EL PAÍS

Grenoble, laboratorio de circulación

- La ciudad francesa ensaya un nuevo proyecto de movilidad urbana
- Se articula en torno al Toyota i-Road, un vehículo eléctrico mezcla de coche y moto
- Reduce las emisiones, descongestiona el tráfico y complementa al transporte público



MARCOS BAEZA – 27/03/2015

Un cóctel con ingredientes innovadores para revolucionar la movilidad urbana y reducir las emisiones. Se basa en una flota de modelos eléctricos repartidos por la ciudad que se pueden alquilar y complementan la red de transporte público. Y añaden un gancho muy peculiar para seducir a los usuarios: son vehículos radicalmente diferentes que, aparte de no contaminar, buscan la diversión del conductor. El resultado es una alternativa de transporte urbano más atractiva y eficiente que el coche privado convencional.

Este nuevo proyecto de movilidad ecológica ha nacido en Grenoble, Francia, bajo el liderazgo de Toyota, del Ayuntamiento de la ciudad y de otros socios como EDF, la compañía eléctrica francesa, y Cité Lib, empresa especializada en vehículos de uso compartido. Se ha bautizado como Cité Lib by Ha:mo —movilidad armoniosa, en inglés— lleva en marcha desde septiembre de 2014 y tiene una duración prevista de tres años, en los que se recabarán datos y experiencias para decidir su aplicación definitiva. Christophe Ferrari, presidente del área metropolitana de Grenoble-Alpes, opina que esta iniciativa "es solo el comienzo, pero tiene potencial para incentivar la participación de los ciudadanos en la movilidad del futuro".

La flota consta de 70 modelos eléctricos: 35 Toyota i-Road, una mezcla de coche y moto que sorprende por su originalidad, y otros 35 modelos COMS, un cuadriciclo de conducción convencional similar al Renault Twizy.

Como todos son eléctricos, no contaminan y ayudan a no acumular más polución en los centros urbanos. Además, al tener un tamaño reducido, ocupan menos superficie que un automóvil (caben tres en cada plaza de aparcamiento), una ayuda para desatascar el tráfico. Y como detalle final, ofrecen un pilotaje muy entretenido que debería terminar de convencer a los ciudadanos para que dejen su coche o moto en casa y se muevan combinando el transporte público y estas nuevas propuestas.

El usuario (turistas incluidos) se registra en el sistema y, a través de una aplicación —accesible desde móvil, tableta y ordenador—, consulta la disponibilidad de vehículos y la localización de las estaciones para finalizar escogiendo el vehículo preferido y la combinación más apropiada al destino. Jean-Yves Jault, responsable de comunicación corporativa de Toyota, señala: "Acabamos de empezar, pero tenemos 250 inscritos, con un promedio de 50 a 70 usuarios semanales".

La saturación del tráfico en las capitales europeas incrementa la contaminación, empeora la calidad del aire y contribuye, junto a las calefacciones domésticas y otros agentes emisores, a formar la boina de polución que cubre con cada vez mayor frecuencia los núcleos urbanos. La solución pasa por ofrecer tecnologías más limpias que ayuden a descontaminar los centros de población, desde calderas de gas natural en lugar de gasóleo, a coches eléctricos en vez de térmicos.

El cambio ya ha comenzado, pero como la implantación del automóvil eléctrico privado no acaba de arrancar por sus altos precios y limitada autonomía, se están promoviendo otras vías de actuación, como el fomento del vehículo eléctrico público a través de flotas repartidas por la ciudad. Así, se ha escogido la ciudad de Grenoble porque Francia es uno de los principales mercados europeos de coches de baterías, y también porque tanto EDF como las instituciones de gobierno implicadas han facilitado la puesta en marcha del proyecto. Su población, 160.000 habitantes en 2010, ha jugado asimismo a favor. Cada vehículo se puede recoger en una estación y dejarlo en otra, y el coste depende del tiempo de conducción. Los primeros 15 minutos cuestan tres euros, o dos si el conductor dispone del abono de transporte mensual, gracias a los acuerdos firmados con la ciudad de Grenoble. Y es que como indica el teniente de alcalde Jacques Wiart, del departamento de Movilidad y Transporte, la idea es que sirva de "complemento a las bicicletas y el transporte público", para cubrir sus huecos y crear una red más completa y sostenible.

Cada franja adicional de 15 minutos supone un euro extra; dos horas tienen un precio de 11 euros (nueve con el abono de transporte) y cuatro, el máximo permitido, de 19 euros (17 con promoción). Pero Jault indica que el "recorrido medio que hacen los usuarios es de unos 5,5 kilómetros", una distancia que rara vez exige más de 30 minutos de conducción. El sistema tiene un coste superior al de los tranvías y autobuses de la ciudad, pero inferior al de un taxi y otras opciones de transporte individual.

Los modelos se reparten en 27 estaciones situadas en Grenoble y localidades próximas, y cada una está ubicada cerca de paradas de tranvía, autobús o tren para complementar la red de transporte público. Algunas ofrecen incluso plazas adicionales para otros vehículos eléctricos e híbridos enchufables, en un intento por popularizar la movilidad eléctrica en la ciudad.
Al proyecto de Grenoble le seguirá otro en el centro de Tokio, previsto de abril a septiembre.