



Madrid, 3 de noviembre de 2010

Clausura

D. PEDRO CALVO POCH. Concejal del Área de Gobierno de Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid.

D. Pedro Calvo Poch, concejal del Área de Gobierno de Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, agradeció su participación en la clausura de las Jornadas y comenzó su intervención analizando la situación actual de dificultad económica, sobre todo en lo que toca a la generación o a la destrucción de empleo, momentos importantes de desafío en cuanto a lo ambiental, en lo cultural también vivimos momentos de dificultad o de cambio, y momentos de oportunidad.

Su presentación se centró en los aspectos de eficiencia energética y renovables relativos al transporte, tanto a movilidad de las personas que se produce una ciudad, como la distribución urbana de mercancías, que son las dos partes que conforman lo más importante del transporte urbano. Después analizó los momentos que estamos viviendo respecto de otra oportunidad muy importante, como la del coche eléctrico.

El transporte es un sector especialmente importante en lo que se refiere a las emisiones contaminantes y al consumo de energía. En España, el transporte es el sector de actividad con un mayor consumo de energía, un 38,9%, y es el responsable del 25% de las emisiones de gases de efecto invernadero. El 80% del consumo energético del transporte se produce en la carretera, y los productos derivados del petróleo suponen más del 98% de las fuentes empleadas en el transporte. Con estos datos parece muy evidente que la transición en el transporte hacia nuevas fuentes de energías renovables limpias, se haya convertido en una de las principales aspiraciones de todos los gobiernos del mundo. Además la directiva europea, relativa al fomento del uso de la energía procedentes de fuentes renovables, el uso de tecnologías de eficiencia energética y el uso de energía procedente de fuentes renovables, constituyen algunas de las herramientas más eficaces de las que dispone la Comunidad, de las que dispone Europa para reducir su dependencia de las importaciones de petróleo en el sector del transporte.

Europa se ha marcado objetivos para el 2020, como por ejemplo que el 20% para la cuota global de energía procedente de fuentes renovables, en esa fecha el 20% sea procedente de fuentes renovables, y por ejemplo del 10% para las energías procedentes de fuentes renovables en el transporte, ya correspondan a electricidad o biocombustibles. La prioridad es reducir las emisiones contaminantes y mejorar la eficiencia energética.

En el tema del vehículo eléctrico es evidente que su sostenibilidad se basa en la eficiencia energética y en la oportunidad que representa para las renovables. El proyecto Movele Madrid auspiciado por el Ministerio de Industria, que está sentando las bases para que la introducción



Madrid, 3 de noviembre de 2010

de la movilidad eléctrica pueda ser un éxito no muy lejano. Precisamente en ese proyecto demostrativo del que ya son visibles algunos de sus primeros resultados, o por los primeros puntos de carga que ya están instalados, los primeros criterios técnicos definidos en España precisamente para los puntos de recarga, los primeros acuerdos con la industria del automóvil para que participen en este proceso, los primeros acuerdos entre ciudades para intercambiar los conocimientos, como por ejemplo la red de ciudades por la movilidad eléctrica.

Gestionar de una forma errónea o equivocada esta fase cero o este proyecto demostrativo, puede convertirse en un lastre para la movilidad eléctrica. Lo más importante es no cometer errores e ir consensuando criterios.

La primera clave, en términos de eficiencia, el coche eléctrico va a suponer una oportunidad para optimizar la oferta, es decir, para la potencia que ya está instalada. Me refiero fundamentalmente al hecho de que la modalidad de carga realizada en horario nocturno que entendemos que sea la más deseable. Desde el Ministerio de Industria nos recuerdan que el sistema actual podría abastecer un parque de 6 millones de vehículos eléctricos sin necesidad de invertir en infraestructuras. Es evidente que el potencial usuario del vehículo eléctrico, que podemos ser todos, necesitamos tener cubiertas otras necesidades de recarga, como puede ser la recarga de oportunidad, es decir, aquella que permite completar la jornada en caso de prever quedarse sin batería a mitad de la misma,

La segunda clave sería entender que la carga nocturna es también una oportunidad para el aprovechando las energías renovables. Me refiero principalmente a la eólica que ya representa algo más del 16% de la energía generada, y aumentar la demanda en el tramo nocturno, aclarando esa curva de demanda, contribuiría a incrementar la integración de las energías renovables en la oferta de electricidad pudiendo aprovechar la energía generada durante la noche. Además de todo esto, desde el punto de vista también de la sostenida social, yo creo que es indudable que el vehículo eléctrico también va contribuir algo muy importante como es la fijación de empleo.

En el caso de Madrid, nuestro compromiso con el vehículo eléctrico o con las energías renovables, es el disponer a finales del año que viene, el año 2011, de una flota municipal limpia, es decir, de bajas emisiones, ese el que está previsto en el plan de usos sostenibles de la energía y prevención del campo climático de nuestra ciudad elaborado en el 2008, y eso ha supuesto que a largo de estos años hayamos introducido vehículos y combustibles limpios en la flota, incluyendo los biocombustibles, vehículos eléctricos y también vehículos híbridos.

Hoy en día la flota del AMT que es de más de 2000 autobuses, aproximadamente 1600, algo más de 1600, funcionan con biodiesel, llevan alguna mezcla de biodiesel a distintos porcentajes, muchos de ellos ya a un porcentaje muy elevado grado, superior incluso de 80%, aproximadamente más de 400 son de gas natural, tenemos también cinco de bioetanol todavía en un proceso de I+D+i, y también tenemos 30 vehículos de propulsión eléctrica.



Madrid, 3 de noviembre de 2010

Los biocombustibles no son una alternativa creemos válida para las grandes ciudades, pese que nosotros tenemos 1600 vehículos moviéndose por biodiesel, porque aunque la utilización del diesel puede ser óptimo en términos de emisión de CO₂, es muy negativo para la principal dificultad que tiene el aire de una gran ciudad, que son los óxidos de nitrógeno y las partículas. El biodiesel es incluso peor que del diesel. En cualquier caso cualquiera de los otros combustibles implica la gasolina, sería siempre mejor que el biodiesel en términos de óxidos de nitrógeno y de partículas.

Bien, pues a este condicionante de los biocombustibles, hay que unir también la necesidad de que el uso de los biocombustibles esté ligado con la cercanía de su producción. En el momento a los que los costes de producción del biocombustible le unimos los costos de transportes, si es que está muy alejado de ellos, yo creo que deja de ser una opción.

En primer lugar, tenemos que introducir en todas las administraciones mejoras en las compras de vehículos para pasar de una atomización de la compra a una compra más general y aprovechar esto para introducir vehículos propulsados por combustibles alternativos. Y en segundo lugar, la figura del gestor de flotas pueda suponer una salida verde a la figura tradicional del conductor, es decir, un gestor de flotas debe optimizar aspectos como el mantenimiento de vehículos, la ecoconducción, etc. Y por último, no pensar que toda renovación de flota tiene que sustituir un vehículo por otro, sino que se puede optar por otro tipo de posibilidades.

Proyectos como el Movele Madrid, el proyecto de movilidad del vehículo eléctrico, el planteamiento de flotas verdes que he explicado sucintamente, son ejemplos realizados desde una administración, que en este caso desde la administración municipal, que yo creo que contribuyen a configurar ese nuevo modelo energético que todos vamos buscando, y sobre el que vamos avanzando y del que seguro todos nos vamos a beneficiar.