cerca sus precios pueden verse menos afectados y, segundo, porque es más sostenible.

Está claro que la situación ahora mismo es de incertidumbre y preocupación, por lo que esperamos respuestas por parte de las administraciones para solventar en la medida de lo posible los problemas de las familias, sobre todo de las más vulnerables".

Soluciones de electromovilidad llave en mano para las ciudades

#SeguimosaTuLado

www.irizar-emobility.com

La comunidad científica europea quiere frenar la deforestación

Europa es responsable del 36% de la deforestación ligada a los productos agrícolas y ganaderos comercializados en todo el mundo

Mientras los ministerios de Medio Ambiente y el Parlamento Europeo debaten la propuesta legislativa presentada el pasado mes de noviembre por la Comisión Europea para **frenar la deforestación asociada a la importación de determinadas materias primas y productos,** la comunidad científica se moviliza para expresar la necesidad de frenar la desaparición de los bosques y hace público un manifiesto.

Durante el período 1990-2008, la UE-27 fue responsable, a través de sus importaciones, de entorno al 36 % de toda la deforestación **incorporada en productos agrícolas y ganaderos comercializados internacionalmente.** España destaca como uno de los países con mayor responsabilidad en esta tendencia destructiva, al ser el tercer mayor importador de deforestación durante el periodo 2005-2017.

En el manifiesto, la comunidad científica reclama entre otras peticiones:

Inclusión en la futura ley europea de, además de los bosques, ecosistemas con un gran valor ecológico como pastizales, sabanas, turberas o humedales, que pueden actuar como sumideros de carbono.

Aplicación de la futura legislación a una lista completa de productos asociados a riesgo de deforestación y degradación forestal. Esto debería incluir (además de los ya previstos, como soja, aceite de palma, madera, cacao, café y carne de vacuno) a toda la ganadería (no solo vacuno), el caucho y el maíz.

Exigencia de la trazabilidad hasta el lugar de producción de las materias primas.

Garantía de los derechos humanos reconocidos internacionalmente, en particular los derechos de los pueblos indígenas y las comunidades locales. Esto implica que se respeten los derechos consuetudinarios de tenencia y el derecho al consentimiento libre, previo e informado.

Cobertura mínima y suficiente de operadores y del volumen de mercancías, armonizado para toda la UE, para evitar distorsiones del mercado.

La publicación de este manifiesto tiene lugar pocos días antes de que se celebre, el 28 de junio, el Consejo en que los Ministros europeos de Medio Ambiente **votarán el texto negociado durante meses bajo la Presidencia francesa.** En su documento, científicas y científicos españoles denuncian cuestiones de vital importancia para que la norma que ahora se negocia cumpla con los objetivos propuestos. De todos estos objetivos han hablado también las personas participantes en el seminario online, al tiempo que han señalado el Reglamento como oportunidad para combatir la deforestación.

Ana Echenique, vicepresidenta de la **Confederación de Consumidores y Usuarios (CECU),** ha recordado que "los consumidores europeos ya apoyaron, en la consulta realizada hace dos años, una ley exigente que evite que la deforestación acabe en sus platos". Alberto Abad, en nombre de la **Coordinadora de Comercio Justo,** ha expresado: "Lo que demandamos es un aspecto tan fundamental como garantizar que en los productos que consumimos de forma cotidiana se han respetado los derechos humanos".

"El tramité del Reglamento debe ir unido a una reflexión profunda sobre las causas de la deforestación como las políticas neoliberales de la Organización Mundial de Comercio y una PAC que han

impulsado un modelo agrícola y ganadero dependiente de la importación de soja y que han expulsado a miles de pequeñas y medianas producciones", ha señalado Andoni García, de la Ejecutiva de la COAG.

Estas peticiones no solo llegan desde las organizaciones ecologistas, agrarias y de consumidores y comercio justo, diferentes empresas del sector han subrayado la necesidad de apostar por un reglamento más ambicioso que incluya a otros ecosistemas claves en la captura de CO2 más allá de los bosques. A su vez recalcan que están preparadas para su aplicación y que llevan años trabajando en la Diligencia Debida para cumplir con el Reglamento Europeo de la Madera (EUTR), aunque su aplicación ha sido muy desigual.

En opinión de las organizaciones convocantes, según ha subrayado Isabel Fernández, de Ecologistas en Acción, este sería el único modo de extender la protección a sabanas como el Cerrado, de donde provienen el 65 % de las importaciones europeas de soja y de carne de vacuno.

En la clausura del webinar, Miguel Díaz, portavoz de Amigos de la Tierra, ha interpelado al Gobierno español para que presione un acuerdo "a la altura de las circunstancias", a la vez que ha animado a la sociedad civil a continuar su trabajo, "porque una ciudadanía movilizada, crítica y transformadora es más importante que nunca".

La deforestación sigue desbocada

Entre 2004 y 2017 se perdieron más de 43 millones de hectáreas de **ecosistemas forestales en los trópicos y subtrópicos,** en regiones de América Latina, África subsahariana y Sudeste asiático.

En un contexto de múltiples crisis ambientales y climáticas —**cuando la profunda pérdida de biodiversidad a escala planetaria** ha generado constantes brotes de enfermedades zoonóticas y la deforestación ha provocado escasez hídrica, contribuyendo al aumento de eventos climáticos extremos—, la devastación de los bosques es una cuestión ambiental de gravedad para todo el planeta.

Impresión offset

Impresión digital

Diseño y Comunicación

Organización de eventos empresariales

booklet, s.l.

rubenbooklet@gmail.com

Polígono Industrial Camporrosso
C/ Las Moreras, nave, 6
28350 Ciempozuelos (Madrid)

AQUÍ RADIO AHORA TV

TU RADIO CON VALORES

¡Esta es tu radio!

info@aquiradioyahoratv.es

910634628

@aquiyahoramedia

aquiyahoramedia

Aquí y Ahora Media