



Jorge Herrero y Anna Bhati, el jueves pasado en el coche que comparten para ir a trabajar al Parque Tecnológico de Álava. F. DOMINGO-ALDAMA

El Certificado de Ahorro Energético permite a los usuarios cobrar por contribuir a una movilidad sostenible

Compartir coche para ir a trabajar ya tiene premio en metálico

MIGUEL ÁNGEL MEDINA
Madrid

Ahorrar energía puede ser pagar las luces que no se usen o bajar la temperatura del aire acondicionado, pero también compartir coche: cuantos menos vehículos, menos gasolina o electricidad se gasta. Por eso, el Ministerio para la Transición Ecológica ha incluido el automóvil compartido en el sistema de Certificados de Ahorro Energético (CAE), lo que permite a las empresas más contaminantes dar dinero para compensar sus emisiones e invertirlo en incentivar un transporte más sostenible. Con esos fondos, Blablacar ofrece ya un Bono Energético del 10% del precio del viaje (hasta un máximo de tres euros por viajero), mientras el Ayuntamiento de Vitoria ha puesto en marcha un proyecto para pagar a conductores y viajeros que unan sus trayectos diarios al trabajo (el CAE lo subvenciona con 30 céntimos y el Ayuntamiento, con otros 90). "Los CAE permiten aumentar

el valor de las actuaciones de eficiencia energética y monetizar de forma inmediata una parte de los ahorros que los beneficiarios consiguen con ellas. Además, las que están incluidas en el catálogo de actuaciones estandarizadas son fáciles de aplicar y permiten atomizar los beneficios asociados al ahorro, maximizando su impacto social", explica Víctor Marcos, director general de Planificación y Coordinación Energética del Ministerio para la Transición Ecológica.

El catálogo incluye el *carpooling* —aprovechar los asientos vacíos en los vehículos—, pero no así el *carsharing* —coches de alquiler por minutos u horas, muchas veces eléctricos—: el primero es la actualización del autostop, mientras el segundo es una evolución de los coches de alquiler. Se considera que solo con la primera modalidad se reduce el número de vehículos en la carretera.

La aplicación de *carpooling* más popular en España es Blablacar, que cuenta con más de 10

millones de usuarios (1,6 millones lo usan a menudo) y está centrada en largos trayectos —unos 230 kilómetros de media—. "Acabamos de poner en marcha el bono energético basado en el sistema CAE. Para usarlo, hay que pedir más datos a los usuarios, del DNI a la matrícula del coche. Y luego lo fundamental es que ambos confirmen su ubicación y que estén en el mismo lugar al inicio y al final del viaje. Con eso podemos certificar que han viajado juntos y cuantificar el ahorro energético", señala Florent Bannwarth, director de la empresa en España.

Para los acostumbrados a usar la *app*, esta requiere un pequeño aprendizaje. "Muchos se olvidan de confirmar la ubicación al principio y al final, con lo que no pueden cobrar el bono", apunta. "A cambio, sirve como incentivo para compartir más viajes y permite aportar un nuevo grado de seguridad con la geolocalización", continúa. La aplicación paga al conductor un 10% del precio del viaje, hasta un máximo de tres euros por pasajero con reserva. Desde que lo pusieron en marcha, en marzo, las reservas han aumentado un 15%.

Uno de los conductores que le está sacando más partido es Álex Espinosa, de 41 años, que cada fin de semana suele conducir de Madrid a La Rioja: "Pongo las plazas libres por compartir gastos y por conciencia ecológica, porque hay demasiados coches. El nuevo bono me viene genial, porque es un dinero extra. Le suelo comentar a todos los pasajeros que se lo hagan, porque todavía hay gente que no lo conoce, y la mayoría lo prueban". En su opinión, "con este tipo de iniciativas queda todavía más claro que compartir coche ahorra energía".

Los usuarios también reciben una cantidad igual, aunque en

este caso deben usarla como descuento para futuros trayectos, como ya ha hecho Pablo Aguayo, de 34 años: "He viajado varias veces de Granada a Valencia y al aplicar el bono los siguientes viajes me han salido mucho más baratos. Creo que tiene sentido incentivar que cada persona no viaje sola en su coche, es mucho más razonable compartir". También lo ha probado Carolina Vázquez, de 41, que añade: "Es más ecológico que no vayan coches vacíos, es un vehículo menos en la carretera. Y además es más barato para quienes viajamos".

En otros países, este modelo se ha extendido también a los trayectos diarios al trabajo. "En Karos estamos especializados en facilitar el *carpooling* en viajes cortos de casa a la oficina. En Francia se ha aplicado una estrategia similar al CAE y se ha logrado atraer a 800.000 personas a este sistema, que permite reducir el tráfico y el CO₂", explica Auélien Ouyard, responsable de Karos España. La marca trabaja ya en siete países europeos, en regiones como el gran París, Lyon, Marsella o Múnich. La mayoría de las veces, los incentivos provienen tanto de grandes empresas como de administraciones locales.

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz recurrió a Karos para iniciar un proyecto similar. "Te-

En Vitoria, el Ayuntamiento subvenciona 90 céntimos y el CAE, 30

"La 'app' me propone a varias personas y yo elijo a la mejor para mí", dice una usuaria

nemos unas 40.000 personas que se desplazan cada día al Parque Tecnológico de Álava, donde la movilidad no está bien resuelta. Por eso nos fijamos en la región de París, que ha incorporado el *carpooling* como transporte público en aquellos lugares donde no hay buenas comunicaciones", apunta Juan Carlos Escudero, experto en movilidad del Centro de Estudios Ambientales de Vitoria.

Sin competencia desleal

Así, lanzaron un proyecto para conectar a personas que van a diario al trabajo y necesitan vehículo. Cada viajero paga 60 céntimos por viaje, que se completan con otros 90 que paga el Ayuntamiento al conductor; luego, el sistema CAE les da 30 céntimos a cada uno, con lo que quien viaja solo paga al final 30 céntimos, mientras que el conductor recibe 1,80 por persona. "Las cantidades son suficientes para incentivar los viajes, pero no tan altas como para que haya comportamientos oportunistas que podrían ser competencia desleal del taxi", apunta Escudero.

Anna Bhati, ucraniana de 43 años, usa este servicio a diario para desplazarse precisamente al parque tecnológico: "Los autobuses tardan mucho, así que las compañeras de trabajo me recomendaron usar esta aplicación. Es muy útil, llevo mucho más rápido (media hora frente a una hora) y además contaminamos menos", señala. ¿Cómo funciona? "Tienes que poner tus datos, dónde vives, a dónde quieres ir y sobre qué hora. La *app* te propone a varias personas que hacen trayectos similares, yo veo cuánto tarda y elijo a una", continúa.

Ahora ha tenido suerte porque un compañero de su propia empresa, Jorge Herrero, de 24 años, hace todos los días ese trayecto e incluso la deja al lado de casa. "Empecé a usar la *app* porque me lo comentaron los compañeros. Vivo lejos y tengo que venir en coche, porque tiene muy mala combinación. Anna y yo trabajamos en la misma empresa y el primer día que probé me escribió ella. Solemos coincidir muchos días", apunta Herrero. Y prosigue: "Con esta iniciativa me ahorro gasolina, pero además es más ecológico, está claro que si se pretende que la gente use menos el coche hay que incentivar cosas así".

Las cifras de Francia todavía quedan lejos, pero en Vitoria ya han logrado más de 60.000 viajes compartidos en dos años de experiencia. El responsable de Karos apunta que tienen proyectos para expandir la idea en los próximos meses a Madrid, Cataluña y la Comunidad Valenciana. Sumados al *carpooling* de largo recorrido, suponen ya un ahorro considerable, tal y como resume Marcos, del ministerio: "Los CAE obtenidos con actuaciones del transporte ya representan más del 25% del total y son los segundos del mercado —tras los CAE de origen industrial—, lo que demuestra su buena acogida".