

Las empresas de paquetería tendrán que renovar casi la totalidad de su flota en cinco años para cumplir con el Plan A de Madrid

- **El sector de la paquetería y la logística deberá renovar el 40% de su flota en 2020 y el 85% en 2022 para poder cumplir con las restricciones del Plan A en la Zona Cero de Emisiones**
- **UNO valora positivamente que el Ayuntamiento de Madrid haya incorporado buena parte de sus alegaciones al Plan A, flexibilizando el calendario de restricciones de acceso para la distribución urbana de mercancías en la Zona Cero de Emisiones. Aún así, recuerda que el sector deberá hacer un esfuerzo inversor muy importante para adaptarse**

Madrid, 21 de septiembre de 2017. UNO, la Organización Empresarial de Logística y Transporte, ha valorado positivamente que el Ayuntamiento de Madrid haya incorporado buena parte de sus propuestas al Plan A de Calidad del Aire. En concreto, el Consistorio ha flexibilizado, en la versión definitiva del plan, el calendario de restricciones de acceso para la distribución urbana de mercancías a la denominada Zona Cero de Emisiones (es decir, a los barrios de Ópera, Noviciado, Embajadores, las Letras, Cortes, La Latina, Sol, Gran Vía y Justicia).

El Consistorio ha otorgado a las empresas de paquetería y logística dos años más de margen (respecto al planteamiento inicial del borrador del Plan A) para readaptar su flota a las restricciones de la Zona Cero de Emisiones. Aún así, el esfuerzo que deberá hacer el sector es muy importante ya que, según los datos de un estudio elaborado por UNO, las empresas de paquetería y logística tendrán que renovar el 40% de su flota para acceder a la Zona Cero de Emisiones en 2020 y el 85% en 2022.

“Valoramos la disposición negociadora del Ayuntamiento de Madrid”, explica Francisco Aranda, secretario general de UNO. Para cumplir con la *ecologización* de la flota de reparto marcada por el Plan A para acceder a la Zona Cero de Emisiones, en 2020 habría que renovar todos aquellos vehículos diésel adquiridos antes de 2006 y en 2022 los matriculados antes de 2014. Se trata de un esfuerzo considerable, teniendo en cuenta que el periodo de amortización de un vehículo de distribución urbana de mercancías puede llegar, en algunos casos, hasta los 20 años.

Desde la Organización Empresarial de Logística y Transporte se subraya, además, que no sólo son necesarios puntos de recarga para vehículos eléctricos y de energías alternativas en Madrid, sino también en los centros logísticos desde donde parten los vehículos y en las rutas de reparto, que en muchos casos afectan a municipios próximos a Madrid. Por ello, UNO recordó que es necesario una política de distribución urbana de mercancías supramunicipal, para que las iniciativas de ayuntamientos vecinos vayan en consonancia, algo que no está sucediendo.

“Nuestro sector está muy sensibilizado con la necesidad de contar con una ciudad más sostenible y buena prueba de ello es que nuestras empresas están llevando a cabo iniciativas muy interesantes con flotas ecológicas y de energías alternativas, pero hay que tener en cuenta que para generalizar este tipo de proyectos a la mayoría de las flotas de reparto es imprescindible crear una normativa estable y con la seguridad jurídica que requieren estos volúmenes de inversión”, manifestó el secretario general de UNO.

Sobre UNO

UNO es la organización empresarial de los operadores de logística y transporte, un sector que representa el 6% del PIB. Este ámbito de actividad gestiona más de 500 millones de envíos anuales, lo que supone 5 millones de toneladas al año y da empleo a más de 800.000 trabajadores. UNO agrupa a las empresas que diseñan, organizan, gestionan y controlan los procesos de una o varias fases de la cadena de suministro.

Para más información contacta con:

Sandra Lorente
626 899 544
sandra.lorente@unologistica.org