



# Los retos de la movilidad sostenible a debate



**Ángel Alloza,**  
director general | Corporate Excellence-  
Centre for Reputation Leadership

**Arturo Pérez de Lucia,**  
director gerente | AEDIVE

**María Eugenia López,**  
profesora de Transportes de la Escuela  
Técnica Superior de Ingenieros de Caminos,  
Canales y Puertos | UPM

**Angel Aghili,**  
presidente | AVELE

Durante muchas décadas el coche ha sido el modo de transporte hegemónico de las sociedades desarrolladas, caracterizadas por una concentración de población en las grandes ciudades que han crecido horizontalmente. Pero los problemas, cada vez más frecuentes, como la contaminación del aire, el consumo excesivo de energía, los efectos sobre la salud o la saturación de las carreteras han provocado la necesidad de repensar los sistemas de transporte y apostar por una movilidad sostenible. Precisamente, los retos que tenemos encima de la mesa en esta materia centraron el Desayuno con Compromiso, organizado por CompromisoRSE y patrocinado por Correos. Una jornada a la que asistieron representantes de empresas, organizaciones e instituciones relacionadas con la movilidad en España.

Abordar la movilidad sostenible implica una visión multistakeholder que englobe un conjunto de procesos y acciones con el objetivo de conseguir un uso más racional de los medios de transporte. Un enfoque que en España se inició en el año 2006 con la elaboración, por parte del Centro de Investigación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid (TRANSyT), de la "Guía práctica para la elaboración e implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible". "Fue una guía pionera en este ámbito puesto que hace diez años no se hablaba de estos temas y muestra de ello es que Europa lanzó su guía sobre movilidad sostenible en el año 2013", comenta **María Eugenia López, profesora de Transportes de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la UPM y miembro de TRANSyT.** Además, hasta el año 2012, las ayudas del Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDEA) propiciaron que se pusieran en marcha muchos planes de movilidad. Ello ha provocado que España se encuentre en una buena posición para abordar la movilidad sostenible porque, tal y como afirma

## Los expertos reclaman un liderazgo político que provoque un cambio de hábitos en movilidad

María Eugenia López "el modelo está bien, pero tenemos que cambiar la mentalidad de la gente para que cambie sus hábitos de movilidad y use más el transporte público o la bicicleta". Para ello la profesora de Transportes de la UPM cree que es necesario que las administraciones públicas sean más valientes a la hora de impulsar medidas.

En esta misma línea se posiciona el **director gerente de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico (AEDIVE), Arturo Pérez de Lucía,** al lamentar que España adolece de una falta de liderazgo claro en esta materia y pone como ejemplo la movilidad eléctrica. En palabras de Arturo Pérez de Lucía, "la movilidad eléctrica se ha liderado desde el ministerio de Industria porque tiene un componente energético importante al hablar de eficiencia energética y reducción de combustibles fósiles. Pero también es un concepto medioambiental porque supone una reducción de emisiones, un concepto



**Giorgos Tragapoulos,**  
responsable de Clima y  
Ciudad | WWF España

**Susana Cuervo,**  
subdirectora de Organización,  
Eficiencia y Sostenibilidad | Correos

**Roberto Ruiz,**  
presidente | Asociación Ciencias Ambientales

“ El concepto de movilidad sostenible empapa a todos los ámbitos de la administración, pero falta un liderazgo claro por parte del gobierno para diseñar la estrategia que debemos seguir ”



Arturo Pérez de Lucia | **AEDIVE**

“ Estamos trabajando para analizar qué parte de nuestra flota debería estar electrificada y cuáles son los entornos más adecuados para que se utilice ”



Susana Cuervo | **Correos**



sanitario porque está demostrado que la contaminación causada por el transporte provoca problemas de salud, tiene implicaciones económicas porque la implementación de la movilidad eléctrica necesita de ayudas económicas y subvenciones... Nosotros siempre hemos defendido que la Movilidad Sostenible debería ser una secretaria general que se pudiera sentarse en el Consejo de Ministros". En este sentido, el director gerente de AEDIVE lamenta que "el concepto de movilidad sostenible empapa a todos los ámbitos de la administración, pero falta un liderazgo claro por parte del gobierno para diseñar la estrategia que debemos seguir".

Por su parte, el **responsable de Clima y Ciudad de WWF España, Giorgos Tragapoulos**, reclama una colaboración no solo entre administraciones sino también entre partidos políticos. "La movilidad y todo lo relacionado con el diseño de las ciudades debería ser un proyecto común más allá de una legislatura y de los intereses personales y partidarios de los políticos y de los partidos. Es la única manera de construir un proyecto común para el futuro", asegura Tragapoulos.

En este punto el **director general de Corporate Excellence-Centre for Reputation**

En el 2030, un total de 500 millones de habitantes se concentrarán en las 50 ciudades más grandes del mundo

**Leadership, Ángel Alloza**, recuerda que en el 2030 las 50 mayores ciudades del mundo concentrarán una población de 500 millones de habitantes, lo que significa que "el incremento de la movilidad será un hecho ineludible y totalmente necesario para la vida de las grandes ciudades". Por este motivo, Alloza considera que en el futuro los modelos de transporte van a pasar por el coche compartido, el vehículo eléctrico, el vehículo autónomo y el transporte público como espina dorsal y transversal a estos modelos. "En la medida en que



“ Con el programa DesAUTOxícate, cuatro voluntarios aparcaron durante un mes su coche privado para realizar su vida diaria en otros sistemas de transporte ”



Roberto Ruiz | Asociación de Ciencias Ambientales

los líderes apuesten por ciudades más respetuosas y que combinen mejor estos modelos de transporte, estas se convertirán en polos de atracción de inversión, de talento, de capital... En definitiva, detrás de la movilidad hay una lógica económica de creación de valor compartido y riqueza para todos los stakeholders”, comenta Alloza.

#### Los costes de la movilidad

A menudo, cuando las compañías analizan la transición de la movilidad térmica a la movilidad eléctrica piensan en el incremento de coste que conlleva el vehículo eléctrico en el momento de la compra. Es en este punto que el **presidente de AVELE, Asociación Española para la Promoción de la Movilidad Eléctrica, Ángel Aghili**, quiere acabar con el mito. A la vez que defiende que el vehículo eléctrico tiene una serie de ahorros como el mantenimiento o el combustible, pide a las compañías que tengan en cuenta los costes externos. “El coste externo de la movilidad en contaminación y en salud es un dato real. Por lo tanto, no podemos comparar únicamente el precio de adquisición de un vehículo eléctrico versus a un vehículo convencional”, afirma Ángel Aghili.

En este sentido, Giorgos Tragapoulos, responsable de Clima y Ciudad de WWF España, explica que “en España la pérdida del PIB por el tráfico representa un 1,4% del total. Si a este dato le añadimos las cargas de la seguridad social que se producen por las enfermedades asociadas a la contaminación del aire o los efectos climáticos extremos del cambio climático, como las sequías o las inundaciones, esta cifra macroeconómica del país sube considerablemente”. Además, Tragapoulos recuerda que el transporte está íntimamente relacionado con el cambio climático. “En estos momentos, el transporte consume el 40% del total de la energía final de España y produce un 25% de las emisiones de CO<sub>2</sub>, por este motivo está muy relacionado con los impactos que el cambio climático tiene en la economía española”, comenta.

#### Correos, best practice en movilidad sostenible

Lograr una mayor eficiencia en su flota de vehículos y reducir las emisiones son dos objetivos contemplados en el Plan de Sostenibilidad de Correos. En este sentido la compañía cuenta, en la actualidad, con una flota formada por 13.000 vehículos y está trabajando para analizar “qué parte de esta flota debería estar electrificada y cuáles son los entornos más adecuados para que se utilice”, comenta la **subdirectora de Organización, Eficiencia y Sostenibilidad de Correos, Susana Cuervo**. Una estrategia de compra de vehículos eléctricos que inició en el año 2009 y que ha permitido que la empresa ya cuente con 230 vehículos cero emisiones.

El transporte consume el 40% del total de energía final de España y produce el 25% de las emisiones

Pero, además, la compañía postal trabaja para reducir los kilómetros que realiza y para que estos sean más verdes. “Estamos trabajando en una gestión de flotas más eficiente introduciendo, de una manera innovadora, otras modalidades de reparto como, por ejemplo, el servicio Correos-Paq. Gracias a la instalación de una serie de dispositivos en comunidades de vecinos o en puntos neurálgicos de las ciudades, como estaciones de metro o tren, nuestros carteros depositan un

“ El coste externo de la movilidad en contaminación y en salud es un dato real. No podemos comparar únicamente el precio de adquisición de un vehículo eléctrico versus a un vehículo convencional ”



Ángel Aghili | AVELE

“Detrás de la movilidad hay una lógica económica de creación de valor compartido y riqueza para todos los *stakeholders*”



Ángel Alloza | **Corporate Excellence - Centre for Reputation Leadership**

envío en unos dispositivos seguros. Este sistema evita que el cartero tenga que ir más de una vez a un domicilio y cumplir nuestro objetivo de hacer menos kilómetros”, explica la subdirectora de Organización, Eficiencia y Sostenibilidad de Correos, Susana Cuervo.

Por otra parte, Correos cuenta con 10.000 carteros en la calle, que realizan andando el 7% de los kilómetros totales que computa la compañía postal. “Tenemos más carteros andando que en moto o furgoneta”, comenta la subdirectora de Sostenibilidad. No obstante, “estamos trabajando con todos los empleados para formarles sobre conducción eficiente. Además, hemos analizado los consumos y, en base a estos datos, hemos creado unos premios de conducción eficiente y hemos lanzado el Desafío ECO, cuyo ganador representará a la compañía en el IPC Drivers’ Challenge, una competición en la que participan todas las compañías postales a nivel europeo”, añade Susana Cuervo.

#### La comunicación, clave para la sensibilización

Además de los ahorros económicos y medioambientales que lleva aparejada la movilidad sostenible para las empresas, la comunicación a clientes y usuarios puede jugar un papel muy importante en las estrategias de RSC y Sostenibilidad de las compañías. En este punto, **Arturo Pérez de Lucía, de AEDIVE**, lamenta que “en España las organizaciones que apuestan por el vehículo eléctrico no involucren a su cliente final y le expliquen, por ejemplo, que la mercancía que le han llevado a su casa se ha transportado con un ve-

## Correos trabaja para tener una flota de vehículos más eficiente que recorra menos kilómetros

hículo cero emisiones”. Un punto en el que coincide la responsable de Correos, al afirmar que “es importante que la ciudadanía visualice que las unidades de reparto son vehículos eléctricos que utilizan energía renovable. Hay que comunicarlo y se puede hacer de una forma tan simple como poner un vinilo”.

Y es que este tipo de iniciativas tienen un beneficio directo en la reputación de la compañía. “Si el hecho es positivo y se comunica se transforma en reputación. Este tipo de acciones hay que comunicarlas, primero, internamente y luego con los stakeholders”, añade **Ángel Alloza, de Corporate Excellence**.

#### La implicación de la ciudadanía

Para que la movilidad sostenible sea una realidad, además de administración y empresas, es imprescindible involucrar a la ciudadanía. Precisamente, con el objetivo de sensibilizar a los ciudadanos





sobre el impacto que provoca el transporte y favorecer un cambio de hábitos, la Asociación de Ciencias Ambientales (ACA) lanzó el año pasado el reto DesAUTOxícate. Se trata de un programa en el que “cuatro voluntarios aparcaron durante un mes su coche privado para realizar su vida diaria en otros sistemas de transporte como la bicicleta, el car sharing, el transporte público o andando”, explica **Roberto Ruiz, presidente de la Asociación de Ciencias Ambientales**. “No solo se trató de que estuvieran un mes sin coche, sino que también trabajamos con ellos en temas de formación. Hicimos un taller con el ayuntamiento de Madrid para explicarles cómo se debían mover en bici por la ciudad, tuvieron la posibilidad de probar el vehículo eléctrico, hicimos talleres de car sharing y conducción eficiente, y les explicamos en qué se tenían que fijar a la hora de ir andando”, añade Ruiz. Además de favorecer un cambio de hábitos en los cuatro participantes, el proyecto también pretendía ser una forma de dar a conocer a la ciudadanía los beneficios de la multimodalidad y por este motivo desde ACA difundieron diariamente el seguimiento que ha-

cían a los participantes que contaban, en primera persona, los retos en los que se encontraban.

Precisamente, con el objetivo de involucrar y sensibilizar a sus trabajadores en la estrategia de movilidad sostenible, Correos está trabajando en un plan de movilidad de empleados que va mucho más allá de la flexibilidad. “Hemos analizado los kilómetros que hacen los empleados para ir a trabajar; las distancias que recorren, y hemos constatado que el 35% de las emisiones de la compañía proceden de este tipo de trayectos”, explica la subdirectora de Organización, Eficiencia y Sostenibilidad de Correos, Susana Cuervo ■



“ El modelo está bien, pero tenemos que cambiar la mentalidad de la gente para que cambie sus hábitos de movilidad y use más el transporte público o la bicicleta ”



María Eugenia López | UPM

“ En estos momentos, el transporte consume el 40% del total de la energía final de España y produce un 25% de las emisiones de CO<sub>2</sub> ”



Giorgos Tragapoulos  
WWF España