

El cambio de paradigma de la movilidad

La movilidad ha pasado de ser una necesidad a ser considerada un derecho y un eje vertebrador del desarrollo económico y social. Y es que, como ciudadanos -pero también como empresas- somos generadores de movilidad y, a su vez, dependientes de ella. Desde hace unos años estamos siendo testigos de un ‘tsunami normativo’ que se está produciendo en torno a la movilidad. Y es que se han desarrollado numerosas normativas, todas con un mismo objetivo: garantizar una movilidad sostenible desde el punto de vista ambiental, pero también económica y social, impulsando la descarbonización del transporte y la intermodalidad hacia modos de transporte más sostenibles.



May López,
Directora de Desarrollo de Empresas por la
Movilidad Sostenible

Palabras claves

Descarbonización, transporte, movilidad sostenible, sostenibilidad

El Pacto Verde Europeo, el Fit for 55, la directiva de vehículos limpios, la Estrategia Europea para el Uso de la Bicicleta, el PNIEC, la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, la Hoja de Ruta del Hidrógeno, la Hoja de Ruta del Biogás, el Real Decreto-Ley 29/2021, la Estrategia Estatal por la Bicicleta, el Real Decreto por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones o el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible... son ejemplo de estas normativas.

De las más recientes y relevantes es la reciente aprobación por parte del Parlamento Europeo de los objetivos de reducción de emisiones de CO₂ para turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, como parte del paquete legislativo para alcanzar los objetivos climáticos en 2030 de reducción del 55% y la neutralidad climática en el 2050. Tal es así, que a partir del 2035 todas las furgonetas y turismos nuevos que se vendan en Europa y por consiguiente en España, serán cero emisiones de CO₂. Unos objetivos de reducción de emisiones de CO₂ que también se prevé alcancen a otro tipo de vehículos. De hecho, en el mismo día en el que se establecía este objetivo, también se publicaba una nueva propuesta de revisión

de las normas de CO₂ para camiones, remolques, autocares y autobuses, que aunque debe ser aprobada establece un objetivo de reducción de CO₂ del 90 % para los camiones para 2040. Objetivo que aumenta en el caso de los autobuses urbanos, donde la Comisión propone el objetivo más ambicioso, consistente en que todos los autobuses urbanos nuevos sean cero emisiones a partir de 2030.

Medidas que van acompañadas de un refuerzo en la infraestructura de recarga y repóstame. De hecho, la Comisión ha propuesto que se instalen puntos de recarga y repostaje a intervalos regulares en las principales carreteras: cada 60 kilómetros para la recarga eléctrica y cada 150 km para el repostaje de hidrógeno. Objetivos, que aunque nos cueste imaginarlo en este momento, vendrá acompañado de una mayor demanda del consumidor por este tipo de vehículos.

De hecho, este 2023 será el año de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en España, ya que desde el 1 de enero, los municipios de más de 50 mil habitantes, los territorios insulares y aquellos municipios que tengan una población superior a 20.000 personas y que superan los valores límites de contaminantes re-



gulados, están obligados a poner establecer Zonas de Bajas Emisiones, que entre otras medidas restringirá el acceso a vehículos más contaminantes y priorizará los cero emisiones.

Esta medida afecta a más de 149 localidades españolas y unos 25 millones de usuarios se verán afectados por esta medida. De ahí la importancia de iniciativas como TOOLBOX ZBE (zonasdebajasemisiones.com), presentada en la Semana Europea de la Movilidad 2022 y que cuenta con el apoyo del MITMA, la DGT y la Fundación CONAMA, que tiene como objetivo fomentar la colaboración público-privada y facilitar la toma de decisiones para la implantación y mejora de las ZBE. Una plataforma en la que se comparten de forma amena y didáctica, iniciativas y soluciones que ya han sido implantadas en otras ciudades y que aportan beneficios y resultados positivos, normativa relacionada, casos de éxito y las últimas novedades, entre otros contenidos.

Una herramienta viva, al igual que estarán las Zonas

de Bajas Emisiones, ya que tal como establece el Real Decreto, las ZBE se establecerán indicadores de seguimiento y se revisarán en menos de tres años desde su establecimiento y, posteriormente, cada cuatro años.

Pero no solo se trata de adaptarse a las normativas, sino también de cambiar nuestros hábitos de movilidad y esto implica, en gran medida, cambiar cómo y cuándo nos movemos en nuestros desplazamientos laborales, el mayor generador de movilidad en la actualidad. Y es que, según dicta el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, aquellos centros de trabajo que tengan más de 500 trabajadores (o 250 por turno) deberán contar con un Plan de Movilidad al Trabajo con el objetivo de racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes.

De igual forma, los municipios de más de 20.000 habitantes y menos de 50.000 habitantes deberán dotarse de un Plan de Movilidad Sostenible simplificado, que deberá ser revisado, al menos, cada cinco años.

Y lo mismo ocurrirá con los grandes centros de actividad -pendientes de identificar por los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de Trabajo y Economía Social, previo informe de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes- que dependiendo de su superficie, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo, y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas, también deberán contar con un Plan de Movilidad.

Por ello, en el marco del Congreso Nacional de Medio Ambiente 2022, hemos presentado los Planes de Movilidad avalados por la Plataforma Empresas por la Movilidad Sostenible, con el objetivo de facilitar su implementación y generar el mayor valor e impacto en su aplicación al ir acompañado de acciones con-





cretas con resultados garantizados.

Y no podemos olvidar los cambios en la movilidad indirecta que generamos, como los que se están produciendo debido a los cambios de hábitos de consumo. Como por ejemplo los generados por el crecimiento del e-commerce. que ha batido un nuevo récord de facturación en España al aumentar un 33,1% interanual en el segundo trimestre de 2022 hasta alcanzar los 18.190 M€, según los últimos datos publicados por la CNMC. Y es que no hay duda de que el e-commerce es necesario y ha llegado para quedarse. Sin embargo, no debemos olvidar su impacto social, económico y ambiental sobre el que debemos de trabajar y garantizar que sea positivo.

Y es que a los muchos impactos negativos provocados por el neuromarketing y la compra compulsiva, relacionados con el sobre consumo de recursos naturales, la generación de residuos, tanto de embalajes como de las devoluciones de productos, o las prácticas cuestionables, tanto fiscales como laborales, también tenemos que tener en cuenta el impacto en la movilidad. De hecho, el ecommerce provoca grandes ineficiencias e impactos negativos en sus procesos al caracterizarse por la entrega desconsolidada de pequeñas cantidades de pedido en domicilios particulares, la ineficiencia en la en-

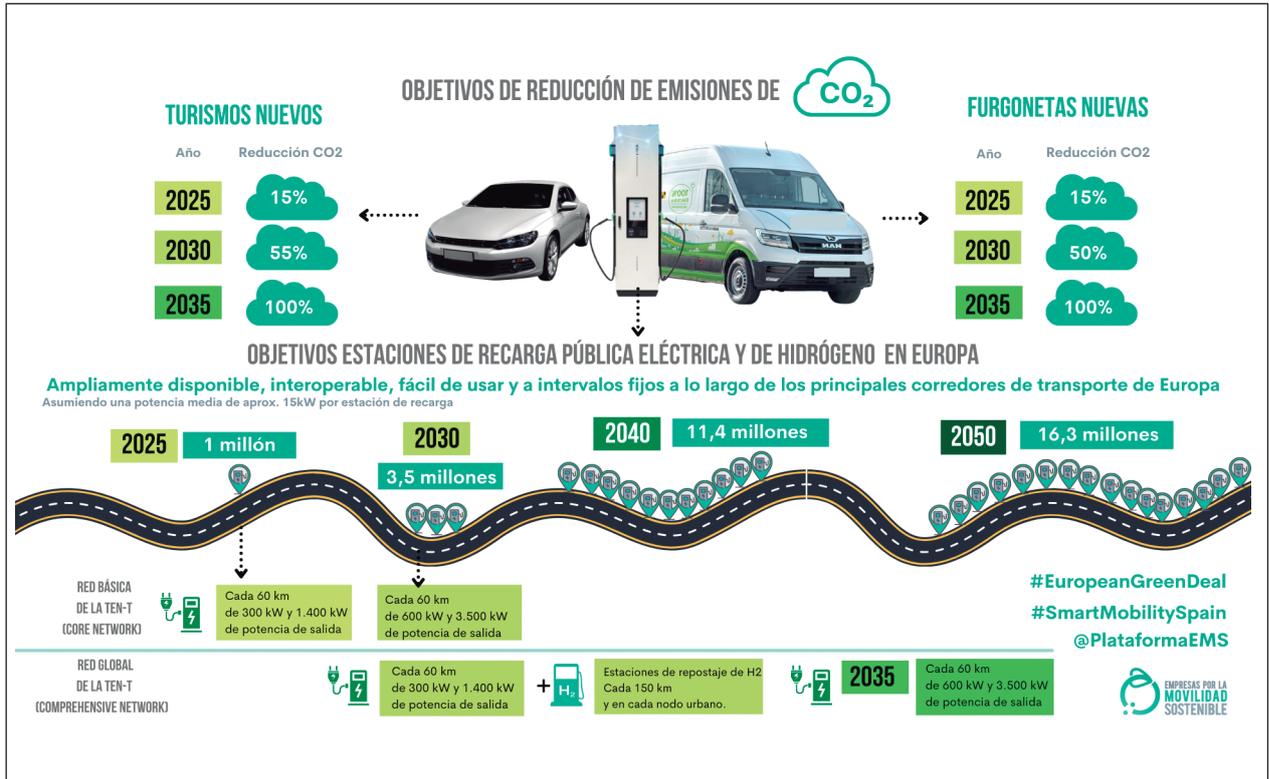
trega, la superurgencia, las devoluciones, el exceso de embalaje o las campañas agresivas que generan picos de producción que además de un sobre consumo de recursos también hacen ineficientes los procesos.

Y es que, aunque trabajemos en sustituir los vehículos de distribución por otros más eficientes, en línea con lo que se establece en el programa Fir for 55 y conscientes de que en el 2035 todas las furgonetas nuevas que se vendan ya serán cero emisiones y que hasta entonces, las ZBE irán de forma progresiva limitando el acceso a vehículos más contaminantes, debemos de actuar de forma global e ir más allá, buscando un modelo de producción, consumo y distribución más sostenible. Por ello, nació el movimiento entregasostenible.org -en el marco de la European Green Week 2021- con el objetivo de poner en valor a todos los e-commerce comprometidos con la sostenibilidad ayudando a favorecer la toma de decisión

consciente por parte del consumidor mediante su identificación con el logo entrega sostenible, promoviendo un consumo responsable entre la sociedad, generando un mayor compromiso con la sostenibilidad entre las organizaciones y empoderando a los consumidores como agentes de cambio con su decisión de compra.

Y es que, según el estudio el estudio de EAE Business School, "La sostenibilidad





en el e-commerce actual”, el 88 % de los españoles considera relevante que los e-commerce ofrezcan información y opciones más sostenibles, tanto de productos/servicios como respecto a la entrega de estos y tres de cada cuatro encuestados valoran un distintivo que identifique la sostenibilidad de las distintas tiendas de venta online.

Este movimiento ya cuenta con más de 60 miembros -sumando e-commerce y soluciones- y animamos a todas aquellas organizaciones que están impulsando un e-commerce sostenible a unirse al movimiento. A través de distintos informes y del manifiesto al que se comprometen las organizaciones adheridas, compartimos recomendaciones para minimizar los impactos negativos e impulsar, con nuestra decisión de compra, impactos positivos.

Porque el e-commerce ha venido para quedarse, pero debemos garantizar que sea sostenible desde un punto de vista económico, ambiental y social. Y, aunque el consumidor no es responsable de los productos que se están poniendo en el mercado, de cómo se producen o cómo se comercializan, sí tiene el poder con su decisión de compra de penalizar a aquellas organizaciones que sí son responsables de la insostenibilidad del producto/servicio que comercializan -y los impactos que generan en la sociedad- y de premiar a las organizaciones que están comprometidas e impulsando cambios.

Todos estos cambios son prueba de que la movili-

dad está experimentando una revolución, y nosotros con ella. Porque también estamos viendo cómo está cambiando nuestra forma de movernos, nuestros hábitos. Estamos dejando de priorizar el coche particular tanto a nivel legislativo como a nivel particular, para acercarnos a la intermodalidad, donde el transporte público, los vehículos compartidos o los vehículos de movilidad personal cogen un mayor protagonismo.

Y es que, no debemos de olvidar que solo en España las emisiones de gases de efecto invernadero en 2022 aumentaron un 5,7% más que en 2021, según el Observatorio de Sostenibilidad. Pero que también, la calidad del aire y el ruido son otros dos factores críticos que afectan a la salud humana además de al medio ambiente, con efectos adversos muy significativos sobre la calidad de vida y el bienestar físico y mental de las personas, siendo los niños, los mayores y las personas con enfermedades respiratorias los colectivos más vulnerables. El transporte suele ser la fuente principal de los tres factores, fundamentalmente en las ciudades. De ahí que el objetivo final sea reducir las emisiones de contaminación del aire, la contaminación acústica y mitigar el cambio climático, pero sobre todo, mejorar la salud de los ciudadanos y la calidad de vida en las ciudades.

Y en esa línea seguiremos los próximos años. Siempre de la mano de la digitalización, que nos permitirá mejorar la eficiencia de este sector.