

Necesito ser 'ECO'

Son muchas las acciones y compromisos que puede establecer una organización para ser más ECOLógica, aumentando su compromiso con el medio ambiente, al mismo tiempo que garantiza su sostenibilidad en términos económicos. Muchas de ellas, las iremos tratando en El Mercantil durante los próximos meses.

Son temas candentes, y no exentos de polémica, medidas como el establecimiento de protocolos anticontaminación o las restricciones al tráfico en ciertas zonas de ciudades como Madrid o Barcelona, y que según establece la nueva ley de Cambio Climático en su versión borrador, se replicarán en otras ciudades. Hoy, nos referiremos a ECO, como la categorización que la DGT utiliza para la identificación ambiental de los vehículos a motor.

“Necesitamos tener una flota ECO, ¿qué nos recomiendas?”. Ésta es la pregunta que, últimamente, más me formulan. Si hablamos del mercado de los turismos, las soluciones empiezan a ser reales, y hay señales de cambio que las avalan. En el 2018, se produjo un aumento de las ventas de los vehículos eléctricos, híbridos, de GLP y de gas natural, o lo que es lo mismo, vehículos etiqueta Cero y ECO de la DGT. Esta dinámica supone un mensaje revelador, considerando además, que no llegó a ejecutarse el anunciado Plan VEA, de ayuda a la adquisición de vehículos alternativos.

También, por primera vez en España, las ventas de vehículos de gasolina superaron a los diésel, llegando, según datos de Anfac, al 57,5% y 35,8% de cuota de mercado, respectivamente. Cambio de tendencia que en Europa ya había ocurrido en el 2017.

Es evidente que el “temor” generado por las restricciones al tráfico ha sido un acelerador del cambio

Como dice un buen amigo, «las cosas se hacen por amor o por temor». Es evidente que el «temor» generado por las restricciones al tráfico y la ley de Cambio Climático, que también establece fechas en las que se prohibirán la fabricación y venta de vehículos, en base a su combustible y sus emisiones, ha sido un acelerador del cambio. Pero también, debemos ser conscientes que éste ha sido posible gracias al incremento en variedad y prestaciones de los vehículos alternativos disponibles hoy en día, que se están convirtiendo en soluciones

viables y sostenibles.

Considerando que este artículo se publica en un medio como El Mercantil, es necesario centrar la respuesta en los vehículos utilizados para la distribución de mercancía de forma tradicional. Es decir, vehículos de categoría N1 y N2. Es aquí cuando las cosas se complican.

Tuve el placer de participar el pasado mes de noviembre en la mesa sobre soluciones de logística y distribución de última milla, organizada dentro del Congreso Nacional de Medio Ambiente (Conama). Para el mismo realicé un estudio de mercado de vehículos Cero/ECO existentes categoría N1 y N2, y el resultado fue y continúa siendo desolador. Apenas existe variedad en el mercado, sí muchos modelos anunciados en prensa, pero que están en vías de desarrollo o comercialización. El precio, en todos los casos, es más elevado, pudiendo llegar a duplicar el coste de su homólogo diésel, sin contar la comparativa frente al mercado de segunda mano. En la comparativa se pierden prestaciones (carga, autonomía, productividad...). Incluso, en algunos casos, asumiendo pérdida en estos aspectos frente a la situación actual, se pueden llegar a alcanzar plazos de entrega superiores al año y medio, que hacen, si no inviable, muy lenta y difícil la operación de cambio a vehículo nuevo Cero/ECO para la categoría N1 y N2.

La transformación de vehículos a gas permite a la logística un cambio a flota ECO con una inversión asumible

Mientras el sector de la logística y el transporte sigue imparable. Todos somos conscientes del incremento del e-commerce, que va ligado con un incremento de flota necesaria para cubrir la demanda. El hecho clave es que la distribución de mercancías recae fundamentalmente en la figura del autónomo, que suele ser el dueño de la furgoneta o el camión diésel. La presión de la bajada de precios del servicio y la subida del precio del diésel... Factores todos ellos vitales que debemos de tener en cuenta, si queremos adoptar soluciones viables y no quedar paralizados 5, 10 o incluso más años, a la espera de soluciones perfectas.

Esta casuística está propiciando que la transformación a gas (GNC o GLP) empiece a ser una alternativa realista y asumible. La transformación permite el cambio a flota ECO con una inversión asumible. Más teniendo en cuenta la reducción del coste en combustible y que se mantiene la productividad del vehículo, incluso aumenta cuando se usa en zonas de acceso restringido. Todo

ello, ayudando como no, a cumplir con los compromisos ambientales que nos afectan a todos.

Los planes de calidad del aire nos han evitado pagar una cuantiosa multa por superar las emisiones fijadas por la UE

Solución viable, siempre que se garantice que la transformación se realiza por empresas homologadas por los fabricantes de vehículos, por el ministerio de Industria y con garantías que respalden la transformación.

Aunque sigan surgiendo muchas voces en contra del cambio, no debemos olvidar que estos planes de movilidad/calidad del aire han evitado que paguemos como país una cuantiosa multa por superar las emisiones fijadas por la UE. También es bueno recordar que no dejamos de estar en moratoria, por lo que no hay marcha atrás.

Identificar soluciones reales, viables y sostenibles, que permitan cuanto antes disminuir el problema de la calidad del aire en las ciudades, garantizando la actividad y el suministro de las mismas, es clave. Será un diferenciador entre las empresas con sus clientes, no sólo por compromiso ambiental, sino por compromiso de garantía de servicio.