LA VANGUARDIA

Barcelona prepara la apuesta por el automóvil compartido

La nueva red de autobuses incrementa las frecuencias de paso



12/03/2015

La mejora de la movilidad urbana en Barcelona pasa por el fomento del coche compartido, entre otras muchas acciones, la principal de las cuáles es la progresiva eficiencia del transporte público, según coincidieron los participantes en una nueva edición de El Mirador que organiza La Vanguardia. En el transcurso del debate también trascendió que el Ayuntamiento licitará próximamente la concesión de la primera gran flota de coches compartidos que, como principal exigencia, deberán ser eléctricos.

En el debate de El Mirador, celebrado en los salones del hotel Alma de Barcelona, han participado Pere Ferrer Sastre, ambientólogo y jefe de gabinete de la concejalía de Mobilitat del Ayuntamiento de Barcelona; Ignasi Armengol, director general de BSM (Barcelona Serveis Municipals); Santi Castellà Dagà, responsable de e-mobilidad de Seat; Alberto Domingo Cáceres, director general de Clear Channel España; Josep Martínez Vila, consejero delegado de Saba y Josep Mateu, director general de RACC.

Barcelona ha cambiado el concepto de tráfico por el de movilidad sostenible. Todos los participantes en el debate rechazan la idea que el concepto de movilidad urbana suponga plantear una dicotomía entre transporte público y automóvil privado. "De lo que se trata -señalan Ferrer, Armengol y Martínez Vila- es de intentar hacer una oferta global de movilidad más eficiente en la ciudad en todos los modos de transporte para que el ciudadano pueda elegir libremente el que más le interese".

Ferrer señala que hay medidas que parece que vayan contra el coche privado, como el doble carril bus en la entrada de la Diagonal y la Gran Via pero, en la práctica, no se ha revelado así y ha supuesto una gran mejora del transporte público". Lo mismo sucede con la red de autobuses, que se ha optimizado para hacerla más eficiente, de manera que los usuarios ganen tiempo, ya que los vehículos circulan más rápido y se reduce la frecuencia de paso.

"No hay más remedio -dice Mateu- que afrontar la mejora de la movilidad por exigencias mediambientales y para evitar la congestión de tráfico, que supone perder más tiempo y menos competitividad".

Santi Castellà dice que se debería focalizar el problema del automóvil privado en las consecuencias finales, más que en el número de vehículos. "Cuando tengamos vehículos más pequeños, menos contaminantes, adaptados a la ciudad, inteligentes y que, gracias a las nuevas tecnologías, sean capaces de coordinarse con los aparcamientos disponibles, y también entre ellos mismos para no coincidir en el mismo lugar al mismo tiempo, habrá más movilidad; es decir, mayor circulación de vehículos pero con menor contaminación y congestión de tráfico. Ya estamos trabajando en estas técnicas de navegación avanzada. En diez años, las ciudades inteligentes (smart cities) contarán con coches, aparcamientos y calles también inteligentes."

Explica también Castellà que Seat colabora con la oficina Live del Ayuntamiento para la implementación del vehículo ecológico. Aparte del eléctrico, hay otros tipos de automóviles poco contaminantes, como son los que utilizan el gas natural "En Italia -dice- tienen mucho éxito. El coste por kilómetro es la mitad que el de un coche de gasolina. Podemos ir de Barcelona a Madrid por sólo veinte euros". Martínez Villa cree que estos avances son ya muy relevantes para reducir la contaminación que produce el automóvil en la ciudad, que solo representa el 26% del total.

Castellà apunta que frente al vehículo roca, que es el que está 23 horas parado al día, se necesitan fórmulas que permitan utilizar los vehículos más horas para liberar espacio y facilitar una mayor movilidad. Y aquí surge el concepto de coche compartido. "El principal obstáculo -apunta- es el concepto cultural de propiedad privada del vehículo".

Ferrer explica que existe la posibilidad de compartir el coche privado con una o más personas para realizar un mismo recorrido, poniéndose de acuerdo bien directamente o a través de las plataformas que ya hay en internet. Otra estrategia de coche compartido, que en Barcelona ha puesto en marcha la compañía Avant Car, permite disponer de un coche, y de un modelo diferente, según la necesidades del día o de la semana. Lo que no se ha implantado aún es una flota generalizada de coches para compartir, como se hace ya en otras ciudades.

"Yo he utilizado un coche compartido con este sistema -dice Mateu-. Previo pago de la cuota correspondiente, con tu propio móvil puedes abrir y entrar en cualquier coche de la compañía que esté aparcado en la calle, lo utilizas y, luego, lo dejas cerca de la misma zona". Armengol asegura que pronto el Ayuntamiento licitará un concurso para la puesta en marcha de este sistema, que utilizará sólo modelos eléctricos.

"Cuando el sistema de coche compartido se generalice, y uno pueda disponer de un vehículo en la ciudad cuando lo necesite -tercia Castellà- , habrá modelos específicos para trayectos específicos, que serán compactos, que ocuparán menos espacio cuando circulen y también cuando aparquen, lo que dará más movilidad.

La limitación del aparcamiento y su precio se ha convertido en un elemento disuasorio para la entrada en coche privado a la ciudad. De cara al futuro, en opinión de Martínez Vila, el reto pasa por facilitar que los automovilistas puedan ir directamente de punto a punto, para disminuir la congestión y reducir el consumo de carburantes. Para ello es necesario proporcionar al ciudadano información previa y on line de la situación del tráfico y de los servicios de aparcamiento. "Hablamos -dice- de la implantación de un sistema de señalización dinámica en superficie y de información disponible a través de todos los canales, incluso con la posibilidad de reserva de plaza". "El Ayuntamiento -dice Ferrer- ha dado una paso hacia ello con la entrada Com s'hi va que hay en su web".

Otra alternativa para no entrar en automóvil a la ciudad son los aparcamientos en las afueras, conocidos como intercambiadores, conectados con el centro urbano con transporte público rápido y eficaz. El 90% de los automovilistas del área metropolitana preferiría también aparcamientos vigilados y gratuitos cerca de las estaciones de Renfe, según una encuesta del RACC. Atender esta demanda reduciría el número de coches en la ciudad.

Durante la crisis han desaparecido 50.000 coches de Barcelona y ha aumentado en número de motos en 60.000. No ha habido, un trasvase hacia el transporte público. Si no se toman medidas es probable que, cuando se afiance la recuperación, la gente vuelva al automóvil y se produzca un colapso. "Pero de momento lo urgente es solucionar es la grave siniestralidad que sufren las motos" dice Mateu, quien añade que la moto eléctrica se implantará más rápido que el coche eléctrico, en lo que coincide también Armengol. Castellà explica que hay un gran potencial tecnológico para mejorar la seguridad de las motos, como los frenos ABS, los airbags y los cinturones que ya se pueden incorporar, así como estructuras más resistentes. Pero también se refiere a los futuros sistemas inteligentes de compatibilidad y comunicación vehículo-moto, de tal forma que se pueda detectar a tiempo una potencial situación de impacto o de accidente, y que el propio vehículo pueda detenerse y evitarlo.

El bicing, por su parte, se ha revelado como un éxito creciente e imparable, afirma Alberto Domingo Cáceres, quien añade que el sistema implantado en Barcelona es una referencia mundial. Da servicio a 100.000 usuarios en Barcelona. "El último gran avance -añade- es la progresiva incorporación de la bicicleta eléctrica, que se ha diseñado y se ha fabricado en Catalunya".

Armengol considera que habrá que buscar sitio en los aparcamientos para que puedan dejarse allí las motos y las bicis para que no ocupen las aceras. Martínez Vila apunta al aparcamiento como una parte más de la cadena de movilidad. "La situación ideal es no tener vehículos estacionados en la vía pública, comportando la eliminación progresiva de las zonas azules siempre que haya oferta subterránea. A modo de ejemplo, las actuaciones en el paseo de Gràcia conllevan un impacto visual positivo, para el comercio y el ocio". Ferrer señala que, como en todo, hay que buscar el equilibrio y que, en este sentido, ha aumentado el espacio de aparcamiento de motos.

Los aparcamientos -afirma Armegol- también deberán actuar como almacenes logísticos que contribuyan a reducir el creciente tráfico de furgonetas.