



El **transporte** representa actualmente alrededor de un cuarto de las emisiones de **gases de efecto invernadero** de la Unión Europea y, específicamente, el transporte por carretera es el responsable único del 22%. Para cumplir los compromisos comunitarios en virtud del Acuerdo de París y el Marco Climático y Energético europeo, reducir las emisiones de CO

2
en al menos un **40% para 2030** se torna ineludible.

Sin embargo, la vía empleada para alcanzar estos objetivos medioambientales ha tenido un **efecto indeseado** en la calidad del aire de las grandes ciudades europeas, lo cual tiene un impacto directo en la salud de las personas. «Los vehículos diésel producen menos CO

2
pero generan otros contaminantes (**NOx y partículas**) que deben controlarse adecuadamente. Nuestras políticas para reducir la contaminación por CO

2
causada por el transporte por carretera tuvieron el efecto indirecto de **promover el uso de vehículos diésel**

», admite a

La Tribuna de Automoción □

Antti Peltomäki

, director general adjunto de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes en la **Comisión Europea**

.

«El escándalo de las emisiones ha provocado que el público haya perdido su confianza en la tecnología diésel y la proporción de estos motores en Europa **sigue disminuyendo**. Sin embargo, es necesario aclarar que las emisiones contaminantes de los vehículos diésel pueden controlarse adecuadamente. Ahora vemos

emisiones extremadamente bajas

en la nueva generación de estos vehículos que utilizan sistemas adecuados de

postratamiento

. Esto es lo que nuestra legislación de emisiones pretendía originalmente lograr y parece que el mensaje finalmente ha llegado a los fabricantes, que ahora producen automóviles mucho más limpios que antes», explica.

Las normas establecidas por la Unión Europea y aplicadas por los Estados miembros para **mejorar la calidad del aire**

—la llamada Directiva de calidad del aire ambiente— establecen una obligación de resultado, no de medios, lo cual permite a las autoridades de los estados miembros la elección de medidas adecuadas para cumplir los objetivos. Por eso, al ser preguntado sobre las distintas

restricciones a la circulación

impuestas en las ciudades, Peltomäki aboga por compartir aquellas experiencias que supongan un

éxito

. «Acogemos con beneplácito los debates y los esfuerzos realizados por tomar medidas más decisivas para mejorar la calidad del aire y explorar todas las opciones. La aplicación de las normas europeas de calidad del aire varía mucho entre los estados miembros, lo cual plantea la necesidad de un

programa de intercambio de información

de apoyo y colaboración», matiza.

Respecto a los **objetivos de reducción de emisiones** que se han establecido para **2030**

—del 30% respecto a los niveles registrados en 2021—, el directivo europeo considera que es una propuesta equilibrada, tanto para los fabricantes como para los gobiernos europeos. «Un objetivo inferior no permitiría que Europa cumpliera sus objetivos climáticos ni garantizaría

el liderazgo de la industria

automovilística de la UE en vehículos limpios, como es el caso hoy en día del clásico motor de combustión. Un objetivo más alto no garantizaría la transición gradual y sin problemas que es necesaria para que el sector se reconvierta y se redistribuya. Esto es particularmente relevante para la cadena de suministro a fin de garantizar que ningún trabajador o región quede atrás», asegura Peltomäki. De momento, l

a Agencia Europea de Medio Ambiente señala que las emisiones han disminuido desde 2010 en

22 gramos de CO

2

/km

, el equivalente a un 16%, pero aún no es suficiente.

Industria 4.0 y conducción autónoma

Las tecnologías de la **Industria 4.0** se imponen día a día en los principales sectores de actividad económica y se estima que en el futuro, **nueve de cada 10 trabajos**

requerirán habilidades digitales. Por ello, Antti Peltomäki plantea que existe una necesidad creciente de mejorar y capacitar regularmente a la fuerza de trabajo. «Actualmente, la industria del motor está detectando desajustes en las habilidades digitales, debido a que

la fuerza de trabajo envejece

—el 23% se acerca a la edad de jubilación—, y a la falta de conocimiento de nuevos perfiles de trabajo. El avance hacia la electrificación dará lugar a una mayor demanda de trabajadores con habilidades digitales y una disminución de empleos vinculados a la producción de motores convencionales. El impacto del cambio estructural debe abordarse de una manera socialmente progresiva y gradual», explica.

Por último, el director general adjunto de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes también se ha pronunciado sobre el desarrollo de las **nuevas formas de movilidad** y el impacto económico potencial que representa para el sector europeo en su conjunto.

«La conducción conectada y automatizada está al alcance de los ciudadanos de la UE. Los fabricantes de automóviles están compitiendo para desarrollar

vehículos totalmente autónomos

que satisfagan las demandas de un mundo cada vez más conectado y acelerado. La digitalización de la industria del automóvil es crucial para el crecimiento continuo, y los empleos de millones de europeos dependerán de las industrias del automóvil y del transporte».

Peltomäki asegura que Europa tiene la oportunidad de liderar en el campo de la movilidad conectada, pero para ello, todos los Estados miembros y la industria tendrían que trabajar juntos estrechamente y avanzar en la misma dirección. «**No hay tiempo que perder**. En septiembre de 2017, la Comisión, junto con los estados miembros, acordaron acciones para reforzar la colaboración transfronteriza en la prueba de la conducción conectada. La movilidad conectada y automatizada se basa en la estrategia del Mercado Único Digital y forma parte integral de la estrategia de la Comisión sobre movilidad de bajas emisiones», concluye.

Adrián Vega / Madrid