



El Covid-19 retrasa la renovación de vehículos y agudiza el envejecimiento de la flota

Una de las consecuencias derivadas de la crisis provocada por la pandemia del Covid-19 será el inevitable retraso en la renovación de las flotas y el envejecimiento adicional del parque de vehículos, han lamentado tanto expertos como profesionales en el ámbito del transporte. En este sentido, va a sufrir un proceso de depuración muy fuerte durante los próximos meses, ha vaticinado el Think Tank Movilidad de la Fundación Corell. Así, los expertos han concluido que las empresas con problemas de liquidez, sin digitalizar, con estructuras de costes rígidas y sin planes previos de transformación ecológica “van a desaparecer”.

En el año más duro de la crisis financiera de 2008, se produjo un desplome del PIB del 4,5%, lo que provocó el cierre de más de 40.000 empresas de transporte en España. A día de hoy, la previsión consensuada para este año es una caída mínima del PIB del 9%. Esto va a traer un “posible retroceso en la renovación de

las flotas ecológicas, pues con la crisis económica las empresas no tendrán los medios para incorporar vehículos de emisión cero a sus flotas”, ha apuntado el director general del fabricante de vehículos de última milla Passion Motorbike Factory (Scoobic), José María Gómez.

Según el Think Tank Movilidad, solo “las empresas más fuertes, que no tienen por qué ser las más grandes, resistirán y crecerán de nuevo tras esta situación”. No obstante, si se pretende mantener el ritmo de transformación ecológica, “todas sin excepción van a necesitar ayuda financiera, directa o en política fiscal”, han subrayado estos expertos. En su opinión, si se aspira a acelerar el cambio de flotas, “serán necesarias subvenciones a nivel europeo a través del Green Deal y el programa de reconstrucción”.

Todo dependerá de las decisiones que tome la Unión Europea sobre la mejor forma de responder al desplome económico que ha provocado la pandemia. El Think Tank de la Fundación Corell confía en que “si la UE crea un fondo de ‘Reconstrucción verde’ en el marco del Green Deal, es muy posible que, pasados los primeros meses de parálisis, se pueda reanudar la transformación hacia un modelo más verde”.

Los expertos del Think Tank Movilidad han recordado que, si las flotas más envejecidas se renovasen con modelos que cumplieran con la norma Euro VI, se produciría una caída drástica en los niveles de contaminación. Por tanto, “la mejor política medioambiental sería aprovechar los posibles fondos europeos para acelerar la renovación de la flota”. Estos fondos deberían estar disponibles “de inmediato”, han puntualizado, pero “lamentablemente, ni la administración europea, ni las diferentes administraciones españolas se caracterizan por su velocidad de respuesta”, han añadido.

LUCES Y SOMBRAS DEL COVID-19: MÁS CONCIENCIACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL

La situación provocada por el coronavirus ha logrado reducciones históricas en las emisiones contaminantes de entre el 60 y el 70% de media en las principales ciudades españolas y europeas. No obstante, la directora de Desarrollo de la plataforma Empresas por la Movilidad Sostenible y experta en sostenibilidad, May López, ha advertido que “es incorrecto afirmar que la calidad del aire en las ciudades ha mejorado debido solo a la reducción del tráfico de los vehículos”. Según la experta, esta mejora se debe, en gran parte, al parón de la industria productiva, a la reducción de la actividad aeroportuaria colindante a las urbes y todo el movimiento que acarrearán.

En este sentido, la experta ha apuntado que con la agudización del ecommerce por el confinamiento, se requerirán más soluciones para el reparto de última milla. La penalización temporal de la movilidad compartida para evitar el repunte de contagios también provocará de nuevo un aumento en el tráfico y la congestión de las ciudades. Por ello, otro de los problemas de la crisis que, además de sanitaria, social y económica, también es medioambiental, es que “corremos el riesgo de retroceder si no tenemos esa visión global”, ha alertado May López. Con el aplazamiento de la aprobación del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030 y la COP-26, “se siguen alargando plazos y perdemos tiempo del que no disponemos”. La directora de Desarrollo de Empresas por la Movilidad Sostenible teme que se “primen medidas enfocadas a paliar solo una de los aspectos, pero obviando su impacto económico o social o ambiental y generando así una crisis mayor”.

Por su parte, la directora de Zaragoza Logistics Center (ZLC), Susana Val, y la profesora asociada, Beatriz Royo, han subrayado que, “el impacto ambiental ha sido tangible durante el confinamiento, y esperamos que la ciudadanía adquiera una mayor conciencia social y medioambiental”. Según , “esta es la lectura positiva de esta crisis, pues quedará en el remanente de muchas personas la oportunidad que tenemos de minimizar y mejorar con nuestras acciones el medioambiente hacia un escenario sostenible”.