En Madrid, a 18 de Junio de 2.021.

Circular 29/2021: Desde la IRU se insta a las ciudades a eximir a los vehículos comerciales de las restricciones de acceso.

La IRU pide que **los vehículos comerciales queden exentos de los sistemas de regulación del acceso de vehículos urbanos existentes y propuestos**. Más de 2.000 ciudades de todo el mundo, con más de mil millones de habitantes, ya han aplicado o están considerando las restricciones de acceso.

Los miembros de IRU, que representan a más de 3,5 millones de operadores de transporte de pasajeros y mercancías por carretera en todo el mundo, **han adoptado una nueva posición sobre las restricciones urbanas en respuesta a la creciente preocupación por el alcance y el coste de los esquemas nuevos y existentes.**

"La habitabilidad y la sostenibilidad de todas las ciudades dependen de que las mercancías y las personas puedan entrar, circular y salir de las zonas urbanas", dijo Umberto de Pretto, Secretario General de IRU. "Las restricciones a los vehículos urbanos están atrapando a los vehículos comerciales en sus redes, cuando su verdadero objetivo suele ser el uso del automóvil. Las ciudades deben eximir a los vehículos comerciales de estas normas", añadió.

La limitación del transporte de mercancías en las ciudades repercute en las empresas locales y en los residentes, además del impacto directo en los servicios de transporte comercial. **La restricción del transporte de pasajeros penaliza el turismo, aumenta la pobreza de la movilidad y limita los esfuerzos por reducir el uso del coche privado para descarbonizar la movilidad en su conjunto**. Sin embargo, los elevados costes de la restricción de los vehículos comerciales en las ciudades **aportan beneficios limitados en términos de reducción de las emisiones de CO2, la contaminación, el ruido o la congestión**.

"Más del 90% de los vehículos en las zonas urbanas son vehículos privados, por lo que las restricciones deben distinguir claramente entre ellos y los vehículos comerciales para ofrecer la mayor solución de coste-beneficio", añadió Umberto de Pretto.

No cabe duda de que las ciudades se enfrentan a grandes retos a la hora de gestionar la congestión, la contaminación, las emisiones de CO2 y la armonía social, al tiempo que diseñan nuevos espacios urbanos, mejoras de la movilidad y funcionalidad económica. Los operadores de transporte comercial por carretera trabajan de forma constructiva con los planificadores de las ciudades, pero a menudo las nuevas normas se aplican sin que los operadores de transporte por carretera y sus usuarios puedan adaptarse, lo que perjudica aún más a las empresas y comunidades locales.

La nueva posición de IRU pide un periodo de aplicación de diez años para cualquier nueva restricción de acceso a los vehículos urbanos, con el fin de dar tiempo a las redes de movilidad locales y a las cadenas de suministro para adaptarse.

Los operadores logísticos y de movilidad circulan con camiones, autobuses y autocares entre ciudades. Con el rápido desarrollo de un mosaico de normativas diferentes, las empresas de transporte se enfrentan cada vez más a una compleja red de normas, incluso entre ciudades del mismo país. Los operadores no pueden permitirse invertir en diferentes tecnologías para cumplir los distintos requisitos establecidos por las ciudades, lo que afecta a los costes y servicios de transporte.

La IRU también pide que se desarrollen normas armonizadas a nivel mundial, como mínimo a nivel regional, y trabajará con las autoridades y socios para iniciar este proceso.

Fuente: CETM

Nuestros colaboradores

https://gesinflot.com/

http://asesoriagetafe.es/

https://www.afersa.es/