

Debate en LA NUEVA ESPAÑA: "Comprometidos con la movilidad"



LOS PARTICIPANTES. Por la izquierda, Sabino Pérez, Cesáreo Marqués, Luis Ardit, Juan Carlos Noreña, Carlos Paniceres y David Alba, en la sede de LA NUEVA ESPAÑA. | IRMA COLLIN

El automóvil, ante cambios revolucionarios y "más rápidos de lo que pensamos"

Las empresas auguran el despegue del coche eléctrico y subrayan la mejora del diésel: "Los nuevos vehículos contaminan el 80% menos que los antiguos"

Oviedo,

Marián MARTÍNEZ / L. G.

El mundo del motor y la automoción encara una gran revolución que traerá consigo un cambio de mentalidad impulsado por la aplicación de las nuevas tecnologías y la mutación del paradigma energético. En ese contexto, el debate sobre el futuro de los distintos tipos de vehículos y su impacto ambiental, el transporte público, la formación especializada y el desarrollo de la futura área metropolitana fueron temas analizados ayer por empresarios y expertos en la sede central de LA NUEVA ESPAÑA, en el transcurso de un encuentro organizado por FCA/Fleet & Business Fiat bajo el título "Comprometidos con la movilidad".

El plantel de invitados abarcó distintos sectores involucrados en la automoción y el transporte en el Principado. Los participantes fueron Juan Carlos Noreña, director comercial de Alvimaco, y David Alba, gerente de la compañía; Cesáreo Marqués, secretario general de la Asociación del Automóvil del Principado de Asturias (ASPAA); Carlos Paniceres, vicepresidente de la patronal FADE, presidente de la Cámara de Comercio de Oviedo y consejero delegado de Transinsa, la empresa que realiza el transporte sanitario en Asturias; Luis Ardit, gerente de Artedo Motor, y Sabino Pérez Santos, presidente de la

Asociación Local de Taxis de Oviedo.

Luis Ardit inició el debate asegurando que "el automóvil va a cambiar más rápido de lo que pensamos. Estamos ante una gran revolución en la industria automovilística y el futuro pasa por el vehículo eléctrico y cero emisiones". El problema, indicó, es el retraso acumulado en la instalación de puntos de recarga de las baterías, un aspecto en el que se acabarán implicando los fabricantes. "Las baterías cada vez tendrán más autonomía, y los coches eléctricos, en un plazo de diez años, dejarán de ser un segundo vehículo familiar para ser el primero. El problema es que el particular aún no se atreve a comprarlos porque

hay mucha incertidumbre", afirmó Ardit.

Cesáreo Marqués planteó una reflexión: "Se va al coche eléctrico para reducir las emisiones y la contaminación. Pero ¿cómo se fabrican esas baterías eléctricas? Ese proceso es contaminante y obliga a generar más energía eléctrica". En su opinión, "el elevado coste de los coches eléctricos hará que aún se tarde un tiempo en que el particular se anime a adquirirlo".

Sabino Pérez explicó que "el 60% de la flota de taxis ya es de coches híbridos. Es decir, no son eléctricos en su totalidad, pero acabarán siéndolo porque los costes de mantenimiento son muy inferiores a los que suponen los au-

tomóviles de motor diésel y los de gasolina". También planteó que las administraciones públicas "deberían tener mayor interés en que se creen las condiciones adecuadas para que los particulares adquieran vehículos eléctricos".

Carlos Paniceres advirtió: "Con las cosas de comer no se juega, hay que ser prudentes. Y las declaraciones del Gobierno (central) no ayudan. Con el diésel, igual que con la descarbonización, han generado una enorme confusión sin pensar en las consecuencias, en el impacto real de esas declaraciones. ¿Cuánto se han devaluado los vehículos de gasoil?". El vicepresidente de FADE añadió que el diésel "tiene una incidencia enorme en el trans-

porte de mercancías y de pasajeros, y a día de hoy no se ha planteado una alternativa", salvo el anuncio de una subida de impuestos. "Eso conllevará un incremento de los costes, porque no lo van a asumir los transportistas", señaló. Para Paniceres, "el problema es que no hay un plan concreto, una apuesta; el Gobierno, el país, no sabe hacia dónde quiere ir. Pasa lo mismo que con la energía".

Juan Carlos Noreña también se mostró muy crítico con "el grado de confusión tremendo" que se ha generado. Y remarcó que "si ha habido vehículos con un gran desarrollo tecnológico han sido los diésel". El director comercial de Alvimaco alertó: "No se puede pretender meter tijera a corto plazo sin medir las consecuencias. Se han hecho enormes inversiones, las empresas y el particular que se han comprado un diésel, ¿ahora qué pasa, qué hacen?".

Cesáreo Marqués intervino a renglón seguido con este dato: "Los actuales vehículos diésel, los Euro 6, son menos contaminantes que los de gasolina. El problema son los antiguos motores de gasoil, pero no los nuevos, que son un 80% menos contaminantes". Y señaló que "si lo que pretenden es subir impuestos, pues que lo digan, pero no se puede generar tanta confusión, porque se hace daño a muchos ciudadanos".

El camino para frenar las emisiones: renovar el parque móvil, con 13 años de antigüedad media

Oviedo, L. G. / M. M.

El parque automovilístico en Asturias tiene una media de edad de 13 años. Ése es, según los expertos, el problema real que habría que afrontar para reducir las emisiones contaminantes y la polución. Luis Ardit indicó que se venden más coches de gasolina pese a que generan más emisiones de CO₂ que los diésel. Y Cesáreo Marqués aportó datos: los nuevos vehículos diésel suponen un 25% menos de consumo y las emisiones por kilómetro son un 15% inferiores.

Juan Carlos Noreña propuso incentivar la renovación del parque automovilístico en el conjunto del

país. "Con eso se eliminaría la polémica y se favorecería a la industria automovilística. Si los vehículos con tecnología obsoleta siguen circulando, la problemática de las emisiones contaminantes sigue siendo la misma". En este sentido, Carlos Paniceres remarcó que el envejecimiento de los vehículos tiene que ver con la dura crisis económica.

Sabino Pérez señaló que parte de la mala imagen del gasoil tiene que ver con el escándalo del "dieselgate" de Volkswagen. "Esos casos tienen sus consecuencias y redundan en la mentalidad del consumidor, que teme ser engañado. Tiene que haber una revisión y un control constantes", reclamó.

Pasa a la página siguiente

El área metropolitana, el Plan de Cercanías y el AVE, claves para la movilidad del futuro

Viene de la página anterior

El área metropolitana, la llegada del AVE –al menos a Pola de Lena– y el Plan de Cercanías son asuntos clave para avanzar en la movilidad en el Principado. El acuerdo es unánime: es necesario conseguir un transporte público coordinado y eficiente para eliminar la circulación de miles de vehículos a diario por el centro de la región.

“En Asturias hace falta mejorar la conectividad para que se facilite y reduzca el movimiento innecesario de miles de vehículos. No puede ser que para ir en transporte público de Gijón al polígono del Espíritu Santo haya que coger cuatro transportes distintos y se tarde hora y media en el desplazamiento. No es razonable”, explicó **Carlos Paniceres**. “El área metropolitana es el futuro y el Consorcio de Transportes debe funcionar correctamente, de manera coordinada y evitando competencias municipales”, remarca.

Juan Carlos Noreña incidió en la idea de que “la llegada del AVE hará que nadie se plantee ir a Madrid en coche, porque entrar en la ciudad es terrible, y el coste del aparcamiento es muy elevado. El día que tengamos AVE y con frecuencias razonables nadie utilizará el coche para viajar a Madrid”.

Un planteamiento que el resto de contertulios comparte y al que Paniceres añade la necesidad de implantar un transporte ferroviario de cercanías “eficiente y rápido, que genere una nueva dinámica de movilidad”.

En este punto del debate se cuela la figura de los “millennials” y los nuevos modelos de desplazamiento, como los vehículos eléctricos de alquiler que ya se utilizan en las grandes ciudades o los coches compartidos. Aunque en este sentido hay posiciones más dispares. Así, Paniceres asegura que “sacar el carné de conducir a los 18 años y tener un coche en propiedad ya no se ve como una necesidad, como ocurría con las generaciones anteriores. Las nuevas buscan otras alternativas”. Sabino Pérez, sin embargo, considera que “el coche se sigue viendo como un valor añadido, como la prolongación de la persona. Y se seguirán adquiriendo”.

El presidente de la Asociación de Taxis de Oviedo también ve en estos nuevos modelos de movilidad una oportunidad para su

sector. “Tenemos que adaptarnos a los tiempos y a las nuevas tecnologías, y lo estamos haciendo”, aunque admite que no al mismo ritmo que Uber y Cabify, “que tienen tras ellos multimillonarias inversiones de gigantes como Google”. Pero Sabino Pérez mantiene que “la marca también cuenta y la imagen de marca cuesta muchos años ganarla. El sector del taxi se está adaptando y va a mejorar en todo aquello que nos permita situarnos al mismo nivel. Y vamos a ser muy importantes en la movilidad en las ciudades”, aseveró.

Otro de los asuntos que se plantearon para su análisis fue el modelo de adquisición o alquiler de automóviles y los distintos sistemas de financiación que se ofertan. Juan Carlos Noreña puso como ejemplo el caso de las viviendas, donde la solución a la crisis de las hipotecas vino de la mano del alquiler, y las consecuencias actuales. “Con los automóviles va a ocurrir lo mismo. Las fórmulas que ofrecen al consumidor en realidad son créditos que no amortizas con el abono de las cuotas mensuales. En nuestro sector ofrecemos flexibilidad a las empresas, que son nuestros principales clientes, pero en el caso de los particulares es un crédito, y eso no se les explica”.

La conclusión, tras más de una hora de debate, fue que la aplicación al sector del automóvil de la revolución tecnológica cambiará y mucho la vida de los ciudadanos.

Las frases



“Estamos ante una gran revolución en la industria automovilística y el futuro pasa por el vehículo eléctrico”

Luis Ardit
Gerente de Artedo Motor



“Los actuales vehículos diésel son menos contaminantes que los de gasolina; el problema son los antiguos motores”

Cesáreo Marqués
Secretario general de ASPA



“El área metropolitana es el futuro y el Consorcio de Transportes debe funcionar correctamente”

Carlos Paniceres
Vicepresidente de FADE



“La llegada del AVE a Pola de Lena hará que nadie se plantee viajar a Madrid en coche, por tiempo y por coste”

Juan Carlos Noreña
Director comercial de Alvemaco



“El sector del taxi se está adaptando y vamos a ser muy importantes para la movilidad en la ciudad”

Sabino Pérez
Pres. Asociación de Taxis de Oviedo

Los talleres deberán volcarse en la formación para no desaparecer

Oviedo, L. G. / M. M.

“La aplicación de las nuevas tecnologías es para los talleres una revolución absoluta”. Cesáreo Marqués expuso ayer cómo van a afectar al sector los avances tecnológicos en la fabricación de los nuevos vehículos.

“Habrá que invertir mucho en formación. Los talleres de mecánica van a desaparecer, y los de chapa también. Los vehículos estarán directamente conectados a los fabricantes, y los talleres tendrán que invertir en tecnología, pero sobre todo en formación del personal, para aprender a manejar los nuevos equipos”, aseguró el secretario general de ASPA. En ese sentido, anunció la implantación de cursos formativos en la escuela de la asociación, que agrupa a más de 800 empresas del sector del automóvil de toda Asturias, entre distribuidores de automoción, talleres oficiales de marca y talleres libres.

Carlos Paniceres, vicepresidente de FADE, señaló que el futuro pasará por el control remoto de los vehículos desde los concesionarios, de tal manera que las nuevas tecnologías permitan la monitorización a distancia y facilite una conducción eficiente y la reducción de costes, un sistema que ya tiene implantado Transinsa.



EL DEBATE. Por la izquierda, David Alba, Juan Carlos Noreña, Carlos Paniceres, Cesáreo Marqués y Eduardo Suárez, gerente de LA NUEVA ESPAÑA; por la derecha, Sabino Pérez, Luis Gancedo, jefe de Economía de LA NUEVA ESPAÑA; Luisa López, directora comercial de LA NUEVA ESPAÑA, y Luis Ardit. | IRMA COLLIN