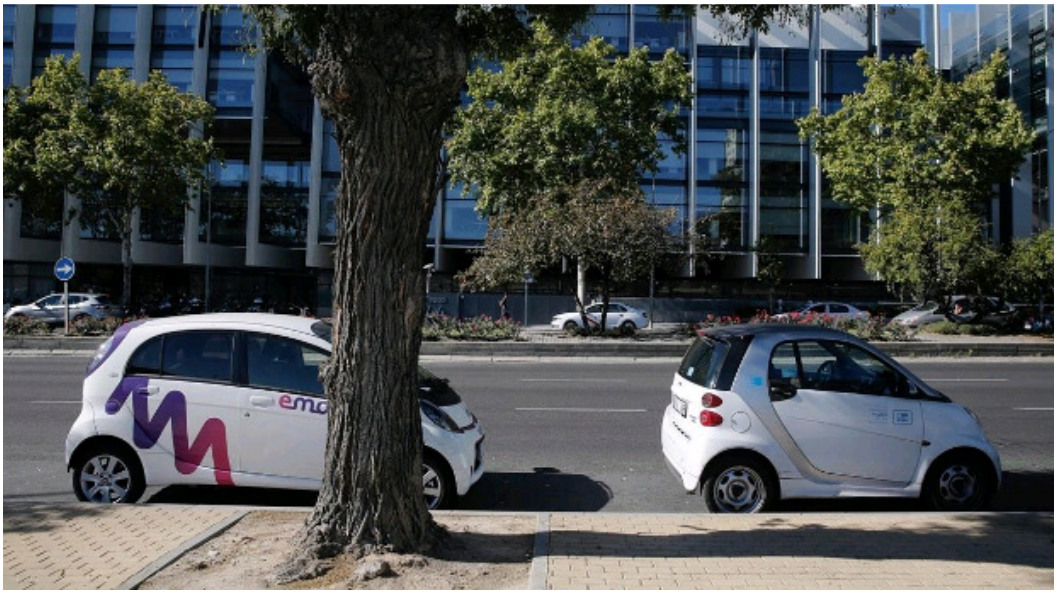
el Periódico

El coche eléctrico compartido triunfa en Madrid mientras Barcelona lo frena

Las dos compañías que operan en la capital de España han conseguido más de 300.000 usuarios en solo 2 años



MANUEL VILASERÓ – 7/10/2017

Los pequeños vehículos eléctricos que se alquilan por minutos empiezan a formar parte del paisaje de Madrid. Las dos compañías de carsharing que se han instalado en la capital de España, Emov y Car2go, **han logrado más de 300.000 usuarios en muy poco tiempo** y se anuncia para este mes de octubre la entrada de un tercer operador. La capital de España se está convirtiendo en un **referente europeo de este tipo de transporte verde** mientras Barcelona, con parecidos problemas de contaminación, impide que se instalen estas empresas a la espera de elaborar una normativa que engloblará toda la movilidad compartida, incluidas bicis y motos.

El sistema con el que funcionan las dos compañías es muy simple. Los usuarios se dan de alta por internet abonando una módica cantidad (un máximo de 9 euros) y una vez obtenida la aceptación de la empresa ya pueden bajarse al móvil **la aplicación que les indicará dónde se encuentran aparcados los vehículos más próximos**. Estos se pueden reservar con una antelación de hasta 20 minutos. Una vez situados junto al coche, se da la orden de abrir desde la aplicación y ya solo hay que coger la llave de la guantera para ponerse a circular.

Tres veces más barato que el taxi

Car2go, con vehículos de dos plazas, cobra 0,21 euros por minuto mientras que Emov, con cuatro plazas, cobra 0,24. Un trayecto de veinte minutos que en un taxi en Madrid puede costar 15 euros, como ha podido comprobar este diario, con Emov sale a tan solo 4,8. Una tercera parte.

La clave de esta oferta es que cuando se acaba el trayecto no hay que ir a ningún garaje a devolver el vehículo. Se puede dejar aparcado en cualquier calle que esté incluida en el área de servicio y es gratis estacionarlo en las zonas verdes y azules.

Esta última ventaja es lo que Barcelona aún no ofrece y lo que impide que estas empresas se instalen allí. En las dos ciudades estacionar con vehículo eléctrico en las zonas reguladas es gratuito pero en la capital catalana es necesario sacar el tíquet y renovarlo cada dos horas, lo que crea un problema logístico irresoluble.

Una portavoz del área de Movilidad ha explicado que Barcelona está culminando un análisis del fenómeno de la movilidad compartida y viendo hasta que punto se puede compatibilizar el servicio que dan estas empresas y las de bici y moto con el uso del espacio público. "El estudio se presentará próximamente y más adelante se hará la normativa", ha añadido. Una de las posibilidades es que funcione bajo régimen de concesión o licencia, como el Bicing.

Un coche compartido sustituye a ocho privados

El ayuntamiento encabezado por Manuela Carmena no albergó ninguna duda desde el primer momento sobre las ventajas de apoyar, según un portavoz, "una movilidad cero emisiones alimentada a partir de fuentes renovables, que reporta beneficios de carácter inmediato para la calidad del aire". Gracias a las iniciativas existentes, "Madrid se está convirtiendo en un laboratorio urbano de referencia internacional para la experimentación de nuevos modelos de movilidad compartida 100% eléctrica", sostienen.

El Plan de Calidad del Aire aprobado recientemente establece en su página 116 que "la movilidad compartida está llamada a desempeñar un papel disruptivo en el sistema actual de transporte urbano, facilitando la consecución de los objetivos municipales de calidad del aire, cambio climático y congestión".

Un estudio citado en el plan estima que un coche multiusuario sustituye a ocho coches privados, que pasan gran parte de su vida útil aparcados. En las dos empresas la media de uso oscila entre los 12 y los 15 recorridos al día. Los eléctricos también pueden circular sin restricciones en las áreas de prioridad residencial como la que se instaurará en el distrito Centro a partir de junio del próximo año.

Barcelona, cuestión de tiempo

Car2go fue la primera empresa en instalarse, en noviembre del 2015. Propiedad de Daimler, con una flota de 500 'smarts fortwo eléctricos', ha conseguido en menos de dos años fidelizar a 178.000 usuarios aunque solo opera dentro de los 53 kilómetros cuadrados de la almendra central (el área que queda en el interior de la M-30, el equivalente a las rondas de Barcelona).

Su director de desarrollo para el sur de Europa, David Bartolomé, explica que tienen "muchas ganas de instalarse en Barcelona" y está convencido de que "solo es cuestión de tiempo". "La llave la tiene el Ayuntamiento y ahora está cerrada", sostiene.

Los beneficios del sistema para las ciudades son "tan evidentes" que no duda de que Barcelona acabará dando luz verde. El 11% de sus usuarios reconocen que ha renunciado a tener coche propio. "Eso quiere decir que hemos quitado 18.000 vehículos contaminantes de la circulación".

Respecto a las áreas verdes reservadas a residentes recuerda que sus coches ocupan una de cada cien plazas frente a los vehículos de vecinos que pagan una cuota anual simbólica y a veces no mueven en coche durante muchos días.

Tercer operador

El éxito de Car2go atrajo la presencia de un nuevo competidor, el Emov de PSA Peugeot Citroën, con una flota de 550 Citroën C Zero. Al ofrecer un vehículo más grande, con el doble de plazas y cinco puertas, y un área más grande (sirve a varios barrios situados al otro lado de la M-30) su despegue ha sido aún más meteórico. En sus tres primeros meses -nació el 19 de diciembre del 2016-, consiguió atraer a 100.000 clientes. Hace medio año que no ofrece cifras pero se estima que, como mínimo, rondan ya los 150.000.

Por si fuera poco, este mismo octubre una alianza de Renault y Ferrovial lanzará un tercer operador cuyo nombre aún se desconoce. A un precio por desvelar ofrecerá un vehículo aún de mayor capacidad que el Citröen, el Renault Zoe, con una autonomía homologada de 400 kilómetros (300 kilómetros reales), cinco plazas y gran capacidad en el maletero. Saldrá con una flota de 500 vehículos.

Su proyecto es no solo saltar más allá de la M-30 sino incluso ofrecer servicio fuera de la capital. El resto ya velan armas y preparan sucesivas ampliaciones de flota y áreas de servicio. Gana el usuario.