

CONAMA 2024

CONGRESO NACIONAL DEL MEDIO AMBIENTE

Piloto para analizar el potencial del *carpooling* para racionalizar los trayectos al trabajo en coche en Vitoria-Gasteiz

Resultados tras un año de piloto



CONAMA 2024

PILOTO PARA ANALIZAR EL POTENCIAL DEL *CARPOOLING* PARA RACIONALIZR LOS TRAYECTOS AL TRABAJO EN COCHE EN VITORIA-GASTEIZ

Autora Principal: Isabel Garnika Ortiz (CEA – Centro de Estudios Ambientales Vitoria-Gasteiz)

Otros autores: Juan Carlos Escudero Achiaga (CEA – Centro de Estudios Ambientales Vitoria-Gasteiz); Asier Sarasua Garmendia (CEA – Centro de Estudios Ambientales Vitoria-Gasteiz); Aroa Albareda Martínez (CEA – Centro de Estudios Ambientales Vitoria-Gasteiz); Iñaki Basabe Telleria (CEA – Centro de Estudios Ambientales Vitoria-Gasteiz)

CONAMA 2024

PILOTO PARA ANALIZAR EL POTENCIAL DEL *CARPOOLING* PARA RACIONALIZAR LOS TRAYECTOS AL TRABAJO EN COCHE EN VITORIA-GASTEIZ

RESUMEN

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, en el marco de su estrategia de movilidad sostenible, persigue desarrollar modos de transporte alternativos a la conducción de automóviles en solitario, a través de la red de transporte público y la promoción de modos activos e incorporando nuevos servicios de movilidad compartida como el *carpooling* (compartir viajes en coche) o el *carsharing* (compartir coche).

En este contexto, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, a través del Centro de Estudios Ambientales (CEA), ha venido dando soporte desde septiembre de 2023 a una iniciativa piloto financiada por EIT Urban Mobility a fin de promover el uso del *carpooling* en los trayectos domicilio-trabajo mediante el empleo de una plataforma digital. El objetivo de este piloto ha sido el ayudar a crear una red de viajes compartidos en coche

para racionalizar los trayectos en coche y reducir la huella de carbono de los desplazamientos diarios, centrada en las personas que trabajan en las zonas industriales del entorno de la ciudad.

Este piloto ha tratado de avanzar con una de las acciones recogidas, tanto en el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (*Acción 34. Análisis del potencial y condiciones para el despliegue de servicios de vehículo compartido y multiusuario en Vitoria-Gasteiz*), como en el Plan de Acción de Clima y Energía Sostenible de Vitoria-Gasteiz PACES 2030 (*A3.4.5 Programa de servicios de movilidad compartida*).

Transcurrido un año el lanzamiento de la iniciativa, son más de 45.000 los viajes concertados y realizados a través de la plataforma digital, lo que se traduce en cerca de 92 toneladas de CO₂ evitadas, asociadas a los desplazamientos de cerca de las 500 personas que ya utilizan la herramienta para planificar sus viajes al trabajo.

DESARROLLO DEL PILOTO

El piloto, que comenzó en septiembre de 2023, ha sido una iniciativa financiada por [EIT Urban Mobility](#) y liderada por la empresa KAROS a fin de promover el uso de un sistema que permita compartir viajes en coche, ayudando a crear una red de *carpooling* mediante una plataforma digital para favorecer y promover la práctica del uso compartido del coche centrada en los desplazamientos diarios de las personas que trabajan en las zonas industriales del entorno de la ciudad (Jundiz, Parque Tecnológico de Álava, etc.)

El suelo ocupado por los polígonos en Vitoria-Gasteiz es una parte muy importante en el conjunto del núcleo urbano suponiendo el 45% del territorio de su zona urbana. En particular, los polígonos industriales tienen un peso muy importante en la actividad económica de la ciudad, ya que concentran más de 37.500 puestos de trabajo en una ciudad de 250.000 habitantes. (Doymo, 2021).

CONAMA 2024

PILOTO PARA ANALIZAR EL POTENCIAL DEL *CARPPOOLING* PARA RACIONALIZR LOS TRAYECTOS AL TRABAJO EN COCHE EN VITORIA-GASTEIZ

En cuanto a los desplazamientos desde y hacia el trabajo (en los polígonos), el empleo del coche privado y la motocicleta prevalece significativamente, alcanzando un 70% entre el personal de las empresas. Esta tendencia se atribuye a las características particulares de los polígonos, las cuales se resumen en una accesibilidad destacada mediante una extensa red viaria de gran capacidad. Asimismo, se sustenta en la facilidad de estacionamiento en el lugar de destino y en la diferencia temporal de acceso con respecto al transporte público. (Doymo, 2021).

Esta alta utilización del vehículo privado se refleja en las altas intensidades de tráfico en hora punta, especialmente en las vías básicas de acceso que son también vías de acceso al centro urbano, provocando que la movilidad laboral afecte directamente al sistema de movilidad de la ciudad. (Doymo, 2021).

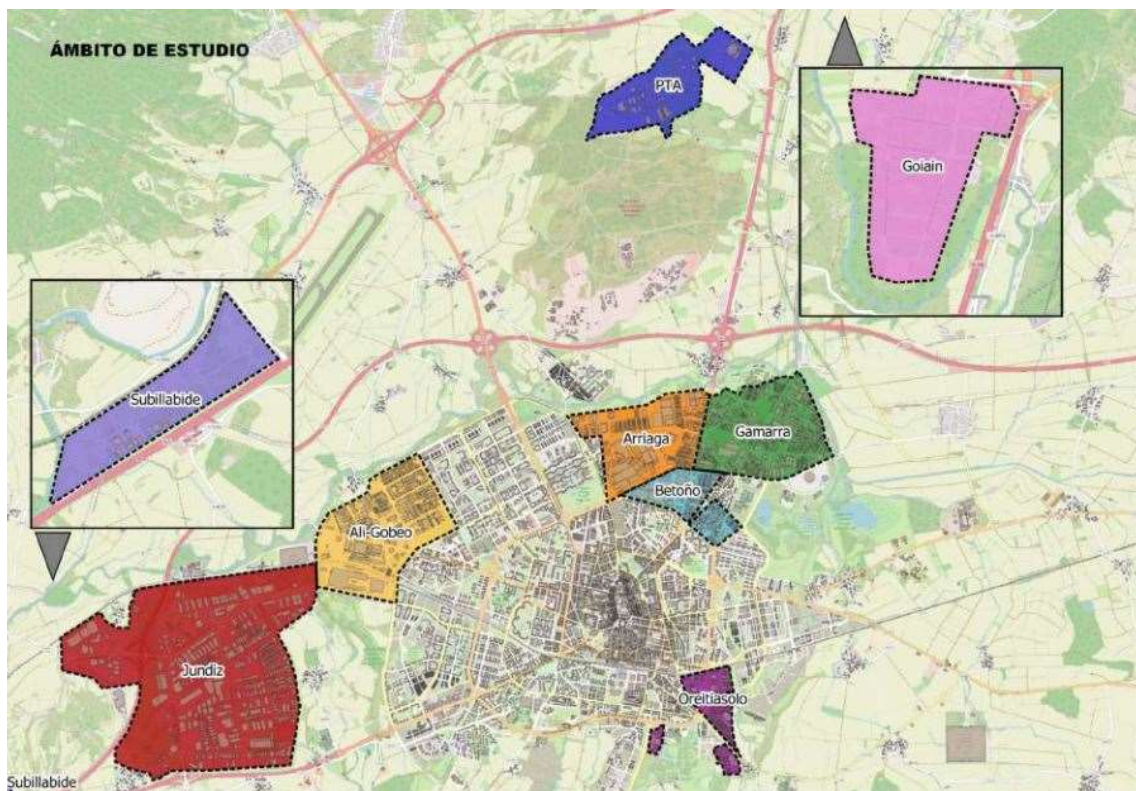


Figura 1: Situación de los polígonos industriales próximos a Vitoria-Gasteiz (Fuente: Doymo)

CONAMA 2024

PILOTO PARA ANALIZAR EL POTENCIAL DEL *CARPPOOLING* PARA RACIONALIZAR LOS TRAYECTOS AL TRABAJO EN COCHE EN VITORIA-GASTEIZ

La aplicación móvil permite poner en contacto a las personas usuarias que quieren compartir coche con inicio o final de viaje en el municipio de Vitoria-Gasteiz, optimizando los viajes compartidos a través de un algoritmo de emparejamiento preciso y fiable. La aplicación permite a las personas usuarias hacer solicitudes de viajes compartidos tanto con antelación, como en tiempo real y actualiza constantemente la oferta y demanda de forma precisa, optimizando el contacto en tiempo real entre las personas conductoras y el pasaje.

Igualmente, la aplicación posibilita que la persona conductora reciba el pago por los viajes efectuados y a la pasajera abonar el importe correspondiente por trayecto a través de una pasarela de pagos.

La financiación recibida por parte del EIT Urban Mobility contemplaba un importe destinado a incentivos, de manera que, al importe abonado por la persona pasajera, equivalente a un billete de autobús de 0,60 € del sistema público municipal de transportes, se le añadía un importe fijo de 0,90 € por trayecto y persona viajera. La persona que conducía el vehículo recibía íntegramente la suma de ambas cantidades.

En su primer mes de funcionamiento, la plataforma permitió coordinar más de mil viajes en los que participaron más de 100 personas y, a la finalización del piloto, tras cinco meses desde su lanzamiento, fueron más de 9.000 los viajes concertados y realizados a través de la plataforma digital habilitada al efecto, lo que se traduce en más de 17 toneladas de CO₂ evitadas, asociadas a los desplazamientos de las más de 200 personas que ya utilizaban la herramienta para planificar sus viajes al trabajo.

Tras dos nuevas extensiones, la primera con recursos propios de la empresa participante en el piloto, y la segunda financiada por el Centro de Estudios Ambientales, el piloto finalizó en agosto de 2024, alcanzando una duración de doce meses.

A la vista de los resultados obtenidos, que se detallarán a continuación en el apartado correspondiente, el Centro de Estudios Ambientales publicó una licitación para contratar, por el plazo de un año, una plataforma de movilidad para compartir trayectos en coche en el municipio de Vitoria-Gasteiz, si bien, a diferencia con el piloto realizado, no se contemplan incentivos directos para las personas conductoras, sino que se requiere a la empresa adjudicataria que gestione los incentivos obtenidos mediante el sistema de [Certificados de Ahorro Energético \(CAE\)](#), en cuanto se activen los mecanismos que lo hagan posible.

El procedimiento de cálculo de dichos ahorros y de su justificación está definido en la Resolución de 3 de julio de 2024, de la Dirección General de Planificación y Coordinación Energética del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, por la que se actualiza el Anexo I de la Orden TED/845/2023, de 18 de julio, por la que se aprueba el catálogo de medidas estandarizadas de eficiencia energética. La resolución incluye una ficha técnica específica para este servicio: *TRA040: Movilidad colaborativa urbana y metropolitana*.

CONAMA 2024

PILOTO PARA ANALIZAR EL POTENCIAL DEL *CARPOOLING* PARA RACIONALIZR LOS TRAYECTOS AL TRABAJO EN COCHE EN VITORIA-GASTEIZ

RESULTADOS

- El número de viajes realizados desde septiembre de 2023 a agosto de 2024, ambos incluidos, ascendió a 48.696. Cada viaje representa a una persona transportada.

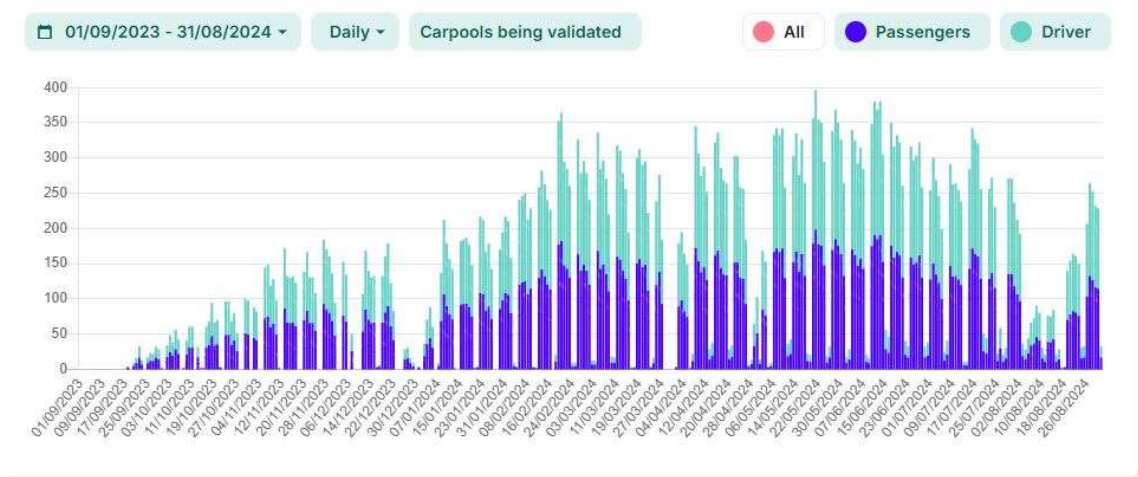


Figura 2: Distribución diaria de los viajes realizados durante el periodo del piloto



Figura 3: Distribución mensual de los viajes realizados durante el periodo del piloto

CONAMA 2024

PILOTO PARA ANALIZAR EL POTENCIAL DEL *CARPOOLING* PARA RACIONALIZR LOS TRAYECTOS AL TRABAJO EN COCHE EN VITORIA-GASTEIZ

- Elevado grado de fidelidad de las personas usuarias, lo que posibilita que no sea necesario reservar con mucha antelación: tres de cada cuatro personas reservan en el mismo día.

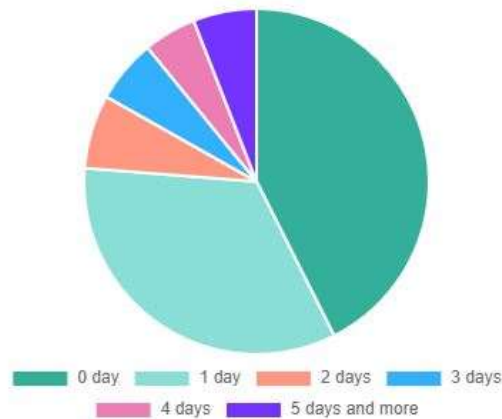


Figura 4: Antelación con la que se reservan los viajes

- Sólo el 5 % de las solicitudes de viaje se quedan sin respuesta.
- El 68 % de las personas usuarias hacen más de 10 viajes al mes, el 14 % entre 6 y 10 viajes y el 18 % entre 1 y 5 viajes.

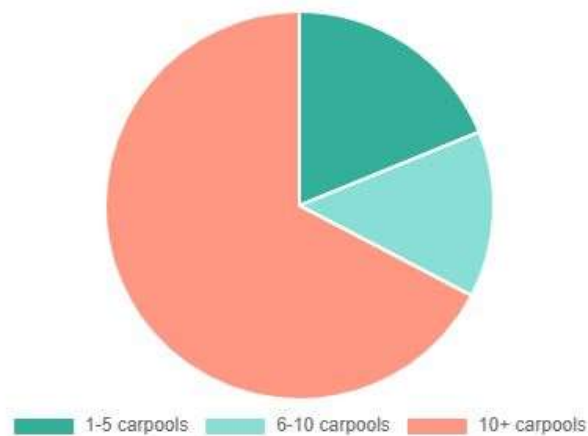


Figura 5: Número de viajes mensuales por persona

- Se ofrecen al menos 10 alternativas viables para el 66 % de las solicitudes de viaje, y más de 20 para el 55 % de ellas.

- La mayoría de los viajes organizados tienen lugar entre las 7.00 y las 8.00 horas y entre las 16.00 y las 17.00 horas, hecho que demuestra la utilidad de un servicio de carpooling para las personas trabajadoras.

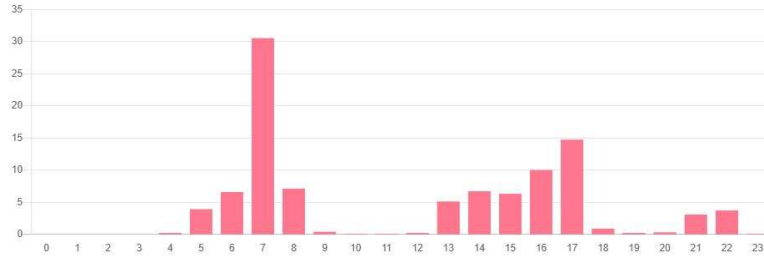


Figura 6: Distribución de los viajes en función de las horas del día

- A partir del 1 de septiembre de 2024, una vez comienza la ejecución del nuevo contrato, esta vez sin incentivos y sin posibilidad aún de contar en la práctica con incentivos obtenidos a través del sistema CAEs, se constata una importante disminución en el número de viajes realizados. Si la media de viajes por mes de los 6 meses anteriores es de 5.567 viajes, en septiembre se contabilizaron 1.376 viajes, lo que representa una disminución del 75,3 %.

Esta disminución del número de viajes se ha podido también ver influida por el establecimiento, también desde esa misma fecha, de un precio máximo (26 céntimos de euro por kilómetro), que puede recibir la persona que conduce para evitar la posibilidad de que se produzca lucro en la actividad y que sea necesario tributar por estas cantidades, lo que originaría una carga burocrática para las personas conductoras. Este límite es el dispuesto en la Orden HFP/792/2023, que establece exenciones en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas para los contribuyentes que incurran en gastos de locomoción utilizando vehículo propio.



Figura 7: Evolución de los viajes semanales antes y después del cambio del esquema de compensaciones. (Fuente: KAROS)

CONAMA 2024

PILOTO PARA ANALIZAR EL POTENCIAL DEL *CARPPOOLING* PARA RACIONALIZR LOS TRAYECTOS AL TRABAJO EN COCHE EN VITORIA-GASTEIZ

CONCLUSIONES

A la luz de los resultados de este piloto, la experiencia ha resultado especialmente interesante de cara a validar este tipo de fórmulas como alternativa al uso del coche particular para desplazamientos individuales al trabajo. Sin embargo, la considerable disminución en el número de viajes realizados durante el primer mes tras la retirada de los incentivos que permiten reducir el coste por viaje de las personas acompañantes, permite vislumbrar la gran importancia de estos a la hora de conseguir la fidelización de las personas usuarias. Asimismo, la disminución en la masa crítica de personas usuarias conlleva una disminución en el número de opciones disponibles para realizar ciertos trayectos y/o a ciertas horas, lo que también puede provocar un descenso en el uso del servicio más allá del aumento en el precio que la persona acompañante debe asumir sin incentivos.

Por otro lado, al compartir los costes de sus viajes, las personas que han participado en esta iniciativa, bien conduciendo, bien como acompañantes, han ganado poder adquisitivo. El poder adquisitivo derivado a lo largo de todo el piloto, según estimaciones de la empresa KAROS, ha ascendido a 250.000 €; luego ya no es únicamente una cuestión de ahorro de emisiones, sino también de rentabilidad económica para quienes emplean este servicio de movilidad.

CONAMA 2024

PILOTO PARA ANALIZAR EL POTENCIAL DEL *CARPOOLING* PARA RACIONALIZR LOS TRAYECTOS AL TRABAJO EN COCHE EN VITORIA-GASTEIZ

BIBLIOGRAFIA

Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (junio de 2022). Plan de Acción de Clima y Energía Sostenible de Vitoria-Gasteiz PACES 2030

Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (octubre de 2022). Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público 2021-2025

Doymo (mayo 2021). Plan de Movilidad de los Polígonos Industriales de Vitoria-Gasteiz: Diagnósis

Orden HFP/792/2023, de 12 de julio [Ministerio de Hacienda y Función Pública]. Por la que se revisa la cuantía de las dietas y asignaciones para gastos de locomoción en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas. <https://www.boe.es/eli/es/o/2023/07/12/hfp792/dof/spa/pdf>

Orden TED/845/2023, de 18 de julio [Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico]. Por la que se aprueba el catálogo de medidas estandarizadas de eficiencia energética" <https://www.boe.es/eli/es/o/2023/07/18/ted845>