

Dossier de Prensa

1 - 7 marzo 2022



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

CNAE / FUNDACIÓN CNAE

La nueva ley de Tráfico: así se actualiza el carné de conducir por puntos por primera vez desde su creación en 2009 **20 Minutos**

[Ir a la noticia](#)

Fundación CNAE divulga las novedades de la Ley de Tráfico **Todomotor Noticias**

[Ir a la noticia](#)

Esta medida te perjudicará a la hora de renovar el carnet si tienes más de 45 años

Diario de Mallorca

[Ir a la noticia](#)

La DGT complica la renovación del carné de conducir a los mayores **Faro de Vigo**

[Ir a la noticia](#)

Noticias del sector, seguridad vial, etc

El Ayuntamiento de Córdoba obligará a los dueños de patinetes a contar con un seguro

EIDiario.es

[Ir a la noticia](#)

El 92% de las emisiones de CO₂ de los coches pertenece a los vehículos con más de 10 años **El Español**

[Ir a la noticia](#)

La nueva ley de Tráfico: así se actualiza el carné de conducir por puntos por primera vez desde su creación en 2009

original



Muchos de los cambios a la ley de Tráfico actualizan el sistema de puntos del carné de conducir.

El carné de conducir por puntos lleva ya 13 años en activo y representa un lado más de las sanciones de tráfico. Aunque en un principio la pérdida del saldo parezca mucho menos dolorosa que las multas económicas, [la posibilidad de agotar el total de puntos y perder el derecho a conducir](#) hasta que se recuperen ha hecho mella en los conductores, aunque no en todos.

[Dudas sobre el carné de conducir: ¿puedo ir a practicar por mi cuenta? ¿hay que hacer un número mínimo de clases?](#)

La semana pasada, la Confederación Nacional de Autoescuela se reunió en una mesa de trabajo con, entre otras personalidades, Pere Navarro, director de la [DGT](#), para comentar las novedades de que **entrarán a formar parte de la ley de Tráfico el día 21 de este mes**.

"El desencadenante de **la reforma fue el permiso por puntos**. No se entienden los resultados razonables en la política de la seguridad vial sin el permiso por puntos; era el momento actualizarlo. **La última modificación se había hecho en 2009**", explicó el director de la DGT, haciendo hincapié en el aumento de las sanciones no económicas sino de detracción de puntos que llegarán a finales del mes.

Misma multa, más pérdida de puntos

Lo que no aumenta en la nueva ley de Tráfico es **la cuantía económica de las sanciones**, porque como bien explicó Navarro, "los tiempos no lo aconsejan". Sí que se incluyen nuevas infracciones con sus respectivas sanciones, como aquellas relacionadas con el medioambiente, pero las multas de los hechos sancionables ya reflejados en la ley no se modifican.

[La multa que podrían ponerte sin ni siquiera utilizar el coche](#)

Las infracciones sobre las que se ha querido incidir **son aquellas más habituales entre los conductores**: aumenta la pérdida de puntos por utilizar, manipular o sujetar teléfonos móviles o dispositivos electrónicos (una de las primeras causas de accidente), por no llevar el cinturón de seguridad, el casco o el SRI, no respetar a los ciclistas en los adelantamientos, [entre otros](#).

Otro de los aspectos que salió a relucir en la reunión y sobre el que se quiso incidir fue el no respeto a las normas de tráfico: **la siniestralidad se mantiene en unas ciertas cifras porque la**

normativa no se cumple. "El que no se pone el cinturón no es porque no lo sepa, es porque no le da la gana", expresó Pere Navarro.

Uno de cada cuatro fallecidos en un turismo no llevaba puesto el cinturón de seguridad. Para concienciar a los conductores la DGT desarrolló una propuesta de **cursos de sensibilización** presenciales que no contó con el apoyo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y, gracias a los cambios en la ley, ahora sí se tiene cobertura jurídica para llevarlos a cabo.

Cursos de conducción segura y nada de formación para VMP y ciclistas

[Cuánto tiempo debe pasar para recuperar los puntos del carné de conducir](#)

Así, una de las novedades además de las sanciones **son los cursos de conducción segura y eficiente.** Además de la recuperación de los puntos, estos cursos complementan la oferta y estarían enfocados a llegar a las empresas como una buena práctica de formación continua. **Aquellos que superen los cursos se beneficiarán de dos puntos extra en su carné.**

Por último, se celebró que en la ley de recoja la necesidad de incorporar más examinadores de tráfico al cuerpo ya existente, aunque es cierto que se echó de menos que [los usuarios de VMP y ciclistas no tengan que someterse a cursos de formación vial](#) para incorporarse al tráfico urbano de manera segura y responsable. Roberto Ramos, director de Formación de la Fundación CNAE, recordó que estos usuarios (ciclistas y los conductores de VMP) deben dejar de ser vistos como peatones sobre ruedas y **"tienen que cumplir toda la normativa como conductores"**.

FUNDACIÓN CNAE DIVULGA LAS NOVEDADES DE LA LEY DE TRÁFICO

todomotornoticias.com • original

Más de 300 profesionales de la formación de conductores y la seguridad vial siguieron en directo el 24 de febrero la jornada formativa organizada por la Fundación de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) con el objetivo de explicar los cambios en la Ley de Tráfico, que entrarán en vigor el 21 de marzo de 2022, y su incidencia en el sector de las autoescuelas.



Intervinieron, entre otros, Pere Navarro , director general de Tráfico; Juan José Matarí , presidente de la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados; Francisco De Las Alas-Pumariño , jefe de la Unidad de Normativa de la DGT y el presidente de CNAE y su Fundación, Enrique Lorca .

Juan José Matarí dijo que «la reforma de la Ley de Tráfico ha ido más allá de la propuesta del Gobierno, pues incorpora sugerencias con diferentes perspectivas. Todos coincidimos en que la formación tiene que ser la estrella de la nueva estrategia de seguridad vial , si queremos conseguir los objetivos planteados, la visión cero muertes en la carretera».

El presidente de la Comisión sobre Seguridad Vial afirmó que «la disposición final segunda bis reconoce, por fin, la necesidad de más examinadores» y manifestó que «se echa de menos que los usuarios de los VMP y las bicicletas reciban formación vial, al objeto de que se incorporen con seguridad al complejo sistema del tráfico.

»Hay camino por recorrer y debemos hacerlo juntos, como hasta ahora. Le pido a CNAE que siga colaborando con las instituciones para conseguir entre todos la mejora de la seguridad vial».

En la mesa de trabajo, que presentó y moderó el vicepresidente de CNAE Sergio Olivera , participó el jefe de la Unidad de Normativa de la DGT, Francisco De Las Alas-Pumariño , que desgranó las 50 novedades de la normativa. «Hay medidas de todo tipo: aquellas que aumentan la carga punitiva, como el uso del móvil durante la conducción, las que recompensan cambios de comportamiento, como los cursos de conducción eficiente, con los que se pueden recuperar puntos, etc.

«Por vez primera se mencionan en la ley el vehículo automatizado y la protección ambiental. Otro detalle: que la escasez de examinadores se reconozca en la ley, nos sirve a la hora de negociar con Función Pública la incorporación de más personal ».

Ismael Carrón , técnico de CNAE, analizó cómo afectaron los cambios en la ley a la actividad propia de las autoescuelas. « Los profesores deberán ponerse al día, pero también la DGT tendrá que actualizar las preguntas de los exámenes .

» Se tipifica como infracción la utilización de dispositivos de intercomunicación no autorizada reglamentariamente en las pruebas para la obtención y recuperación de permisos o licencias de conducción u otras autorizaciones administrativas para conducir. La sanción es de 500 euros y comporta la imposibilidad de volverse a presentar al examen en el plazo de 6 meses.

» Se amplía el catálogo formativo para las autoescuelas con la inclusión de los cursos de conducción segura y eficiente, cuya superación otorgará 2 puntos en el permiso de conducir, hasta un máximo de 15 puntos, siempre que el interesado disponga de un saldo positivo.

»DGT y ENAC ya han establecido un procedimiento para la acreditación de los centros que pueden impartir estos cursos teóricos y prácticos para motocicleta y ciclomotor, pero se aguarda la Orden Ministerial que desarrollar los todos, incluidos los de turismos. Hasta entonces, no se ganarán los puntos.

Roberto Ramos , director de Formación de la Fundación CNAE, se centró en cómo los cambios a la seguridad vial. «Una de las novedades más importantes es que la norma regula el tráfico y la circulación de todos los vehículos, no sólo de los de motor. Abarca también los VMP y las bicicletas. Los ciclistas y los conductores de VMP deben dejar de verse como peatones sobre ruedas y tienen que cumplir toda la normativa como conductores. Una novedad: hay que proteger a los usuarios vulnerables en el tráfico.

»Se prohíbe llevar en el vehículo mecanismos de detección de radares o cinemómetros. Si bien, quedan excluidos de esta prohibición los mecanismos de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.

»Me parece acertadísimo establecer para conductores menores de edad una tasa de alcohol del 0,0. La anterior Ley de Tráfico permitía a turismos y motocicletas rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad fijados para las carreteras convencionales cuando avanzan a otros vehículos que circulan a velocidad inferior a aquellas. Ahora no. La idea es reducir el número de adelantamientos, una de las maniobras más peligrosas . Con esta medida, España se equipara al resto de países de la Unión Europea donde no está permitido ese exceso de velocidad».

Clausuraron la jornada Enrique Lorca y el director general de Tráfico, Pere Navarro , Lorca pensó muy interesante que la propia ley recoja la necesidad de ajustar el número de examinadores de Tráfico a la demanda de pruebas.

También destacó que la norma reconoce la importancia de la sensibilidad y la concienciación. « Estamos viendo que las personas se están matando no porque desconozcan la normativa, sino porque no la cumplen . Hay que implementar un tipo de enseñanza de la conducción que fomente la concienciación. Los vídeos de percepción del riesgo, en los que está trabajando la DGT, son una buena idea porque van en esa línea».

Pere Navarro se sumó al llamamiento a aunar esfuerzos de Juan José Matarí: «El camino lo hacemos juntos y hemos aprendido que, si nos ayudamos los unos a los otros, todos salimos ganando.

»El desencadenante de la reforma fue el permiso por puntos. No se entienden los resultados razonables en la política de la seguridad vial sin el permiso por puntos ; era el momento actualizarlo. La última modificación se había hecho en 2009.

»Hemos incrementado los puntos a detracer por algunas infracciones. Por ejemplo, de tres a seis por hablar con el móvil con la mano, pero es que en 2006 no había whatsapp . Lo que no aumenta es la cuantía económica de las sanciones, porque los tiempos no lo aconsejan.

» El que no se pone el cinturón no es porque no lo sepa, es porque no le da la gana . Uno de cada cuatro fallecidos en un turismo no lleva puesto el cinturón de seguridad. Desde la

DGT hicimos una propuesta de cursos de sensibilización presenciales, que no vio con buenos ojos la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). Ahora la ley nos da cobertura jurídica para poder desarrollar estos cursos sin problemas.

»Hemos querido promocionar los cursos de conducción segura y eficiente, de los que todo el mundo habla bien. Nos gustaría llegar a las empresas, como una buena práctica de formación continua. Y aquí veo un espacio para las autoescuelas.

»A las autoescuelas les toca conocer a fondo las novedades de la ley y explicárselas a sus alumnos. Nuevos tiempos, nuevas normas. La política de seguridad vial descansa en la formación y en la educación, pero también en la puesta en marcha de medidas. Esta es una normativa para hacer de nuestro país un referente en el marco de la seguridad vial . El reto es aprovechar entre todos esta oportunidad.

Esta medida te perjudicará a la hora de renovar el carnet si tienes más de 45 años

Penélope Oliver • original

La medida que perjudicaría a las mayores de 65 años tras caducarle el permiso Pexels

María José Aparicio, la subdirectora de Educación y Formación Vial de la [Dirección General de Tráfico \(DGT\)](#) confirmó hace unas semanas **se reducirán los periodos de vigencia del carnet de conducir de las personas de más de 65 años**. Lo indicó durante una jornada de debate sobre los obstáculos que limitan la movilidad de las personas mayores y las necesidades de estas, celebradas en el marco de la Vial Week (Semana de la **Seguridad Vial**) organizada por la Fundación de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) en la sede de CEAPAT **Imsero**.

"El **30% de los fallecidos en accidentes de tráfico en la Unión Europea son mayores de 65 años**. Un dato que se repite en todos los países y que alcanza el 50% cuando hablamos de fallecidos peatones o ciclistas. En España en 2019, el 28% de los fallecidos en **accidente de tráfico** eran mayores de 65 años. Estas cifras se van a agravar, si no hacemos nada, por el envejecimiento de la población", advirtió la subdirectora de la **DGT**.

Si hablamos de la **pérdida de aptitudes psicofísicas y la revisión de la vigencia de los permisos**, la subdirectora de Tráfico ha aclarado que la DGT pretende **revisar todos los periodos de vigencia y no solo el de las personas mayores**. "Sabemos que en el caso de las personas de una determinada edad tendremos que reducirlos", ha asegurado María José Aparicio, que ha defendido que "hay que proteger a las personas mayores, siempre fomentando la movilidad, seguridad y libertad".

El director de proyectos de Fesvial, José Ignacio Lijarcio, se refirió al 'Estudio Savima', sobre la salud vial de los conductores mayores. "Debe haber una promoción de la movilidad de los mayores, ya que **no estamos hablando de una cuestión de edad, sino de salud**", declaró. "Ha cambiado la imagen de nuestros mayores. La **esperanza de vida** ha aumentado y los mayores de 65 se mueven de forma distinta. Además, no son nativos tecnológicos, pero nos tenemos que dirigir a ellos, por eso es importante el aprendizaje social y generacional. Tenemos que acompañarlos en esa transición, porque tienen que seguir aprendiendo", señaló.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) calcula que **la población mundial con más de 60 años alcanzará los 2.000 millones de personas en 2050**, por lo que la UE estima que en 2040 el 27% de la población europea tendrá más de 65 años. El presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), Enrique Lorca, comentó que "después de la **pandemia**, personas de cierta edad que tenían el permiso y llevaban tiempo sin conducir, han querido volver a la autoescuela antes de ponerse al volante y reciclarse". "**Nos gusta poder mejorar su movilidad**. Cumplimos años y podemos perder habilidades, destrezas, conocimientos, por eso desde CNAE somos partidarios de que, cada cierto tiempo y coincidiendo con la renovación del permiso de conducir, pudiera haber algún tipo de actualización, que sirviera para ayudar a las personas que han perdido conocimientos", manifestó.

Pérdida de facultades

El secretario general de la Asociación Española de Centros Médicos Psicoténicos (ASECEMP), Bonifacio Martín, mencionó que "la edad es un factor que influye notablemente en la pérdida de facultades; a más edad, más denegaciones y condiciones restrictivas". Indicó que "**la vista es el órgano de mayor relevancia** en el aporte de información en la conducción y es también el que mayor cantidad de denegaciones y condiciones restrictivas aporta".

Martín comentó que "es frecuente la polémica de si debe haber o no una edad límite para conducir". "Lo que debe haber son unas **condiciones psicofísicas adecuadas**, si se reúnen se puede conducir y si no, no, cualquiera que sea la edad que se tenga. De cara a la seguridad vial, lo importante es que se cumplan y que el centro de reconocimiento haga bien su trabajo

y compruebe que el conductor tiene esas condiciones requeridas", defendió.

Señaló en los foros en los que ha participado, **se ha reclamado la vuelta de los periodos de validez vigentes en el año 2009**. "Sin éxito hasta el momento, aunque el director general de Tráfico ha hablado del tema hace unos días. Será un proceso lento, pero si no se empieza no se alcanza", zanjó.

Actualmente, la **renovación del carnet de conducir (clase B)** se realiza cada 10 años hasta que el conductor celebra su 65º cumpleaños cuando debe llevar a cabo la revisión cada cinco años. En la primera década de los 2000, la validez era de 10 años hasta los 45 y, a partir de ese momento, se revisaba cada cinco años hasta los 70 cuando comenzaba el periodo de validez de dos años.

El director general de Tráfico, Pere Navarro, en su comparecencia ante la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso, adelantó que **los plazos y las pruebas psicofísicas en la renovación del carné de conducir de personas mayores se comprobarán**. Más de cuatro millones de personas que superan los 65 años mantienen su permiso de conducir, lo que supone más de 15% del censo de conductores, según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT).

[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) [Whatsapp](#) [Telegram](#) [Correo electrónico](#)



La DGT complica la renovación del carné de conducir a los mayores

R. V. • original

La [Dirección General de Tráfico \(DGT\)](#) **reducirá los periodos de vigencia del carné de conducir de las personas mayores**. Así lo han confirmado altos cargos del departamento que dirige Pere Navarro en el transcurso de una jornada de debate sobre los obstáculos que limitan la movilidad de las personas mayores y las necesidades de éstas, celebrada en el marco de la Vial Week (Semana de la [Seguridad Vial](#)) y organizada por la Fundación de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) en la sede de CEAPAT [Imsero](#).

"El **30% de los fallecidos en accidentes de tráfico en la Unión Europea son mayores de 65 años**. Un dato que se repite en todos los países y que alcanza el 50% cuando hablamos de fallecidos peatones o ciclistas. En España en 2019, el 28% de los fallecidos en [accidente de tráfico](#) eran mayores de 65 años. Estas cifras se van a agravar, si no hacemos nada, por el envejecimiento de la población", ha advertido en dicha jornada la **subdirectora** de la DGT, María José Aparicio

En relación con la pérdida de aptitudes psicofísicas y con la revisión de la vigencia de los permisos, la subdirectora de Tráfico ha aclarado que DGT quiere revisar no sólo los periodos de vigencia de los permisos de los mayores sino **todos los periodos de vigencia**. "Sabemos que en el caso de las personas de una determinada edad tendremos que reducirlos", ha asegurado María José Aparicio, quien ha defendido que hay que "proteger a las personas mayores, pero siempre fomentando su movilidad, seguridad y libertad".

Por su parte, el director de proyectos de Fesvial, José Ignacio Lijarcio, se ha referido al 'Estudio Savima', sobre la salud vial de los conductores mayores. "Debe haber una promoción de la movilidad de los mayores, ya que **no estamos hablando de una cuestión de edad sino de salud**", ha declarado. "Ha cambiado la imagen de nuestros mayores. La [esperanza de vida](#) ha aumentado y los mayores de 65 se mueven de forma distinta. Además, no son nativos tecnológicos, pero nos tenemos que dirigir a ellos, por eso es importante el aprendizaje social y generacional. Tenemos que acompañarlos en esa transición, porque tienen que seguir aprendiendo", ha señalado.

Lijarcio ha explicado que, según la [Organización Mundial de la Salud \(OMS\)](#), se calcula que la población mundial de 60 años alcanzará los 2.000 millones en 2050 y que la Unión Europea estima que en el año 2040, el 27% de la población europea tendrá más de 65 años.

Desde CNAE, su presidente, Enrique Lorca, ha comentado que "después de la [pandemia](#), personas de cierta edad que tenían el permiso y llevaban tiempo sin conducir, han querido volver a la autoescuela antes de ponerse al volante y reciclarse". "**Nos gusta poder mejorar su movilidad**. Cumplimos años y podemos perder habilidades, destrezas, conocimientos, por eso desde CNAE somos partidarios de que, cada cierto tiempo y coincidiendo con la renovación del permiso de conducir, pudiera haber algún tipo de actualización, que sirviera para ayudar a las personas que han perdido conocimientos", ha manifestado.

Pérdida de facultades

En su intervención, el secretario general de la Asociación Española de Centros Médicos Psicotónicos (ASECEMP), Bonifacio Martín, ha dicho que "la edad es un factor que influye notablemente en la pérdida de facultades; a más edad, más denegaciones y condiciones restrictivas". También ha señalado que "**la vista es el órgano de mayor relevancia** en el aporte de información en la conducción y es también el que mayor cantidad de denegaciones y condiciones restrictivas aporta".

Martín ha comentado que "es frecuente la polémica de si debe haber o no una edad límite para conducir". "Lo que debe haber son unas **condiciones psicofísica adecuadas**, si se reúnen se puede conducir y si no, no, cualquiera que sea la edad que se tenga. De cara a la

seguridad vial, lo importante es que se cumplan y que el centro de reconocimiento haga bien su trabajo y compruebe que el conductor tiene esas condiciones requeridas", ha defendido.

Ha señalado que en todos los foros en los que han participado han reclamado la vuelta a los periodos de validez de 2009. "Sin éxito hasta el momento, aunque el director general de Tráfico ha hablado del tema hace unos días. Será un proceso lento pero si no se empieza no se alcanza", ha zanjado.

En la actualidad, el carné de conducir (clase B) se renueva **cada 10 años hasta que se cumplen los 65 años**, momento en el que empieza a caducar **cada 5 años**. Antes de 2009, la validez era de 10 años hasta los 45 años. Después, la renovación era cada cinco años hasta los 70 y, a partir de ahí, cada dos años.

El director general de Tráfico, Pere Navarro, en su reciente comparecencia ante la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso, adelantó que se revisarán los plazos y las pruebas psicofísica en la renovación del carné de conducir de las personas de edad avanzada. Según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), más de cuatro millones de personas mayores de 65 años mantienen su permiso de conducir, lo que supone más del 15% del censo de conductores.

[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) [Whatsapp](#) [Telegram](#) [Correo electrónico](#)



El Ayuntamiento de Córdoba obligará a los dueños de patinetes a contar con un seguro

Alfonso Alba • original



Un patinete eléctrico TONI BLANCO

El Ayuntamiento de Córdoba está ultimando la redacción de la ordenanza municipal de Movilidad. El texto, que tiene que ser aprobado por el Pleno, prevé obligar a los conductores de patinetes eléctricos en Córdoba a disponer de un seguro obligatorio de responsabilidad civil en caso de accidente, según ha informado este miércoles el delegado de Movilidad del Ayuntamiento de Córdoba, Miguel Ángel Torrico.

Torrico ha detallado que ya ha varios ayuntamientos que contemplan esa posibilidad, como el de Benidorm. La ordenanza de Córdoba se inspirará en esos textos. El seguro obligatorio cubrirá los daños provocados en un hipotético accidente por el patinete pero también los que sufra el usuario del mismo, detalló Torrico, algo que ya recomienda la Dirección General de Tráfico. Además, también será obligatorio el uso del casco para circular por la ciudad en un patinete eléctrico.

Por otra parte, el concejal cordobés hizo balance de los accidentes sufridos por los patinetes en Córdoba durante el año 2021. Según los datos municipales, el año pasado se registraron un total de 63 accidentes. En total, en los siniestros hubo 21 heridos, según Torrico. En cambio, en bicicletas hubo 47 accidentes durante el año pasado, con 17 heridos.

Además, el año pasado se impusieron un total de 483 denuncias a conductores de patinetes. De ese total, la mitad, 280 multas, se impusieron en la zona centro de la ciudad. El principal motivo de denuncia (133) fue por circular en un patinete más de una persona, el segundo (124) por ir por la acera, el tercero (51) por saltarse un semáforo en rojo, el cuarto (36) por conducir hablando por el teléfono móvil, el quinto (32) por ir con los auriculares puestos y el sexto (31) por conducción negligente.

Las sanciones previstas oscilan entre los 80 y los 200 euros, según el balance de Torrico. Una vez que se apruebe la nueva ordenanza de Movilidad, también se multará a quien no disponga de seguro obligatorio.

Suscríbete al boletín de Cordópolis

¿Eres un fan cordopolita pero el día a día te come y no te da tiempo a leerlo todo? Pues no te preocupes, que cada martes te mandamos a tu mail un resumen con las historias y noticias más destacadas de la semana. [Suscríbete aquí y forma parte de la comunidad cordopolita.](#)



El 92% de las emisiones de CO2 de los coches pertenece a los vehículos con más de 10 años

original

El presidente de Ifema Madrid y vicepresidente ejecutivo de Producción y Cadena de Suministro del grupo Renault y de la alianza Renault-Nissan-Mitsubishi, así como presidente de Renault España, José Vicente de los Mozos, ha abogado por un nuevo plan, aparte de los programas como el Moves III, que se centre en la descarbonización del parque automovilístico español.

Así lo ha indicado en su discurso de apertura en el XXXI Congreso & Expo de Faconauto, incidiendo en que el sector está en un momento de cambio y se está implicado con la descarbonización.

Sin embargo, el también expresidente de Anfac ha señalado que es necesario un plan de descarbonización para actualizar el parque y quitar de la circulación los coches más antiguos y, así, mejorar las emisiones de España puesto que el 92% de las emisiones de dióxido de carbono (CO2) corresponde a vehículos de más de diez años.

Asimismo, ha recordado que desde Ifema el sector del motor estará presente su actividad anual y ha señalado que el Global Mobility Call, que se celebrará del 14 al 16 de junio, va a ser una convocatoria que "nace como un evento país" y cuenta con el apoyo del Gobierno y del Ayuntamiento de Madrid, buscando posicionar a España como un "actor clave" en el marco de la movilidad sostenible.

En referencia a la transformación del sector, De los Mozos ha considerado que España debe "ponerse las pilas", ya que la cadena de valor del vehículo eléctrico nada tiene que ver con la de aquellos propulsados por combustible.

También ha querido hacer referencia al "complicado" momento que atraviesa el sector, tanto por los problemas que afectan la cadena como los conflictos geopolíticos actuales, haciendo referencia a la invasión de Ucrania.

Por su parte, el presidente de Repsol, Antonio Brufau, en su intervención en la apertura del Congreso, ha coincidido con De los Mozos destacando la importancia que tiene la descarbonización como preámbulo para una movilidad sostenible y verde.

"Hay que reducir el mayor número de toneladas de dióxido de carbono (CO2) en el menor tiempo posible", ha explicado. Esa movilidad deberá ir acompañada de una economía justa, inclusiva y competitiva en la que los consumidores "puedan tomar sus propias decisiones".

Brufau ha querido reflexionar sobre los costes de la movilidad eléctrica para los consumidores, por ello, ha señalado que Repsol está comprometida para desarrollar nuevas tecnologías, ya que "el futuro no se basará en una tecnología, si no en varias de ellas".

En cuanto a la oferta de la energía, ha subrayado que hay "innumerables" avances a disposición de los clientes y ha apuntado al gas como combustible de transición y en el futuro a los carburantes sintéticos cuando sean competitivos en coste para que pueda ser escalable.

"Cuando visualizamos los desafíos de la cadena de valor de la energía, tenemos ante nosotros la gran oportunidad de desarrollar una visión común. Solamente una visión conjunta basada en la tecnología será clave para dos sectores estratégicos del país", ha destacado Brufau.

Finalmente, la vicepresidenta ejecutiva de Faconauto, Marta Blázquez, ha querido agradecer tanto a De Los Mozos, como a la ministra Maroto, además de todos los clientes, asociados, asistentes y participantes en el Congreso su presencia en el mismo.

En su discurso, ha destacado la importancia de los concesionarios por la vinculación con el cliente, concretamente, en la España Vacía, poniendo en valor los esfuerzos de éstos por aumentar plantilla y hacerla más útil y transparente ya que las comisiones "son las que pelean



aquellos problemas que interesan a los clientes".

Por último, ha señalado, la importancia de la participación en Faconauto, ya sea a través de jornadas o congresos, y ha destacado los proyectos estratégicos con 'partners' como BBVA, Santander o Iberdrola entre otros, que "acercan lo que se hace en Faconauto a la sociedad".

