

PREMIOS INNOVADORES 2019 DE EL MUNDO DE CASTILLA Y LEÓN

Bankia

iberaval

IBERDROLA

ice

Junta de Castilla y León

AGENCIA DE INNOVACIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICO DE VALLADOLID

Un referente en la movilidad eléctrica

La capital vallisoletana pilota tres proyectos europeos que buscan convertirse en punta de lanza de la movilidad sostenible

L.V./VALLADOLID

De unos años a esta parte, la transformación digital está dibujando un panorama diferente. Sin embargo, esto sólo es la punta del iceberg, ya que la innovación puede ir mucho más allá. En este sentido, la Agencia de Innovación y Desarrollo Económico del Ayuntamiento está al frente de tres proyectos europeos que van a marcar un antes y un después en movilidad eléctrica urbana en Valladolid. Con ellos la capital del Pisuerga quiere convertirse en un referente europeo en movilidad sostenible.

REMOURBAN

Es un proyecto que tiene como objetivo el desarrollo y la validación en tres ciudades faro (Valladolid-España, Nottingham-Reino Unido y Tepebasi-Turquía) y dos followers (Seraing-Bélgica y Miskolc-Hungría) de un modelo de regeneración urbana sostenible, a través de la generalización en las ciudades de soluciones tecnológicas en los sectores de la movilidad sostenible y las TICs, dos de los tres pilares del proyecto financiado con fondos europeos.

En 2016 se adquirieron cinco autobuses híbridos que operan en modo eléctrico durante los cuatro kilómetros de circulación por el centro histórico de la ciudad, su zona más contaminada, y dos vehículos eléctricos para la flota municipal que se añadieron a los ya existentes. Además, se incorporó a la gestión municipal un programa de car-sharing (coches de uso compartido). En 2017, después de la instalación de los pantógrafos, el sistema para la recarga de los autobuses en el inicio y final del recorrido, la línea de autobús urbano número 7 de Valladolid de Auvasa, que cubre el trayecto entre Arturo Eyries y Barrio Belén, se convirtió en la primera electrificada en operación comercial de toda España. El pantógrafo es un elemento imprescindible para que el autobús siga siendo operativo en su transición eléctrica, dado que la carga supone únicamente entre cuatro y seis minutos. Los vehículos tienen baterías más pequeñas que almacenan menor cantidad de energía, y por ese motivo, pesan menos y garantizan un menor coste de adquisición, operación y de mantenimiento del vehículo.

Una de las acciones de movilidad sostenible más importantes llevadas a cabo por el proyecto Remourban durante los años 2017 y 2018 ha sido los incentivos a la compra y adquisición de vehículos eléctricos y puntos de recarga para el sector servicios, con un presu-



Presentación en la plaza Mayor de Valladolid de los autobuses híbridos-eléctricos de la línea 7 de Auvasa. /EL MUNDO

puesto total de 405.000 euros. Estos incentivos fueron planificados en dos lotes. Por un lado, en el lote I, el objetivo era la adquisición de vehículos eléctricos por parte de flotas de reparto de última milla, empresas comerciales y servicio de taxi, a los cuales se les exigía un punto de recarga asociado a cada vehículo. Los incentivos alcanzaron para beneficiar a 45 nuevos vehículos eléctricos con sus respectivos puntos de recarga que han reflejado la gran apuesta por la movilidad eléctrica por parte de las flotas de reparto y también de empresas comerciales: empresas de reparto de comida como Ilusiones o Brooks & Pauls Company, S.L., empresas de servicios como Superpar, Mantenimientos Eléctricos y Solares o Idate Networks.

Pero además el lote II de los incentivos tenía como objetivo conseguir hasta 20 puntos de recarga para uso público en espacios privados, siendo finalmente 22 los puntos de recarga desplegados en grandes centros logísticos de distribución mayorista, hoteles, una gran superficie y otras iniciativas que con sus propuestas han tratado de acercar la movilidad eléctrica

a los barrios, como Electricidad Franco o los polígonos industriales como la empresa Grupo Puro Cloud.

Gracias a estos incentivos el proyecto Remourban está recogiendo hasta la finalización del proyecto Remourban (prevista en diciembre del 2019) los datos de uso de esos vehículos y de los puntos de recarga, datos que se obtienen de manera automática gracias a un dispositivo embarcado en el propio vehículo. Los beneficiarios de los incentivos tienen también la obligación de proporcionar otro tipo de datos cualitativos como encuestas, o realizar acciones de comunicación específicas para mejorar la movilidad sostenible en Valladolid.

Toda esta información es recogida en una plataforma global de monitorización de la movilidad eléctrica en Valladolid, donde también se añaden variables de uso e impactos de los autobuses eléctricos y de su carga, y de los puntos de recarga pública de la ciudad. Gracias a esta plataforma los socios del proyecto Remourban están analizando y obteniendo los principales indicadores y resultados del proyecto que serán presentados a la

Comisión Europea en 2020.

Por otro lado, el Consistorio de Iberdrola, uno de los socios de Remourban, suscribieron un convenio para la actualización y mejora de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en Valladolid, así como la prestación de servicio de recarga y su monitorización. Esta monitorización está ofreciendo datos muy interesantes sobre recargas realizadas al proyecto que, se espera, estimulen la replicabilidad del modelo en otras ciudades europeas. A mediados de 2018, se ha iniciado un proceso de ensayo de modelos de negocio de presentación de servicios de recarga.

PE4TRANS

Es una iniciativa enfocada a la mejora del transporte público sostenible bajo un enfoque ciudadano. La meta a largo plazo supone cambiar los hábitos y rutinas de movilidad de las personas para que sean más sostenibles y generen menos emisiones de CO₂. PE4Trans se articula en torno a paneles ciudadanos, encuentros con los ciudadanos en los que escuchar sus ideas, deseos y sugerencias para trazar la senda hacia el futuro más sostenible.

Hasta el momento solo ha tenido lugar el primer panel, centrado en las visiones que transmitieron un grupo heterogéneo de 25 ciudadanos de Valladolid, seleccionados entre más de 120 solicitudes de participación, sobre el transporte sostenible. Cuatro fueron las visiones generadas en este primer panel: 'Auto-Stop', 'Movilidad feliz', 'Ciudad sin coches', 'Modelo de comunicación y transporte para Valladolid y su alfoz'.

El proyecto está financiado con fondos Feder y, junto con el Ayuntamiento de Valladolid, hay cuatro países: Alemania, Reino Unido, Grecia y Polonia. El proyecto continuará recogiendo información con el fin de diseñar un plan de acción para la movilidad sostenible y el transporte público concreto en nuestra ciudad.

TRANSFORMING TRANSPORT

La tecnología es una aliada de todos los sectores, pero en la movilidad, su presencia es indispensable, ya que ahorra tiempo y dinero. El proyecto europeo Transforming Transport, y en particular, el piloto sobre reparto de mercancías ya se está desarrollando en la ciudad y tiene como objetivo utilizar big data y técnicas de análisis de datos para extraer conocimiento que permita mejorar el tráfico de la ciudad, especialmente el relacionado con la carga y descarga de mercancías. En los 15 meses que lleva desarrollándose se ha definido un 'micromodelo' del tráfico urbano en una zona delimitada del centro cercano a la plaza Mayor, que se alimenta de información de los afloradores magnéticos que se encuentran bajo el asfalto en un buen número de puntos de la ciudad—más de 300— y que se encargan de detectar el volumen de vehículos que transitan sobre ellos.

A estos datos se suman los obtenidos a través de la Aemet, de dispositivos GPS embarcados en vehículos de repartos y de otras fuentes, como 'información experta' procedente del Área de Movilidad y de los estudios disponibles como el Plan Integral de Movilidad Sostenible y Segura de la Ciudad de Valladolid, el proyecto europeo City Freight que analizó el transporte de mercancías en el centro urbano de la capital del Pisuerga allá por el año 2003.

Con todo, el micromodelo generado posibilitará obtener conocimiento y realizar simulaciones de cómo se circula por el tráfico de las calles de Valladolid a lo largo del día y, en concreto, de cómo se usan las zonas de carga y descarga y cuál es su impacto sobre el tráfico urbano.