EL MUNDO (SUPLEMENTO ESPECIAL)
MADRID
19/12/13
Prensa: Otra
Tirada: 427.306 Ejemplares
Difusión: 323.587 Ejemplares
Cód: 77215426
Página: 4
Sección: OTROS Valor: 24.039,00 € Área (cm2): 785,5 Ocupación: 82,33 % Documento: 1/1 Autor: R.YANKE Núm. Lectores: 1138000



Se prevé que, hacia el año 2025, todos los vehículos dispondrán de conectividad, es decir, podrán transmitir datos. / PROTASOV AN

MOVILIDAD SOSTENIBLE

Camino de la flota más eficiente

Los directivos del sector coinciden: lo que se supone futuro ya es presente. El vehículo eléctrico se abre paso en el conjunto del parque móvil para responder al desafío 'verde' de las ciudades que recorren

R.YANKE

Las posibilidades de la movilidad sostenible, además del presente y el futuro de los vehículos electrificados, puso el broche a la jornada sobre ciudades inteligentes que ayer se celebró en Madrid. Conducidos por Mario Gómez Estrada, director de *Marca Motor*, cinco ponentes especializados en el sector del automóvil analizaron los puntos *calientes* de una necesidad urgente: que los vehículos estén a la altura de las *smart cities* que recorren.

Según Ernesto Salas, director de Relaciones Institucionales de Renault España, «la movilidad sostenible para todos ya existe». Sostiene este experto que se trata de «una cuestión de presente y de potencial de futuro, ya que las tecnologías conviven». A un lado, el automóvil híbrido. Al otro, el eléctrico. «Es un error pensar que la movilidad eléctrica no es un éxito todavía. Por ejemplo, existe un proyecto de movilidad turística eficiente de Hertz que pone a disposición para el alquiler en hoteles y restaurantes 30 vehículos eléctricos, también accesibles para las personas que disfrutan de un crucero», resumió.

Otra variedad de movilidad respetuosa con el medio ambiente es la que presentó Juan Ángel Terrón Alonso, director de ingeniería de la EMT, el servicio de autobuses madrileño. Terrón destacó que la empresa cuenta con «una flota con todos los combustibles posibles que existen y que es, además, la primera en Europa en vehículos de gas natural», teniendo en cuenta que un 40% del parque emplea este combustible.

Terrón también mencionó la necesidad de tener «modernos centros de operaciones», donde los automóviles puedan recargarse. «Hay cinco alrededor de Madrid, a los que tiene acceso cualquier vehículo de gas natural. Hasta nueve autobuses de EMT se pueden cargar a la vez, pasando de 0 a 200 atmósferas en tres minutos», explicó.

También reconoció entre los asistentes al II Encuentro sobre Smart Cities que «con el gas natural las emisiones sonoras son menores, y el precio del combustible más bajo». En la misma línea se expresó Miguel Ángel Valladolid Alonso, delegado territorial de Proyectos y Transporte Vehicular de Sedigas. Enumeró las ventajas medioambientales y económicas, así como de mejora de la calidad del aire de las ciudades, que supone emplear el gas natural como combustible vehicular, para mejorar la autonomía en el transporte».



TODAS LAS CLAVES

De izquierda a derecha: **FERNANDO ACEBRÓN**, director del Área Industrial de ANFAC. **ERNESTO SALAS**, director de Relaciones Institucionales de Renault España. **MARIO GÓMEZ ESTRELA**, director de MARCA MOTOR, **FERNANDO MORENO**, responsable de Movilidad Eléctrica de Bosch España. **JUAN ÁNGEL TERRÓN ALONSO**, director de Ingeniería de EMT. **MIGUEL ÁNGEL VALLADOLID ALONSO**, delegado territorial de Proyectos y Transporte Vehicular de GN SERVICIOS SDG S.A., representando a SEDIGAS.

Supone, entre otras bondades, una reducción de entre el 15% y el 25% en dióxido de carbono, presenta un menor nivel de emisiones de CO2 y, además, el valor impositivo es menor que para la gasolina y para el diésel. «La UE apuesta por este combustible porque implica, además, menos dependencia del petróleo» destacó Valladolid.

En España se está fomentando su uso público, aunque de momento se emplea, principalmente, en camiones de recogida de residuos y en autobuses de transporte urbano. El objetivo a corto plazo es que tanto las administraciones como los particulares inviertan en estaciones de carga.

Valladolid destacó los casos italiano y alemán, «pues en estos países se ha llegado a acuerdos entre los estados y las empresas de gas» para mejorar, sobre todo, el número de estaciones de carga que pueden albergar las ciudades.

Existen dos tipos de gas natural: el comprimido (GNC) y el licuado o líquido (GNL). Ambos aumentan la autonomía de los vehículos. En el caso de un camión, el licuado consigue que alcancen hasta 1.000 kilómetros.

Para poder reponer tanto el gas natural comprimido como el licuado, las estaciones de carga también pueden ser de dos tipos. Las que se ocupan del gas licuado son muy potentes, ya que disponen de un depósito criogénico que suministra los dos combustibles desde dos surtidores distintos.

Fernando Acebrón, director del área industrial de ANFAC, puso de manifiesto que «la movilidad sostenible es un derecho que minimiza el tiempo de los desplazamientos y reduce los efectos negativos». Acebrón añadió que «los vehículos eléctricos son más seguros, más eficientes, ofrecen mayor seguridad y una conducción inteligente, una tecnología de tráfico urbano y una renovación de los parques».

Por último, Fernando Moreno, responsable de Movilidad de Bosch España, sostuvo que «hacia 2025 todos los vehículos dispondrán de conectividad, es decir, estarán equipados para transmitir datos». «En Bosch estamos comprometidos con la electrificación y con una infraestructura de recarga y *software* de gestión».