

Número 5



La nueva movilidad

#Urban

LUIKE fórmula

**MUÉVETE
COMPARTE
VIVE**

**LA GAMA
SEAT**



**SE ENFRENTA
A LA CIUDAD**



**"CALLES PARA
LA VIDA"**

Por Pere Navarro (Director DGT)

SUMARIO

MOVILIDAD

- Reto Multimodal : La gama
SEAT MÓ se enfrenta a la ciudad **4**
- SEAT MÓ: la movilidad según SEAT **8**
- Entrevista a Lucas Casanovas,
director general de SEAT MÓ **9**



- La movilidad como herramienta
de cambio y futuro **10**
- Así apuestan las marcas por la movilidad **12**

NORMATIVA

- En ciudad, a 30 km/h **18**
- Tribuna de Pere Navarro,
director de la Dirección General de Tráfico **19**
- Madrid: así es la ordenanza
que sustituirá a Madrid Central **20**
- Barcelona y su Zona de Bajas Emisiones **22**
- ¿Y qué ocurre en el resto de España? **23**

VEHÍCULOS Y SERVICIOS

- Motos eléctricas: ya están aquí **24**
- Tribuna de Carlos Sotelo,
CEO y fundador de Silence **26**
- Bicicletas eléctricas: guía para iniciarse **28**



- Patinetes eléctricos, fuera de las aceras **32**
- Los mejores accesorios
si te mueves por la ciudad **34**
- Todas las empresas de *sharing* en España **36**
- Las mejores *apps* de movilidad gratuitas **44**
- Etiquetas ecológicas. ¿cuál elegir? **46**

Muévete, comparte y vive



Juan
Hernández-Luque
Editor
@juanhlluque

LA MOVILIDAD URBANA ha cambiado completamente. Primero fue en las grandes ciudades españolas con la llegada de la bicicleta compartida; después, los coches, motos y patinetes. Esa transformación se dará ahora en las ciudades medianas y será sorprendente en muy poco tiempo.

El último cambio y el más definitivo, la reducción de la velocidad en todas las áreas urbanas a máximos de 50, 30 y 20 km/h, hará que la micromovilidad y el transporte público personalizado gane todo el terreno. Con estos nuevos límites se pretende humanizar las zonas urbanas y reducir a cero el número de accidentes/atropellos de los usuarios más vulnerables y, por tanto, los fallecidos. Sin duda, nos costará ir tan despacio cuando seamos automovilistas o motociclistas, pero lo agradeceremos como peatones, ciclistas o usuarios de patinetes. Estos últimos sufrirán una transformación en su normativa de uso al haber sido desafortunados pro-

tagonistas de demasiados accidentes; paradoja: un vehículo vulnerable se convierte a la vez en amenaza.

Este cambio urbano también anima a muchos a desprenderse del vehículo privado, pero no de su uso, ya que la oferta de coches, motos, bicis o patinetes ha crecido de forma exponencial en toda España y de ello os ofrecemos un completo reportaje sobre los más de 38.790 vehículos compartidos que existen en todo el país. Un homenaje a la micromovilidad, solución que aporta protección al medio ambiente, a las ciudades y las personas.

Estamos viviendo la transformación del transporte privado; el vehículo

PARADOJA URBANA: EL PATINETE, UN VEHÍCULO VULNERABLE, SE CONVIERTE A LA VEZ EN AMENAZA

en propiedad comienza a desaparecer y llega otro gran cambio: la suscripción. A partir de ahora, la demanda cambia, la propiedad 100 % de los coches tiende a reducirse con el *renting* a particulares (alquiler a largo plazo) que ha crecido mucho en dos años. Y aparece el modo suscripción, que permitirá el uso de un vehículo por un número determinado de días, semanas, meses o kilómetros. El usuario podrá cambiar este por otro vehículo cuando lo necesite para viajar con la familia, o quiera usar un sedán, un SUV para vivir pequeñas aventuras o transportar sus bicis. La vida es movimiento. MUÉVETE, COMPARTE, VIVE.



SEAT **MÓ**
PONS SEGURIDAD VIAL
autofácil
fórmula moto.es

7º Reto Multimodal de Movilidad Urbana

MADRID ELECTRICO

Los coches con Etiqueta Cero son una buena solución para llegar hasta el corazón de una capital como Madrid, pero hay otras alternativas. Esta vez, SEAT acepta nuestro desafío de enfrentarse a la gran ciudad con uno de sus híbridos más populares y dos nuevas ideas de transporte personal.

Texto: Enrique Espinós Fotos: Rubén Aranda

Son las ocho y cuarto de la mañana, estamos en plena hora punta y cruzamos los dedos para que la habitual locura de la entrada a Madrid no se vea complicada por imprevistos. Nuestro Reto de Movilidad consiste en partir de San Sebastián de los Reyes (a 30 km de la capital), para llegar a la Plaza de Colón y terminar en la céntrica Plaza de Santa Ana. Todo un clásico. Cinco perfiles de usuario realizamos este recorrido para averiguar cuál es el medio más rápido para moverse por ciudad utilizando cinco fórmulas diferentes:

- 1.- Scooter eléctrico con etiqueta Cero: SEAT MÓ eScooter 125.
- 2.- Coche híbrido enchufable con etiqueta Cero: SEAT León e-HYBRID.
- 3.- Transporte público (para acceder a Madrid) + patinete eléctrico: SEAT eKickscooter 65.
- 4.- Transporte público (para acceder a Madrid) + Bicicleta eléctrica (sistema municipal BiciMAD).
- 5.- Solo Transporte público (Cercanías y Metro) tanto para ir desde San Sebastián de los Reyes a Madrid como para moverse por la ciudad.



Las reglas del juego

El 7º Reto de Movilidad organizado por las revistas Autofácil, Fórmula #Urban y Fórmula Moto, con la colaboración de SEAT y PONS Seguridad Vial, está sujeto a estrictas reglas:

- Los participantes deben respetar las normas de tráfico, señales y velocidades máximas de circulación.
- Puntos de encuentro. Se ha de llegar a pie, una vez estacionado correctamente el medio de transporte empleado.
- Vehículos compartidos (BiciMAD). Deben ceñirse a sus condiciones de uso, utilizando uno nuevo en cada tramo.
- En cada reagrupamiento se establece una hora de salida común. Salida del primer tramo: 08:15 de la mañana.

Moto: SEAT MÓ eScooter 125

Lo más ágil y rápido

■ Este scooter eléctrico (equivalente a 125 cc) ofrece prestaciones suficientes para moverse por los alrededores y el interior de la ciudad (acelera de 0 a 50 km en 3,9 seg.). Además, y teniendo en cuenta su coste de recarga (menos de 1 euro por cada carga completa), su precio de 4.150 euros con las ayudas del Plan MOVES III* incluidas, resulta muy atractivo respecto a cualquier *maxiscooter* medio equivalente. Se puede conducir con tres años de experiencia de carnet de coche y, gracias a su etiqueta Cero, puede acceder y estacionar en Madrid Central a cualquier hora.

■ **Daniel Navarro, piloto:** "Una moto domina el centro de Madrid debido a su agilidad y

a que está permitido que aparquen en las aceras (siempre que dejen un paso de 3 metros). No tuve ningún problema para ir desde San Sebastián de los Reyes a Madrid (los 95 km/h que alcanza son suficientes para salir a carretera... aunque siempre con precaución) y, ya en Madrid, su respuesta y agilidad es incluso mayor que la de una moto de 125 cc. Tiene autonomía de sobra (137 km en ciudad) para no recargarla en varios días y algo muy importante es su bajo coste de uso: finalicé el reto y aún me quedaba un 71 % de carga, por lo que los desplazamientos de esa mañana apenas me costaron alrededor de 0,3 euros".

*Su precio de tarifa es de 6.250 euros, pero con los descuentos de la marca y con las ayudas del Plan MOVES III (1.300 euros de ayuda si achatarras una moto de más de 7 años, 1.100 si no lo haces), cuesta desde 4.150 euros..



ANÁLISIS

La moto fue el vehículo más rápido en el acceso a la ciudad (tardó 25 min. en llegar a la Plaza de Colón, 19 min. menos que el segundo vehículo más rápido: el coche; e incluso 2 minutos menos que el tren desde San Sebastián de los Reyes a la madrileña esta-

ción de Nuevos Ministerios (27 minutos sin tener en cuenta los 10 min. que tardó en llegar el tren). Y también lo fue en el recorrido urbano (11 minutos), aunque en este caso el patinete tardó apenas un minuto más (12). Además, pudo aparcarse tanto en Colón como en la Plaza de Santa Ana y su coste de uso fue extremadamente bajo: tan sólo supuso 0,276 euros en gasto eléctrico.



SEAT e-HYBRID 5p

Precio: Desde 26.946 euros (con descuentos de marca y ayudas del Plan MOVES III**)

Potencia: 204 CV; 150 CV del motor térmico, 116 CV del eléctrico **Vel. máxima:** 220 km **Consumo:** 1,1 L/100 km **Autonomía eléctrica:** 66 km

Batería: 13 kWh **Recarga:** 3 h 30 min. en wallbox de 3,6 kW **Dimensiones:** 437 x 180 x 146 cm

**Para vehículos con entre 30 y 90 km de autonomía eléctrica; 5.000 € si achatarras un coche de más de 7 años; sino 2.500 €.

Coche con etiqueta Cero: SEAT León e-HYBRID

Con facilidades, pero 'rehén' del tráfico y del aparcamiento

■ De media, cada día entran en Madrid más de un millón de coches. Y por eso, y pese a que el día del reto no había mucho tráfico, en el acceso a la capital (y a cualquier otra gran ciudad) son habituales las retenciones. A la hora de aparcar, un coche Cero (en este caso, híbrido enchufable) puede estacionar en la zona SER sin límite de tiempo y sin pagar (incluso en Madrid Central). La autonomía eléctrica de estos vehículos puede hacer que, en tus trayectos diarios, no tengas que recurrir a su motor térmico.

■ **Pablo García, conductor:** "Al salir de San Sebastián de los Reyes me topé

con una retención, pero el navegador Waze (con gestión de tráfico en tiempo real) me ayudó a evitarla y a coger la mejor ruta sin atascos. Tanto al llegar a Colón como a la Plaza de Santa Ana no encontré sitio para aparcar y tuve que acceder a sendos *parkings*. Y pese a que estaban muy cerca de los destinos, perdí 6 minutos andando desde el *parking* de Colón hasta el lugar de encuentro... ¿Lo mejor? Que salí de San Sebastián de los Reyes (S.S.RR.) con un 84 % de batería, pero pude realizar todo el reto (23,2 km) más la vuelta a la citada localidad (otros 21,1 km) únicamente en modo eléctrico".

ANÁLISIS

Pese al tráfico y las pérdidas de tiempo a la hora de aparcar, el coche ha sido el segundo medio de transporte más rápido en realizar todo el reto (tardó 24 minutos más que la moto, pero 22 minutos menos que los terceros: los usuarios de BiciMAD y

patinete) y, sin duda, el más cómodo. En cuanto al coste, este PHEV únicamente gastó en el reto el equivalente a 0,812 euros en recarga eléctrica. ¿El problema del coche? Que no encontró aparcamiento y tuvo que entrar a dos *parkings*. Estuvo estacionado cerca de 3,5 h, lo que disparó su coste de uso: tuvo que pagar ¡8,45 euros! de estacionamiento.

Transporte público

Cómodo pero, ahora, arriesgado por el COVID-19

■ El transporte público (TP) en Madrid es excelente: Cercanías dispone de 90 estaciones cerca y, dentro de la ciudad, el Metro cuenta con 13 líneas (y el ramal Ópera-Príncipe Pío) con 236 estaciones. Además, la empresa municipal de autobuses EMT tiene 209 líneas con 4.700 paradas y más de 2.000 vehículos. Las combinaciones son múltiples, pero siempre es recomendable utilizar una *app* que indique las más eficaces como Moovit o CityMapper.

■ **Alberto Martín, usuario:** "Durante la jornada, fui a pie hasta la estación de Cercanías de San Sebastián de los Reyes (tardé 9 minutos) y allí cogí el tren (sólo tuve que esperar 7



minutos). Ya en Madrid, me bajé en Nuevos Ministerios y tomé la Línea 10 de Metro hasta Alonso Martínez: desde allí a Colón (500 m aprox.) fui andando; tardé 6 minutos. Desde Colón cogí la Línea 4 hasta Bilbao, allí cambié a la Línea 1 y me bajé en Sol. Recorrí los 500 m hasta la Plaza de Santa Ana a pie en unos 5 minutos".

"Pese a que era hora punta, no encontré mucha gente ni en el tren ni en el Metro, así que

pude guardar la distancia social e incluso sentarme en algún trayecto", señala Alberto, que define el TP como "una alternativa cómoda y barata respecto a los vehículos privados y el *sharing*", pero en el que tu tiempo de viaje depende mucho de la duración de los transbordos y de si coincides con los vehículos de TP: "curiosamente, ese día, sólo tuve que esperar 1 min. a un tren y, en otro viaje, lo encontré aún en el andén".

ANÁLISIS

Como el Cercanías, el Metro es un medio transporte rápido, sobre todo a la hora de atravesar grandes extensiones en las ciudades: en recorridos cortos y con varios transbordos no resulta tan competitivo. Alberto ha sido el usuario más lento al final del reto, pero sólo ha tardado 19 minutos más que los usuarios de patinete o de BiciMAD y "sin sudar ni una gota". Eso sí, el coste del TP ha subido en los últimos años y ha sido el 4º medio que más ha pagado (y habría sido el medio más caro si el SEAT León no hubiera tenido que estacionar en *parkings*).

Transporte público + patinete SEAT MÓ e Kickscooter 65

Ágil y de muy bajo gasto, su autonomía implica cierto peso



■ El patinete de SEAT ofrece una brutal autonomía de 65 km (lo normal es 20 ó 25 km) y una velocidad máxima de 20 km/h. Cuenta con pantalla led, tres modos de uso (Eco, City y Sport) y puede superar pendientes de hasta el 20 %. Se recarga en seis horas en un enchufe convencional.

Recuerda que, desde enero y en toda España, los patinetes deben circular a un máximo de 25 km/h y sólo por la vía y el carril bici (ver pág. 32). A nivel nacional, el casco sigue sin ser obligatorio, algo que Madrid quiere implementar como norma para todos los usuarios menores de 18 años y, Barcelona, para todos los usuarios.

■ **Julio Capón, usuario:** "En Cercanías (realicé un transbordo en N. Ministerios y me bajé en Recoletos) he podido llevar el patinete de SEAT plegado sin ningún problema (está permitido) y he podido usarlo nada más salir de la estación: es rápido, potente y estable. ¿Los peros de este vehículo? Que hay que estar atento a los coches y que, debido a su gran batería, pesa 19,1 kg; lo que se nota al llevarlo en vilo".

¿Y si hubiéramos recurrido al *kicksharing*?

En Madrid existen miles de patinetes de alquiler situados en toda la ciudad. Si tomamos como referencia Movo, una de las empresas con mayor presencia en la ciudad, podríamos haber realizado el viaje que hizo Julio en unos cinco minutos más (necesarios para localizar los patinetes en ambos trayectos)... pero con un coste mucho más elevado. Movo cobra 1 euro por los primeros 5 minutos de cada patinete, más 0,20 euros/minuto adicional. Como Julio hubiera necesitado alquilar dos patinetes y usó este vehículo durante 23 minutos, Movo le habría cobrado ¡14,6 euros!

ANÁLISIS

Si realizas trayectos urbanos cortos, valora comprar tu propio patinete (de alquiler salen caros, ver '¿Y si usáramos...?'). Circula siempre con mucha precaución y con casco y ropa vistosa o reflectante, ya que es un vehículo que se ve poco. A cambio, su gasto es irrisorio (durante el reto este SEAT gastó 0,0062 euros en electricidad) y podrás llevarlo contigo hasta tu lugar de trabajo, ocio...



¿Y el autobús?

Para el segundo trayecto del reto (Plaza de Colón-Plaza de Santa Ana) Alberto valoró tomar el autobús hasta Sol y, desde allí, bajar andando a la Plaza de Santa Ana), pero apps como Google Maps o Moovit indicaban que el autobús sería más lento... y eso sin tener en cuenta posibles atascos o semáforos en rojo. Así, la previsión de tiempo para este itinerario era de 32 minutos y, en Metro, Alberto tardó 26 minutos.

Transporte público + BiciMAD

Funcional y económico

DESDE 0,50 € /30 MIN.

Operativo desde 2014, el servicio madrileño de alquiler de bicicletas eléctricas cuenta, en 264 estaciones por toda la ciudad, con 2.964 bicis (con una autonomía de 70 km y una velocidad máxima de 25 km/h). Para usarlas como abonado anual (25 €, (15 € si tienes Abono Transporte), tendrás que registrarse en www.bicimad.com o en su app... y recoger en las estaciones una tarjeta que tendrás que ir recargando. Si quieres ser usuario ocasional (por 1,3 ó 5 días) puedes registrarte en sus propias estaciones, allí te expedirán la tarjeta. Ojo, para su uso, BiciMAD exige el empleo de casco para los menores de 16 años y guantes.

Nicolás Merino, usuario: "Con tres niveles de asistencia, las bicis de BiciMAD sorprenden por lo que 'andan' y a poco que pedalees es fácil mantener una velocidad acorde al tráfico; además, los coches ya se van acostumbrando a estas bicis: aún así, máxima precaución y recomendando llevar ropa vistosa o con reflectantes. En cuanto a las estaciones, están situadas en los puntos neurálgicos de la ciudad pero, ojo, porque aunque a mí no me ocurrió (tomé una en Nuevos Ministerios y otra en Plaza de Colón), puede ser que, en horas punta, no encuentres bicis en una estación, sobre todo en las céntricas".



ANÁLISIS

BiciMAD se ha convertido en los últimos años en una alternativa rápida al transporte público (sobre todo si, con este último, has de realizar varios transbordos) e incluso más barata (a Nicolás sólo le descontaron, a lo largo del reto, 90 céntimos de euro; es la alternativa más barata ya que no supone comprar ningún vehículo). En su contra está el riesgo que supone usar la bici entre el tráfico urbano.

EL RESULTADO

¿Cuál es el medio de transporte más rápido?

Ranking	Transporte	S. S. de los Reyes - Plaza de Colón	Plaza de Colón - Plaza de Sta. Ana	Tiempo total
1º	SEAT MÓ eScooter 125	25 minutos	11 minutos	36 minutos
2º	SEAT León e-HYBRID	44 minutos	16 minutos	60 minutos
3º	SEAT MÓ eKickscooter 65 + Transporte público	1 hora, 10 min.	12 minutos	1 hora, 22 min.
4º	BiciMAD + Transp. público	1 hora, 8 min.	14 minutos	1 hora, 22 min.
5º	Transporte público	1 hora, 15 min.	26 minutos	1 hora 41 min.

¿Y el más barato de utilizar?

Hemos tenido en cuenta el precio de la electricidad (con las nuevas tarifas de la luz, el precio medio del kWh es de 0,17 céntimos al día) para calcular, a raíz de los kilómetros recorridos y de su autonomía homologada, los importes 'consumidos' durante el reto por el coche, el scooter y el patinete de SEAT.

El coste del billete de Metro se ha calculado en función del abono de 10 viajes (a recargar en la tarjeta de Transporte) que cuesta 12,2 €. El precio de billete de Cercanías oscila según el trayecto; además, la emisión de la tarjeta del billete

(la tuvo que sacar el usuario de Transporte Público) supone 0,50 € extra. El coste de parking del coche corresponde a aprox. 3,5 h de estacionamiento; puede bajar sobremanera en función del tiempo de parking de cada usuario... o de si encuentra sitio libre en zona SER. En cuanto al coste de BiciMAD, varía en función del tiempo de uso de la bici en cada trayecto. Eso sí, darte de alta como usuario habitual supone 25 €/año. (15 €/año si dispones de Abono Transporte). Más información sobre precios en bit.ly/preciosBiciMAD.



	TRANSPORTE	COSTES	COSTE TOTAL	TIEMPO
1º	SEAT MÓ eScooter 125 (electric.)	0,276 €	0,276 €	36'
2º	Transporte público (Cercanías) + patinete SEAT MÓ eKickscooter 65 (electricidad)	1,85 € + 0,0062 €	1,856 €	1h 22'
3º	Transporte público (Cercanías) + BiciMAD	1,85 € + 0,90 €	2,75 €	1h 22'
4º	Transporte público (Cercanías) + Metro (2 trayectos)	2,35 € + 1,22 € + 1,22 €	4,79 €	1h 41'
5º	SEAT León e-HYBRIDO (electricidad) + parking en Colón + parking en Plaza de Santa Ana	0,81 € + 4,45 € + 4,25 €	9,51 €	60'

SEAT MÓ

Texto: ENRIQUE ESPINÓS

SEAT
MÓ

SEAT MÓ

LA MOVILIDAD SEGÚN SEAT

En 2019, SEAT creó una nueva unidad de negocio dedicada a la movilidad, que ha puesto a la venta una moto y dos patinetes, todos eléctricos. También ofrece un servicio de *motosharing* en Barcelona.

SEAT MÓ EKICKSCOOTER 25

■ Lanzado a finales de 2018 como SEAT EXS Kickscooter, este patinete de 25 km de autonomía ha recibido un nuevo nombre. Fabricado junto al especialista Segway, dispone de pantalla led, luz frontal y tres modos de conducción (deportivo, normal y eco, con limitación de velocidad; se cambian pulsando el botón de encendido). Dispone de conexión Bluetooth y, bajándose la aplicación Segway Ninebot en tu *smartphone*, podrás comprobar la autonomía restante, los kilómetros recorridos o, incluso, fijar una velocidad de crucero.

Potencia: 300 W
Velocidad máxima: 25 Km/h
Autonomía: 25 km
Batería: 187 Wh
Peso: 12,5 kg
Tiempo de recarga: 3,5 h en un enchufe de 220 V



SEAT MÓ EKICKSCOOTER 65

■ A la venta desde 2020, el eKickscooter 65 es uno de los patinetes con mayor autonomía (65 km) del mercado, gracias a su batería de más de medio kWh. Al igual que el eKickscooter 25, el 65 está fabricado por Segway. Y como el eKickscooter 25, ofrece pantalla led, luz frontal, tres modos de conducción, conexión Bluetooth (para la *app* Segway Ninebot)... Su velocidad máxima es de 20 km/h pero, a cambio, podrás superar pendientes de hasta 20° de inclinación.

Potencia: 350 W
Velocidad máxima: 20 Km/h
Autonomía: 65 km
Batería: 551 Wh
Tiempo de recarga: 6 h en un enchufe de 220 V
Peso: 19 kg

SEAT MÓ ESCOOTER 125

■ La primera moto de SEAT, desarrollada junto a la marca española Silence, es 100 % eléctrica. Está disponible en tres colores (blanco, gris y rojo) desde 6.250 € (precio de tarifa) que, con los descuentos de la marca y el Plan MOVES III*, está disponible desde 4.150 €.

Con un motor de 7 kW equivalente a un propulsor de 125 cc, ofrece una autonomía en ciudad de hasta 137 km/h gracias a una batería que se extrae como un *trolley*, con ruedas y asidero, para trasladarla cómodamente, y que se recarga en 8 horas en un enchufe de 220 V. La eScooter 125 alcanza los 95 km/h y cuenta con tres modos de conducción (Eco, City y Sport). Bajo el asiento, puede albergar dos cascos integrales, y dispone además de un gran número de accesorios. Asimismo, mediante la aplicación My SEAT MÓ, podrás geolocalizar, encender o apagar la moto, además de obtener información sobre el estado de la misma y de la batería.

Además, si te interesa financiar su compra, SEAT ofrece ahora la posibilidad de tener la eScooter 125 pagando tres euros al día durante 48 meses y sin necesidad de dar entrada**.

*1.100 euros; 1.300 euros si achatarras una moto de más de 7 años.

**Oferta sujeta a la ayuda de 1.100 euros del Plan MOVES III.

Potencia: 7 kW (9,4 CV), potencia máxima puntual de 9 kW (12 CV)
Velocidad máxima: 95 Km/h
Autonomía: 137 km en ciudad
Batería: 5,6 kWh
Tiempo de recarga: 8 h en un enchufe de 220 V
Dimensiones: 202 x 109 x 72 cm
Peso: 155 kg



Los puedes conseguir en más de 70 concesionarios y en www.seat.es

Desde abril estos vehículos ya se pueden conseguir en más de 70 establecimientos específicos de la marca en toda España (los patinetes los puedes pedir en cualquier concesionario de SEAT). También puedes reservar y adquirir estos vehículos a través de la web www.seat.es

Los servicios de SEAT MÓ

SEAT MÓ Motosharing

Inaugurado en agosto de 2020 en Barcelona, ofrece el alquiler por minutos (los 365 días del año) de hasta 632 motocicletas eléctricas con 125 km de autonomía. Todos sus scooters incluyen dos cascos, redecillas desechables para la cabeza y toallitas hidroalcohólicas.

Las motocicletas, equivalentes a una térmica de 125 cc (se pueden conducir con tres años de experiencia del carnet B, o con el carnet A, A1 o A2 de moto), permiten seleccionar tres modos de uso con los que pueden alcanzar, respectivamente, los 50 km/h, los 75 km/h y los 95 km/h. Además, el servicio de SEAT permite incluso circular más allá de Barcelona, aunque siempre se tendrá que devolver la motocicleta dentro de la ciudad. ¿Sus precios? Te cobrarán desde 0,26 euros/minuto en movimiento (la tarifa irá bajando en función del tiempo que uses la moto) y 0,09 euros/minuto si la mantienes estacionada pero sin cerrar tu reserva; por ejemplo, si estás haciendo un recado.

Para utilizar este servicio, tendrás que descargar la app SEAT MÓtosharing y darte de alta, proporcionando una tarjeta bancaria y validando tu permiso de conducir. En mayo de 2021, el servicio se ha ampliado al municipio de L'Hospitalet de Llobregat, en las mismas condiciones y con la introducción de 100 nuevas motocicletas.

SEAT MÓ Suscripción

Desde el pasado mayo, SEAT ofrece la oportunidad de disfrutar de sus vehículos mediante un servicio de suscripción (incluye seguro). Así, puedes probar un patinete eKickscooter 25 desde 15 €/semana o por 40 €/mes. Los precios del eKickscooter 65 son de 25 y de 75 € respectivamente. En cuanto a la moto, podrás disfrutar de ella una semana por 70 € y, durante un mes, por 150 €. Puedes gestionar la suscripción de todos estos vehículos en www.seatmo.com.

LUCAS CASASNOVAS

Este ingeniero industrial es, desde julio de 2019, el director general de SEAT MÓ y el artífice de toda la estrategia de movilidad urbana de la marca española.

¿Cuándo y cómo nace la idea de la unidad de negocio de movilidad urbana dentro de SEAT?

En 2017 yo era responsable de estrategia de producto y de estudios de mercado. Y tras ver que los jóvenes cada vez tenían menos apego al coche y menos capacidad de compra de uno, pensamos que o dotábamos de soluciones de movilidad a los jóvenes o que, al final, estos dejarían de pensar en SEAT a la hora de moverse.

Planteamos a SEAT una estrategia de micromovilidad, tanto en productos como en servicios. Fue aprobada y, en noviembre de 2018, tras un año de preparación, presentamos en el Smart City Congress de Barcelona nuestro primer patinete.

¿Cuál es el espíritu de SEAT MÓ?

SEAT MÓ apuesta por tres aspectos fundamentales: cuidar del medio ambiente, de las ciudades y de la gente. Al ofrecer productos eléctricos y sin ruidos, mejoramos la calidad del aire. Y al ofrecer productos de micromovilidad, ayudamos a descongestionar las urbes. Hacer esto a precios asequibles nos parece que es la fórmula para ofrecer soluciones que mejoren la calidad de vida de las personas.

Por otro lado, creemos que la movilidad es un derecho de las personas y, como SEAT MÓ, queremos promover esa movilidad (sea vía compra, suscripción o *sharing*) para que cualquiera pueda permitírsela.

¿Cuál es cliente tipo de la compañía?

Gente de entre 20 y 35 años. Los usuarios de patinetes suelen tener entre 20 y 25 años. La

"La movilidad es un derecho fundamental y cualquiera debe poder permitírsela"

moto, al ser un producto más caro ya tiene un público de entre 30 y 35 años.

¿Qué papel queréis que ocupe en las ciudades SEAT MÓ?

Ser contribuidores netos y natos a la mejora de movilidad en las ciudades y a la calidad de vida en las mismas. Ofrecemos productos limpios, sin ruidos y sin emisiones [...] y queremos descongestionar las ciudades sin comprometer la capacidad de movernos en ellas.

¿Cuándo veremos la expansión del servicio SEAT MÓ motosharing a otras ciudades?

Nos han llegado propuestas de otras ciudades y de otros países para llevar allí este servicio, pero primero queremos consolidarlo en Barcelona y asegurarnos que lo hacemos bien. Lanzamos este servicio el pasado agosto y tenemos que pasar un año o al menos una temporada sin COVID-19 para saber cómo funciona de verdad. Sólo así podremos tener elementos sólidos para poder iniciar, luego, una expansión a otras ciudades.

Si otros fabricantes han optado por el carsharing, ¿por qué un fabricante de coches como SEAT ha optado por el motosharing?

Porque nosotros, y a día de hoy, no vemos cómo se puede hacer rentable el *carsharing*; a lo mejor otros sí lo ven. Digámoslo así: si SEAT MÓ ofrece *motos-*

haring es porque este va a ser rentable rápidamente.

Se plantea SEAT MÓ incorporar otros vehículos? Por ejemplo, ¿bicicletas eléctricas?

A día de hoy, no.

¿Qué tendencia se impondrá en la movilidad del futuro: coches autónomos, sharing, transporte público, una mezcla...?

Una mezcla de todo. ¿El coche autónomo? Su tecnología y su legislación aún no están suficientemente desarrolladas. Y, mientras, se va a ir extendiendo todo el tema de micromovilidad; habrá seguro más bicis, más patinetes, más motos y microcoches. El tema del coche privado se va a reducir, pero no desaparecerá ni mucho menos. Y en cuanto al transporte público, tendrá que reinventarse, tendiendo hacia un transporte bajo demanda.

En cuanto al negocio de la movilidad, ¿cómo funcionará económicamente: bajo suscripción, mediante pago por uso...?

Habrà de todo, porque las necesidades y casos de uso son muy variados. Habrà gente que se moverà a pie y que, cuando necesite un vehìculo recurrirà al *sharing*. Habrà gente que necesitarà un transporte de forma algo màs regular y optarà por un abono. Otros que, por circunstancias, escogeràn una suscripción. Y habrà quien, con su vida consolidada, elegirà la compra.

Texto: **Alberto Martínez**

LA MOVILIDAD COMO HERRAMIENTA DE CAMBIO Y DE FUTURO

La **movilidad** está cambiando y ya no se entiende si no está acompañada de la palabra sostenibilidad. Hay que sumar a la ecuación los conceptos de globalización, digitalización y electrificación, además de muchos otros, para tener un resultado solvente de cara al futuro más inmediato. Esta línea es la que han marcado foros internacionales como Movin' On de Michelin, celebrado del 1 al 4 de junio en París, Montreal y Singapur. Estos eventos multisectoriales (empresas energéticas, tecnológicas, automovilísticas, etc.) buscan estrategias generales de éxito para lograr un futuro más interconectado y medioambientalmente amigable.

En el plano más rutinario la movilidad también se está diversificando. La ciudad (cada vez más poblada) es la gran protagonista. El trayecto como concepto bruto gana fuerza y el usuario final demanda soluciones solventes a un problema de movilidad particular y puntual. Esta nueva tendencia casa con el crecimiento de productos pensados para el transporte personal como el *renting* (alquiler de vehículo por meses o años), el *sharing* (alquiler urbano por minutos de vehículos sin base fija) o el uso de plataformas de alquiler de vehículos con conductor. Mientras, el reparto urbano de mercancías tiene también mucho que decir en la ciudad del siglo XXI con el e-commerce, la inmediatez y la entrega a domicilio como grandes abanderados.

El ámbito político no es ajeno a la nueva visión social de la movilidad, algo que queda refrendado con movimientos como la creación de estrategias a nivel ciudad en las que se integran actuaciones como la Ley de Cambio Climático y Transición Energética que contempla el establecimiento de zonas de bajas emisiones (ZBE) para las ciudades de más de 50.000 habitantes antes de 2023 o los protocolos anticontaminación de ámbito municipal.

El efecto de la crisis sanitaria de la COVID-19 en el tráfico es claro. Según la DGT, se han reducido un 31 % los movimientos de largo recorrido desde el comienzo de la pandemia, aunque paulatinamente la tendencia empieza a cambiar. Eventos como el International Mobility Summit de Copenhague, en el que se tratarán temas asociados a la movilidad como la digitalización, la sostenibilidad y la electrificación, van a ser de carácter híbrido presencial/digital en 2021. Esto es un gran reflejo del momento de reajuste post COVID-19.

Tener un vehículo en propiedad empieza a no ser atractivo para el cliente final



Las capitales españolas, laboratorio de la nueva movilidad

■ Madrid y Barcelona, y su entorno metropolitano, ofrecen infinidad de alternativas de movilidad. El mallado de transporte público es bastante rico tanto en el plano autonómico como municipal y, por ejemplo, en Madrid las opciones privadas de transporte son cada vez más. Es la ciudad europea con más operadores de *sharing*. En la actualidad, ofrecen servicios cinco empresas con coches etiqueta Cero, cuatro de *scooter* eléctricos, dos de bicicletas eléctricas y hasta siete empresas de patinetes eléctricos. En la Barcelona destaca la moto y aparecen hasta ocho operadores de *mosharing*.

En el plano político el Ayuntamiento de Madrid trabaja el tema de la movilidad bajo su nueva ordenanza de Movilidad Sostenible (más

información en la página 20) cuyo objetivo es mejorar la calidad del aire de manera integral con actuaciones en toda la urbe. Las zonas de bajas emisiones o los protocolos anticontaminación son algunos ejemplos de actuaciones políticas en la capital... En Barcelona, desde el 1 de enero de 2020 está vigente la zona de bajas emisiones (ZBE) de las Rondas, una superficie de 95 km² con restricciones al tráfico que incluye toda el área metropolitana y que se suma a la medida del Ayuntamiento de la Ciudad Condal de crear protocolos de actuación para episodios de alta contaminación.



Sostenibilidad, tecnología, digitalización y eficiencia

■ La mesa de la nueva movilidad se asienta sobre las patas de la sostenibilidad, la tecnología, la digitalización y la eficiencia. Los grupos automovilísticos están haciendo grandes esfuerzos para pasar a ser proveedores de movilidad. Una definición más amplia y actual que les hace ofrecer soluciones, no sólo productos. Así, el 'I Foro ANFAC: Movilidad del futuro' refrenda que la recuperación del sector automotriz se tiene que asentar en los objetivos europeos para 2050 de la digitalización y la descarbonización del parque español. José Vicente de los Mozos, presidente de ANFAC, destaca que "es el momento de demostrar que España tiene, en la automoción y en la nueva movilidad, un sólido proyecto-país que nos permita seguir atrayendo inversión".

La electrificación paulatina del parque móvil y el desarrollo de tecnologías cada vez más limpias son, además de una exigencia europea, una certeza para las marcas. Las matriculaciones de vehículos movidos por energías alternativas han subido 10,5 puntos porcentuales entre el año 2019 y 2020 (según indica la patronal de concesionarios Faconauto). Además, las principales asociaciones de la automoción y vehículos de España han firmado el compromiso Neutral in Motion uniéndose para promover una transformación tecnológica que empuje el desarrollo sostenible en el sector automotriz y la descarbonización de la movilidad en el ámbito nacional.

Por eso, las estrategias económicas de los grandes grupos automotrices para los próximos años dibujan un escenario en el que la tecnología eléctrica es la gran protagonista. Esto atrae a actores invitados como son las empresas energéticas (algunas antes petroleras), que se suben al carro de la infraestructura, o el sector tecnológico, que aprovecha su experiencia para hacerse un hueco cada vez más destacado en el ámbito del infoentretenimiento, los sistemas de ayuda al conductor (ADAS) y el desarrollo de las baterías.

La electrificación del parque móvil y el desarrollo de tecnologías más limpias son una certeza para las marcas



De la propiedad al pago por uso

■ Tener un vehículo en propiedad empieza a no ser atractivo para el cliente final. El desarrollo y la incertidumbre tecnológica pone freno a la compra bajo la duda del ¿qué pasará? mientras que las ofertas comerciales y las propuestas de financiación hacen el resto. Fórmulas de alquiler como el *renting* o el *sharing* crecen entre los particulares y las empresas. Según la Asociación Española de Renting de Vehículos, el canal de particulares supuso el 15 % del total de los vehículos y el 48,21 % de los clientes en 2020. El crecimiento de matriculaciones de coches Eco y Cero también se observa en este segmento de mercado con un aumento del 9 % de 2019 a 2020. El último informe del observatorio de movilidad de Arval destaca que las flotas de *renting* ofrecen un 28,2 % más de vehículos de entre cero y dos años que el resto de opciones de tenencia, algo que repercute en positivo en términos de seguridad vial.

En el ámbito urbano las empresas de movilidad compartida (*sharing*), la evolución del transporte público y las compañías que ofrecen alquiler con conductor (*ride hailing*, como Uber o Cabify) son el claro reflejo del cambio de la

movilidad. El trayecto como unidad propia gana entidad y el usuario quiere soluciones 'a golpe de *app*'. Disponer de un coche, una moto, una bicicleta o un patinete eléctrico por minutos para ir del punto A al punto B de la ciudad es una realidad que puede disuadir al cliente final de tener un vehículo en propiedad. Un vehículo de *sharing* sustituye a entre 9 y 13 vehículos privados de la circulación, según un estudio de la Universidad de California.

Las empresas del sector automotriz, ahora gestoras de movilidad, se han puesto manos a la obra y han creado sistemas de *renting* flexible con el objetivo de dar alternativas y poder de decisión al cliente en todo momento. Algunos ejemplos son: la propuesta de Seat Mò con el alquiler flexible de su *scooter* urbana y sus patinetes 100 % eléctricos en Barcelona el paquete de movilidad sostenible se redondea con un servicio de *motosharing* urbano; Kinto, de Toyota, un el sistema de *renting* con el que quiere potenciar aún más el éxito de su gama de híbridos con etiqueta Eco; y Sixt, una empresa de alquiler tradicional, que ofrece un servicio de *renting* flexible mensual denominado Sixt +.

Texto: SALVADOR HERNÁNDEZ

ASÍ APUESTAN LAS MARCAS DE COCHES POR LA MOVILIDAD

CON DISTINTOS PROYECTOS EN TODO EL MUNDO

Si hasta algunos años, los fabricantes ponían todos sus esfuerzos en diseñar, producir y vender vehículos, el nuevo paradigma mundial (especialmente después de la pandemia) ha llevado a muchas de ellas a poner sus esfuerzos en ofrecer a los usuarios nuevas formas de desplazarse, especialmente en las grandes ciudades. Estas son sus grandes apuestas:



WiBLE, la opción de coche compartido de Kia

Desde 2018, Kia cuenta en Madrid con WiBLE como servicio de coche compartido. Recientemente, se ha ampliado con la modalidad WiBLE Más para permitir alquileres de entre 3 y 30 días, y con WiBLE Empresas para facilitar los alquileres de vehículos a nivel corporativo.

KiaMobility



KIA Y KIAMOBILITY

■ La apuesta de Kia por los servicios de movilidad se llama 'KiaMobility'. Presentada en Seúl (Corea del Sur) en septiembre de 2020, esta iniciativa busca fomentar el pago por uso de sus vehículos desde un día a un año, que se puede gestionar directamente desde los concesionarios de la marca.

La plataforma KiaMobility inició su fase de pruebas en 16 ubicaciones a través de concesionarios en Italia y Rusia, y llegará al resto de Europa (también a España) y a otros países de África, Asia, América Latina y Medio Oriente entre finales de 2021 y principios de 2022. Su funcionamiento es sencillo: los clientes pueden acceder a esta plataforma para reservar los vehículos de su elección y, una vez confirmada esta reserva, pueden pagarla a través de su teléfono móvil. Entonces, sólo deben visitar el concesionario elegido para recoger y dejar el vehículo una vez finalizado su periodo de uso.

Al mismo tiempo, Kia ha anunciado su intención de fortalecer sus servicios de suscripción de vehículos. En Europa ya cuenta

con el servicio de *carsharing* que ofrece WiBLE, a lo que hay que sumar su programa "Kia Flex" de suscripción de vehículos en Corea, su asociación con la empresa norteamericana de transporte de vehículos LYFT para el uso de 200 Kia Niro eléctricos, o la colaboración con compañías como Grab, Ola o Revv en mercados emergentes para ofrecer en ellos distintos servicios de movilidad.

Además, la marca coreana pondrá en marcha, ya en el ámbito corporativo, un nuevo servicio basado en vehículos eléctricos que combinará la suscripción con el uso compartido. Así, los vehículos se utilizarán para las empresas entre semana, y pasarán a estar disponibles para el alquiler de particulares los fines de semana.

RENAULT Y MOBILIZE

■ La marca francesa aprovechó su evento Renaultion, en el que presentó sus planes estratégicos de futuro, para anunciar también su apuesta en lo que a movilidad se refiere.

Bajo el nombre de Mobilize, esta nueva iniciativa de Renault pasa por una amplia gama de servicios novedosos en los ámbitos de movilidad, energía y datos.

La nueva división de movilidad de la firma francesa lanzará sus propios vehículos, 100 % eléctricos, que estarán específicamente creados para servicios de movilidad, es decir, tanto para trayectos con chófer, *carsharing*, reparto de último kilómetro y transporte a demanda. Y el primero en llegar será el EZ-1, un prototipo eléctrico de apenas 2,3 metros de largo cuya principal novedad será la presencia de baterías intercambiables. Esto permitirá su uso ininterrumpido,

ya que los operadores de los servicios de coche compartido que los utilicen no tendrán que recargar la batería en el coche, sino simplemente cambiarla por una ya recargada.

Además, Mobilize también aglutinará el servicio de reciclaje de vehículos. Así, cuando las flotas de sus vehículos no puedan seguir utilizándose, pasarán al reciclaje en las instalaciones de Renault Re-Factory, a unos 40 km de París (Francia).

Por otro lado, los concesionarios de la marca (aproximadamente 6.000 en toda Europa) pasarán a ofrecer soluciones de movilidad a sus clientes, con una utilización que varía desde su uso por minutos

a por varios años. Su banco, RCI Bank, también estará implicado en esta iniciativa, ya que posibilitará que sus clientes tengan acceso a servicios financieros como el pago por uso o a contratos de *renting* y *leasing*.

Por último, Mobilize recurrirá a la división de *software* del Grupo, Renault Software Factory, y a sus socios para crear tanto algoritmos como el propio *software* para poder prever de forma más eficiente la demanda de uso de los vehículos por parte de los clientes y conseguir un mejor reparto de los coches, para lograr así que la utilización de los vehículos compartidos mejore "al menos un 20 %".





FREE2MOVE Y EL GRUPO STELLANTIS

■ En agosto de 2020 se conocía que Free2Move, hasta ese momento la plataforma de soluciones de movilidad para particulares y empresas del grupo, se desvinculaba formalmente de él para pasar a ser una entidad completamente autónoma.

Así, Free2Move ofrece, desde ese momento, un gran abanico de opciones de movilidad:

- Desde pocos minutos hasta el día completo, utilizando la modalidad de coche compartido.
- Desde varios días hasta un mes con la modalidad de alquiler a corto plazo.
- Desde un mes hasta varios años, gracias a la suscripción mensual y el alquiler a largo plazo.

Además de este servicio, Free2Move también ofrece, en la actualidad, una amplia oferta de aparcamiento en 65 países, reservas de coches VTC en 150 países, puntos de recarga de vehículos eléctricos en toda Europa, y una herramienta de gestión de flotas para vehículos comerciales.

Desde mayo de este año, la plataforma de coches compartidos ha incorporado a su flota de Madrid 50 nuevas unidades de su vehículo 100 % eléctrico Citroën Ami. Un modelo que tiene una zona operativa especial, que abarca las zonas del centro de la capital y los distritos de Retiro, Salamanca, Chamberí y Tetuán.

Al mismo tiempo, Free2Move y TravelCar también han puesto en marcha en España el proyecto Free2Move Rent, un servicio de alquiler de vehículos que utiliza únicamente su plataforma digital, y que ofrece los últimos modelos de Peugeot, Citroën, DS y Opel. Además de en España, esta plataforma funciona en Italia, Francia, Portugal, Bélgica y Luxemburgo, con una cartera actual de más de 300.000 clientes.

EL GRUPO VW Y WESHARE

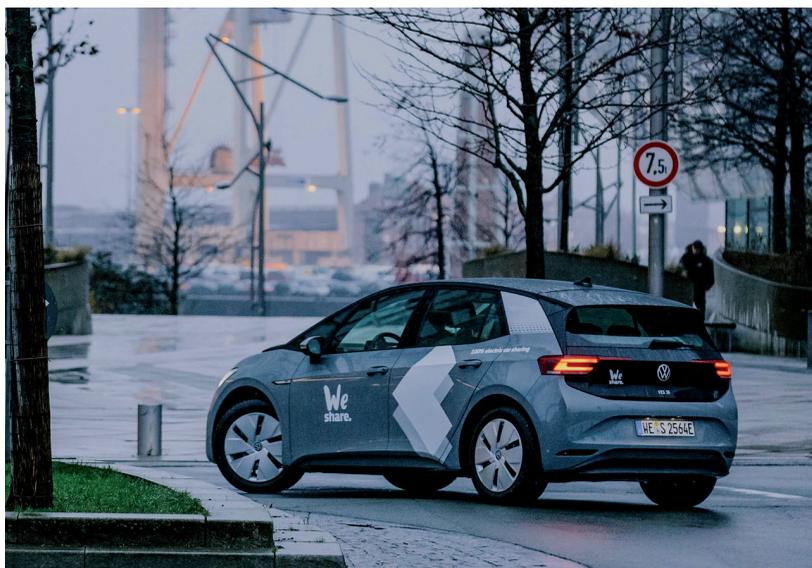
■ El Grupo Volkswagen contaba con que 2020 fuese el arranque de su ambicioso programa de movilidad WeShare en Europa. De hecho, Berlín, en Alemania, a finales de 2019 y a modo de avanzada, ya disponía de 1.500 unidades de Volkswagen e-Golf en modalidad de carsharing para los usuarios que contasen con más de 21 años y al menos un año de carnet de conducir.

El plan inicial pasaba por llegar a Madrid a finales de 2020 con unidades del nuevo eléctrico ID.3, modelo que también estaría disponible en otras ciudades, como Praga, París o Milán, hasta sumar un total de 8.400 vehículos compartidos. Sin embargo, la pandemia paralizó temporalmente esta expansión europea.

Pero, en febrero, el grupo alemán ha retomado la expansión de su división de movilidad, sustituyendo los e-Golf de Berlín por nuevas unidades del ID.3, que estarán disponibles en formato

de suscripción temporal. Así, los usuarios berlineses podrán elegir alquilar por semanas o meses a través de la plataforma WeShare.

Hasta el momento, el Grupo Volkswagen considera un éxito la implantación de este servicio de movilidad en Berlín, donde ya cuentan con más de 50.000 usuarios registrados, con más de tres millones de kilómetros completados. Un éxito que esperan repetir también en el resto de ciudades europeas cuando, a lo largo de este año, comience a implantarse este servicio.



TOYOTA Y KINTO

■ Bajo este nombre derivado del japonés 'kintoun' (una nube que transporta a demanda), Toyota se ha propuesto que sus clientes encuentren en todo momento la forma más sencilla e inteligente de desplazarse. Tanto que la propia marca define este proyecto como "sencillo, práctico y sostenible".

Así, su división KINTO, en marcha en el mercado europeo desde el mes de abril, engloba diferentes servicios, como suscripciones a vehículos, coches compartidos, trayectos compartidos y soluciones

multimodales, no sólo para particulares, sino también a la medida de empresas y organizaciones de todo tipo. De esta forma, su cartera de servicios se articula en distintas áreas:

● **KINTO One.** Servicio de *leasing* todo incluido que cuenta con más de 100.000 vehículos en su flota, y que en la actualidad está disponible en siete mercados europeos; entre ellos, el español.

● **KINTO Share.** Aglutina los servicios de *carsharing* o coche compartido para clientes corporativos, públicos o residenciales. Aunque ya está en marcha en Irlanda, Italia, Dinamarca, Suecia y España, está previsto que este servicio llegue a más mercados gracias a su implementación en la red de concesionarios de Toyota de

toda Europa.

● **KINTO Flex.** Se trata de un servicio flexible de suscripción de vehículos de corta duración con todos los servicios y mantenimientos necesarios, que ofrece la posibilidad de elegir cualquier modelo de las gamas de Toyota y Lexus y cambiarlo trascurrido un año en función de los gustos y necesidades de sus clientes.

● **KINTO Join.** Es una nueva solución de viajes compartidos para que las empresas creen

su propia red de transporte. Ya está en marcha en Noruega e Italia y, próximamente, llegará al Reino Unido.

● **KINTO Go.** Este servicio permite gestionar la planificación de trayectos, venta de billetes de transporte público, aparcamientos, servicios de taxi y eventos. Está ya en marcha en Italia y, en función de su éxito en el país transalpino, se extenderá por más países del continente europeo.



Así imagina Toyota la ciudad del futuro

Bajo el nombre de **Woven City** ('ciudad entrelazada'), este experimento a gran escala ocupará unas 70 hectáreas, y alojará tanto a residentes permanentes como a investigadores, que podrán desarrollar y probar tecnologías relacionadas con la autonomía, la robótica, la movilidad personal, los hogares inteligentes y la inteligencia artificial, todo ello en un mismo lugar y en un entorno controlado.

En esta ciudad, cuyo diseño ha recaído en el arquitecto danés Bjarke Ingels (creador de proyectos como el 2 World Trade Center de Nueva York o las sedes de Google en Mountain View o Londres), habrá edificios construidos en madera para reducir la huella de carbono, con azoteas cubiertas de paneles fotovoltaicos para poder conseguir energía solar, que se unirá a la generada por pilas de combustible de hidrógeno.

Además, las vías y carreteras se organizarán en tres categorías: sólo para vehículos rápidos; para una combinación de vehículos a menor velocidad, dispositivos de movilidad personal y peatones; o sólo para peatones. Estas vías se entrelazarán entre ellas para dar lugar a una red orgánica que ayudará a acelerar las pruebas de vehículos autónomos.



BMW, MINI Y MERCEDES Y SHARE NOW

■ El año 2018 supuso el comienzo de la andadura de Share Now, como fruto de la unión de car2go, la apuesta del grupo Daimler-Benz para la movilidad compartida, y DriveNow, empresa que pusieron en marcha BMW y Sixt para ofrecer servicios de pago por uso de vehículos en varias ciudades de Europa y América del Norte.

En la actualidad, esta plataforma está presente en 16 ciudades (entre ellas, Madrid) de 8 países de Europa, con una flota estimada de más de 11.000 automóviles compartidos. Aunque en Europa están disponibles para su uso vehículos eléctricos como el BMW i3, el Fiat 500e o el Mini Electric, o modelos de combustión como el Mercedes-Benz Clase A o el BMW Serie 1, en Madrid sólo se pueden elegir el smart EQ fortwo o el smart EQ forfour, ambos eléctricos.

Además de su vertiente como *carsharing* para particulares, Share Now también cuenta con su variante 'For Business', dedicada al mundo corporativo. Entre los servicios que ofrece se incluyen el aparcamiento en la ciudad o el aeropuerto, el seguro del vehículo, su mantenimiento y recarga eléctrica. En total, se estima que las empresas que recurren a estos servicios pueden ahorrar aproximadamente el 70 % en comparación con el uso de taxis para sus desplazamientos. Todo ello, además, con facturación mensual, que se puede gestionar desde el portal en línea de Share Now.

HYUNDAI Y MOCEAN SUSCRIPCIÓN

■ La marca coreana Hyundai también ha querido sumarse a la suscripción de vehículos con su servicio Mocean Suscripción. Este servicio llegó a España a modo de prueba piloto en Barcelona en el mes de febrero, con la intención de servir de avanzadilla para su expansión en toda Europa. Ya a finales de mayo se anunció su puesta en marcha en Madrid.

Mocean Suscripción ofrece la posibilidad de elegir entre una flota de vehículos Hyundai que abarca tanto modelos híbridos como eléctricos, de gasolina y diésel, con planes de suscripción que parten de los 3 meses hasta los dos años, y con un único pago mensual desde los 226 euros mensuales, que aglutina todos los posibles servicios necesarios para el vehículo, a excepción del carburante y/o la recarga eléctrica. Una vez inscrito en el programa y cumplimentado el proceso de elección de vehículo, sólo es necesario acudir a recogerlo a uno de los concesionarios de la red Hyundai adheridos a Mocean Suscripción.

Esta no es, sin embargo, la primera iniciativa de Hyundai en lo que a movilidad compartida se refiere. En 2017, la marca puso en marcha un servicio de *carsharing* en Ámsterdam (Holanda), que ofrecía la posibilidad de alquilar por horas uno de los 100 Ioniq 100 % eléctricos disponibles para poder cubrir con una sola carga la distancia entre la capital holandesa y Rotterdam o Eindhoven, dos de las ciudades más importantes del país, ubicadas a 96 y 130 km respectivamente.



Además, Hyundai puso en marcha a finales de 2020 una plataforma divulgativa que, bajo el nombre de 'La Electroescuela', pretende contribuir a divulgar y aclarar los mitos y dudas que rodean al vehículo eléctrico. En los siete videos que componen

esta iniciativa, la firma surcoreana aborda cuestiones fundamentales sobre la movilidad eléctrica, como la autonomía, la carga y el mantenimiento de los vehículos eléctricos, así como algunos consejos prácticos para el día a día.

Texto: REDACCIÓN #URBAN

EN CIUDAD, A 30 KM/H

La DGT ha rebajado los límites de velocidad en ciudad, que están vigentes desde el pasado 11 de mayo. Entre otros cambios, la velocidad en calles de un único carril por sentido se reduce de 50 a 30 km/h.

El pasado 10 de noviembre de 2020, el Ejecutivo modificó el artículo 50 del Reglamento General de Circulación (RGC) para reducir las velocidades máximas de los vehículos en poblado. Según el Gobierno, su intención es disminuir la siniestralidad en poblado; en 2017, fallecieron 509 personas en accidentes en vías urbanas, el 80 % de ellos usuarios vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas.

Diversos estudios señalan que el riesgo de muerte como consecuencia de un atropello se

reduce cinco veces si el impacto se produce a 30 km/h... en vez de a 50 km/h y, por esta razón, a partir del 11 de mayo de 2021, el límite genérico de 50 km/h en vía urbana se reducirá a 30 km/h en aquellas vías que cuenten con un único carril por sentido de circulación (aunque, excepcionalmente, cada ayuntamiento podrá aumentar de nuevo el límite a 50 km/h en alguna de estas vías siempre que lo señalice)... y a 20 km/h en aquellas en las que la acera esté a la misma altura que la calzada.



El límite se reducirá a 20 km/h en las calles de un único carril por sentido y en las que la acera quede a la misma altura que la calzada

También se modifica el límite de velocidad en las autovías y autopistas que transcurran dentro de poblado, que queda marcado en 80 km/h. Aunque, de nuevo, esta velocidad podrá ser ampliada

si el ayuntamiento y el titular de la vía se ponen de acuerdo y siempre que lo señalicen: así, por ejemplo, la M-30 de Madrid debería seguir manteniendo el límite de 90 km/h.

¿Cuál es la multa si te pasas de velocidad?

Sanción si circulas en una...	100 €	2 puntos y 300 €	4 puntos y 400 €	5 puntos y 600 €	6 puntos y 600 €
Calle con un límite de 20 km/h	De 21 a 40 km/h	De 41 a 50 km/h	De 51 a 60 km/h	De 61 a 70 km/h	Más de 71 km/h
Calle con un límite de 30 km/h	De 31 a 50 km/h	De 51 a 60 km/h	De 61 a 70 km/h	De 71 a 80 km/h	Más de 81 km/h
Calle con un límite de 40 km/h	De 41 a 60 km/h	De 61 a 70 km/h	De 71 a 80 km/h	De 81 a 90 km/h	Más de 91 km/h
Calle con un límite de 50 km/h	De 51 a 70 km/h	De 71 a 80 km/h	De 81 a 90 km/h	De 91 a 100 km/h	Más de 101 km/h





Nuevo límite genérico en vías urbanas

Vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera

20

Vías de un único carril por sentido de circulación

30

Vías de dos o más carriles por sentido de circulación

50

Autopistas y autovías dentro del poblado

80

*Excepcionalmente, la autoridad Municipal podrá aumentar la velocidad en vías de único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica.

**El límite genérico de velocidad en autopistas y autovía podrá ser ampliado por acuerdo de la Autoridad Municipal y el titular de la vía, previa señalización específica, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de población.

30 km/h, calles para la vida

El 11 de mayo entró en vigor la limitación a 30 km/h en las calles de un único carril de circulación. Destaco que la norma habla de calles con un único carril de circulación porque en este mundo, superficial y de pocos caracteres, al leer la noticia da la impresión de que a partir de ahora en todas las calles de nuestras ciudades vamos a ir a 30 km/h.

El sentido común debería ser una razón suficiente para justificar que en las calles de un único carril de circulación la velocidad máxima debe ser de 30 km/h, pero en el mundo actual el sentido común no siempre es una razón suficiente y habrá que explicarlo...

Podría decirse que la concentración de usuarios vulnerables en estas calles, junto con la complejidad de los patrones de tráfico y la frecuencia de las interacciones de los usuarios; no pueden garantizar adecuadamente la seguridad de todos cuando las velocidades están por encima del nivel seguro, conocido de 30 km/h.

Podría recordarse que las Naciones Unidas, en su 3ª Conferencia Mundial de Estocolmo, había aprobado una resolución que, entre otras cosas, decía: "con el objetivo de proteger a los usuarios vulnerables de la vía y lograr objetivos de sostenibilidad [...], recomendamos que se establezca un límite máximo de velocidad de 30 km/h en zonas urbanas".

Podría añadirse que el riesgo de fallecer por atropello de un vehículo que circule a 50 km/h es del 90 % y que, si lo hace a 30 km/h, se reduce al 10 %. O que la distancia de frenado y el ruido se reducen a la mitad al pasar a circular de 50 a 30 km/h.

Y puestos a hablar de nuestro país, podría recordarse que en el año 2019, mientras los fallecidos por accidente de tráfico en las carreteras habían descendido en un 6 %, los fallecidos en las ciudades habían aumentado en un 6 %... de los que el 82 % eran usuarios vulnerables. Algo había que hacer. Y las experiencias existentes de zonas 30 en nuestras ciudades estaban teniendo un efecto positivo sobre la siniestralidad.

Así, esta reducción es una apuesta decidida para el calmadito del tráfico que nos pedían los principales ayuntamientos de nuestro país y la Federación Española de Municipios y Provincias; una medida que trasciende a la seguridad vial para dar el salto a un nuevo modelo de ciudad, tal y como reza el lema de la Semana Mundial de la Seguridad vial



PERE NAVARRO OLIVELLA
Director General de Tráfico

"El riesgo de fallecer por atropello de un vehículo que circule a 50 km/h es del 90 % pero, si lo hace a 30 km/h, se reduce al 10 %"

de este año: "calles para la vida". Y si queremos ponerlo 'en bonito' podríamos decir que esta medida está alineada con los objetivos 3.2 y 11.6 de la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030, aprobada por las Naciones Unidas y que es algo así como el Plan Estratégico del Mundo con el horizonte 2030.

Esperamos que el transcurso del tiempo y el seguimiento de los resultados nos ayudarán a convencer de la bondad de esta medida. Pero, como es imposible contentar a todo el mundo; entre los argumentos en contra aparecidos en las redes sociales nos ha llamado la atención aquel que dice "los repartidores haremos menos pedidos, ganaremos menos dinero y la comida llegará fría" o aquel otro que dice "prestaremos más atención al velocímetro que a la vía y, al distraernos, habrá más atropellos". Cada uno tiene derecho a ver las cosas a su manera.

Sirva para finalizar que, en Latinoamérica, donde siguen con interés lo que hacemos en nuestro país, ya han abierto el debate sobre esta medida y sus ventajas para reducir los accidentes y las víctimas en sus ciudades. Las videoconferencias están facilitando su divulgación: es una de las ventajas del mundo global en el que la información 'vuela', y nunca mejor dicho.

Texto: N. MERINO/J. JIMÉNEZ/E. ALONSO

ADIÓS A MADRID CENTRAL

ASÍ ES LA NUEVA ORDENANZA

El Tribunal Supremo ha anulado Madrid Central, pero eso no significa que no se vaya a reemplazar por una nueva normativa. Así es la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible de la que surgirá la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección: ¿Qué cambia respecto a Madrid Central?



PODRÍA APROBARSE EN JULIO O AGOSTO

TRAS LA SUSPENSIÓN de Madrid Central por el Tribunal Supremo el pasado mes de mayo, el Consistorio de la capital ha tenido que trabajar a marchas forzadas para presentar su propuesta de zona libre de emisiones para Madrid ya que, de lo contrario, se enfrentaría a una enorme sanción por no cumplir con los objetivos anticontaminación de la Unión Europea. Por eso, la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid aprobó el pasado mayo el anteproyecto de la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible. La normativa, que sigue en fase de consulta pública, se aprobará el próximo mes de julio o agosto, según fuentes del Ayuntamiento.

Una de las primeras medidas de esta normativa es la sustitución de su nombre, que pasa de llamarse Madrid Central a Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP). Así lo ha anunciado el delegado de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento, Borja Carabante, quien señaló que mantendrá el mismo perímetro que Madrid Central y añadirá novedades



como la permitir la circulación de motos hasta las 23:00 horas (antes era hasta las 22:00 h) o equiparar a los 15.000 comerciantes que trabajan en la zona libre de emisiones con los residentes en cuanto a derechos de acceso y estacionamiento. Por otra parte, se obliga a bicicletas, VMP, ciclos, motos y vehículos de dos o tres ruedas a estacionar exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello, preferiblemente en la calzada.

Eliminar las señales de Madrid Central costará 185.000 €

La llegada de la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible supone que, entre otras cosas, cambiará el nombre de Madrid Central por el de Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP), y eso conlleva un cambio de la señalización. Así las cosas, este cambio de nombre no saldrá barato, ya que el Consistorio tiene previsto borrar y modificar todas las señales de tráfico en las que aparece el término Madrid Central. Como recoge la memoria de la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible, la sustitución de las señales (incluidas las del asfalto) y cartelería de toda la zona de bajas emisiones de Madrid tendrá un coste en torno a los 184.584,70 euros. De este modo, en las señales se sustituirá Madrid Central por Distrito Centro.

Nueva zona de bajas emisiones en Plaza Elíptica

El Gobierno de la capital ha establecido una zona de bajas emisiones en Plaza Elíptica, y es que este área ha acumulado uno de los mayores índices de contaminación de toda la ciudad. El perímetro quedará delimitado por la A-42, entre la Avenida de los Poblados y la M-30, lo que afectará a los distritos de Usera y Carabanchel. El Ayuntamiento ya ha instalado las cámaras de vigilancia en dicha zona, la cual no permitirá el acceso a vehículos sin etiqueta (salvo que sean residentes), así como a los vehículos de mercancías y camiones de más de 3.500 kg sin etiqueta.



Pero, ¿qué pasa con las multas de Madrid Central?

■ Según fuentes municipales, aunque Madrid Central se haya suspendido, las cámaras seguirán operativas y las multas continuarán llegando a los conductores. El Ayuntamiento ha emitido un total de 1.393.000 multas dentro de Madrid Central, lo que supone 125 millones de euros. Desde el Consistorio confirman que las multas que estén pagadas o tramitadas no se devolverán.

Mario Arnaldo, presidente de Automovilistas Europeos Asociados, afirma que para reclamar "el mecanismo a utilizar sería pedir la devolución del importe por responsabilidad patrimonial, basándose en que se ha impuesto una multa en base a una normativa que se ha declarado nula por el Supremo"; para hacerlo, el margen legal es de un año.

Bus nocturno a demanda

■ Otra de las novedades que contempla el borrador de la nueva ordenanza es la posibilidad de solicitar paradas extraordinarias. El Gobierno lo ha incluido en el artículo 41, estipulando que el bus nocturno podría ofrecer, en determinadas líneas, la parada extraordinaria para la bajada o subida de pasajeros que así lo soliciten.



Nuevos barrios con zona SER

■ La nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible también prevé la ampliación de la zona del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) a 20 nuevos barrios (pasando de un total de 49 a 69), entre los que figuran, Peñagrande, Valdezarza, Los Cámenes, Puerta del Ángel, Opañel, San Isidro, Zofío, Pradolongo, Ventas, Pueblo Nuevo, Quintana, Concepción, San Pascual, San Juan Bautista, Colina, Atalaya, Costillares, Comillas, Almendrales y Moscardó. Eso sí, la ampliación a estos barrios sólo se realizaría si existiera una demanda por parte de sus vecinos.

Invitaciones, digitales y más rápidas

■ Los ciudadanos residentes dentro del área de bajas emisiones pueden tramitar invitaciones para ser visitados por familiares o amigos. Y, desde el pasado 1 de marzo, el proceso de obtener una de esas invitaciones se ha agilizado gracias al nuevo 'Asistente Virtual' que aparece en la web del Ayuntamiento de Madrid (madrid.es). Las invitaciones incluso pueden tramitarse mediante Twitter a través de la cuenta de atención a la ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid @Lineamadrid.

Los vehículos sin etiqueta, fuera de la M-30

En cuanto a las limitaciones de tráfico previstas para el futuro más cercano, la nueva ordenanza es taxativa con los vehículos sin etiqueta medioambiental (también conocidos como vehículos de clasificación A):

- **1 de enero de 2022:** no permitirá el acceso al interior de la M-30 a todos aquellos vehículos que no dispongan de distintivo ambiental
- **1 de enero de 2023:** se restringirá la circulación en la propia M-30 a todos los vehículos sin etiqueta.
- **1 de enero de 2024:** las restricciones del punto anterior se aplicarán a toda la ciudad.
- **1 de enero de 2025:** los residentes tampoco se salvarán, pues tienen de fecha límite 2025, momento en el que tampoco podrán circular con vehículos sin etiqueta en la ciudad.

Texto: N. MERINO/J. JIMÉNEZ/E. ALONSO

BARCELONA ZBE

OJO CON LOS ETIQUETA B

La Ciudad Condal es, además de Madrid, la única localidad española que ya tiene en funcionamiento su Zona de Bajas Emisiones. Y mucho cuidado, porque dentro de la ZBE de Barcelona, incluso los vehículos con etiqueta B tienen los días contados.



¿Cómo se multará el acceso indebido a la ZBE?

- Se considerarán infracciones leves aquellos accesos no autorizados de motos, turismos y furgonetas con una MMA (Masa Máxima Autorizada) de 3,5 toneladas; las multas oscilarán entre los 200 y 499 euros.

- Las graves se aplicarán a autobuses, camiones y furgonetas de gran capacidad; entre 500 y 999 euros de sanción.

- Eso sí, cuando se active el protocolo anticontaminación, las leves pasarán a ser consideradas graves y estas últimas a muy graves, con una cuantía de entre 1.000 y 1.803 euros.

LA ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) es un área de 95 km² que afecta a Barcelona, Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat y Sant Adrià de Besòs y que no permite el acceso a los vehículos sin distintivo ambiental los días laborales entre las 7:00 h y las 20:00 h, algo que está controlado por 70 cámaras en 40 puntos de la ciudad. La ZBE está en vigor desde el 1 de enero de 2020 y, de inicio, no se sancionaría el acceso indebido a ella hasta el 1 de abril de 2020, pero la llegada del coronavirus prorrogó este periodo hasta el 15 de septiembre. A partir de ese momento, se comenzó a multar a los vehículos infractores. Sin embargo, las furgonetas sin etiqueta y aquellos vehículos sin distintivo pero que pertenezcan a autónomos con rentas inferiores a dos veces el IPREM* gozaban de una

moratoria de un año adicional; es decir, hasta el 1 de abril de 2021.

Al sobrepasar esa fecha, si acceden a la ZBE, se les sancionará con 100 euros; y ojo porque, además, las autoridades podrán multar más de una vez, en concreto 90 minutos después de cada sanción. Ahora bien, los vehículos de personas con movilidad reducida, servicios esenciales o emergencias que no tengan distintivo están exentos de cumplir con la normativa de la ZBE.

Por último, se ha publicado una nueva moratoria que finaliza el 1 de enero de 2022 para los camiones y autocares pequeños, mientras que se prolongará hasta el 1 de julio de 2022 para los autocares de transporte colectivo. ¿El motivo? Estos colectivos alegaban la dificultad económica que el coronavirus ha añadido a la hora de renovar sus flotas.

*Referencia que utiliza el Gobierno para calcular todos los años la revalorización de prestaciones sociales, como subsidios por desempleo o ayudas a la vivienda. Se cifra, aprox., en 15.000 euros brutos anuales.

¿Qué hay de los vehículos con etiqueta B?

■ Por el momento, los vehículos con distintivo B pueden circular sin problema por Barcelona, pero durante no mucho más tiempo, ya que tendrán restringido el acceso a la ZBE de Barcelona a partir del 1 de enero de 2022. La medida forma parte del Plan Metropolitano de Movilidad Urbana 2019-2024 y pone una fecha límite a los coches con etiqueta B de la DGT.

Se contemplan algunas excepciones que permiten el acceso a servicios oficiales, vehículos

adaptados o algunos vehículos comerciales, pero la medida podría afectar a uno de cada tres vehículos que actualmente circulan por el área metropolitana de Barcelona.

Cabe decir que, por el momento, la fecha establecida en el Plan Metropolitano de Movilidad Urbana es orientativa. En un principio las restricciones sólo afectarán a los vehículos no residentes en la capital catalana, si bien a partir de enero de 2024 pasarán a aplicarse a todos los vehículos. Además, el

Consistorio podría modificar las restricciones en el caso de que el actual sistema de etiquetado de la DGT sufra modificaciones. Según los responsables del Plan Metropolitano de Movilidad Urbana 2019-2024, se podría considerar el 'indulto' de los coches de gasolina con etiqueta B, pero se penalizará a los diésel que para entonces ya tendrán 18 años de antigüedad.



EXCEPTO



Así es la nueva señal de la DGT para las ZBE

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha publicado una instrucción sobre las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). Y una de las medidas que incluye es la creación de una señal que advertirá de que se está entrando en dicha zona.

Esta señal será obligatoria, de acuerdo a la Ley de Cambio Climático y Transición Ecológica, para las poblaciones de más de 50.000 habitantes, las cuales deberán establecer Zonas de Bajas Emisiones antes de 2023, así como las que tienen más de 20.000 ciudadanos e incumplimientos en materia de calidad del aire.

Dicha señal tendrá un formato vertical, e indicará la prohibición de paso a cada ZBE excepto para aquellos vehículos con los distintivos que aparecerán reflejados en su parte inferior (será cada Ayuntamiento el que decida sobre esta cuestión).

Por último, esta señal se añadirá a la plataforma del vehículo conectado DGT 3.0 para poder difundir esa información en tiempo real y de forma gratuita. Y es que, según Jorge Ordás, subdirector de Movilidad y Tecnología de la DGT, "esta plataforma ayudará a los fabricantes de vehículos y empresas de movilidad a conocer el grado de restricción que afecta a sus itinerarios en todo momento, para establecer así rutas más inteligentes".

Avisando previamente, los coches sin etiqueta podrán acceder 10 días al año

■ El Ayuntamiento de Barcelona

contempla que los afectados por la ZBE puedan acceder a esta zona, durante hasta 10 días al año, sin distintivo. Para ello, tendrán que avisar al Ayuntamiento a través de la web del Área Metropolitana de Barcelona (AMB), amb.cat/s/es/home.html, con una antelación de 24 horas. Los accesos no autorizados por motivos de fuerza mayor serán multados (desde 100 €), aunque desde el Consistorio catalán recuerdan que se podrá recurrir. Asimismo, se podrán 'comprar' autorizaciones para acceder a la ZBE sin etiqueta por 2 euros cada día, existiendo además dos tipos de bonificaciones: del 50 % para ciudadanos que acrediten una renta de la unidad familiar inferior al doble del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM*); y del 100 % para los que acrediten una renta de la unidad familiar inferior al IPREM*.



ZBE: ¿qué ocurre en el resto de las ciudades de España?

Por ahora, Madrid y Barcelona son las dos únicas ciudades en España que ya cuentan con Zona de Bajas Emisiones. Sin embargo, de forma continuada, y antes de 2023, tendrán que hacerlo el resto de ciudades con una población superior a 50.000 habitantes, que en España son otras 146 localidades. De lo contrario, se enfrentarán a una sanción desde Bruselas.

De momento, son pocas las ciudades que han puesto la primera piedra de su ZBE. Algunas

son Valencia, Valladolid, Oviedo, Gijón, Vitoria, Bilbao, La Coruña, Vigo o Sevilla, que ya están trabajando en los primeros bocetos de sus propias ordenanzas de movilidad. Los detalles de estas ordenanzas deberían conocerse a finales de este año o a lo largo de 2022, pero todas las normativas deberán prohibir, para determinadas zonas céntricas, la circulación y estacionamiento de los vehículos que no cuenten con distintivo medioambiental.

Texto: DANIEL NAVARRO

MOTOS ELÉCTRICAS: YA ESTÁN AQUÍ

Llevamos años escuchando que la movilidad del futuro será eléctrica. Pero en cuanto a las motos, ese futuro ya es presente. Por eso, analizamos las mejores motos eléctricas según sea tu perfil de usuario.

Más de 50 modelos, de marcas con cierta implantación, constituyen ahora la oferta de motos eléctricas en el mercado español. Tienes desde ciclomotores de menos de 2.000 € hasta auténticas motos deportivas de alto nivel de más de 30.000 €. Pero no todas sirven para todo el

mundo: unas serán más adecuadas para ti que otras. Si te quieres iniciar en el mundo de la moto eléctrica, te damos las claves para que aciertes en tu elección y lo que debes saber antes de meter-te en ello. **Además, te indicamos las mejores opciones según cada tipo de usuario:**



URBANITA

No sale de la ciudad: necesita un transporte ágil, flexible y cómodo, sin tener puntos fijos de salida o destino.

¿QUÉ TIPO DE VEHÍCULO?

Un scooter; fácil, cómodo y con capacidad de carga.

¿QUÉ CARNET NECESITA?

Según vehículo, licencia de ciclomotor, carnet de coche o de moto.

6.250 €



2° NIU MQI+ SPORT PARA NO SALIR DE LA CIUDAD

Un scooter con placa de ciclomotor, equivalente a un 50 cc, aporta ventajas. Uno de los mejores es el Niu, que dentro de una amplia gama tiene este MQi+ Sport. A un precio similar a un scooter de gasolina, tienes una moto que se mueve a 45 km/h con alrededor de 60 km de autonomía real.

2.099 €



1° SILENCE S01

EL S01 ES EL SCOOTER que ha servido de base para el Seat MÓ y, por tanto, comparte características. Lleva batería extraíble con un interesante sistema de asa y ruedas que se extienden al sacarla para cargarla con mayor facilidad. Se lleva con carnet de coche, tiene una autonomía real de unos 100 km con una velocidad máxima de 100 km/h

5.200 €



3° OX MOTORCYCLE OX ONE

LA ONE ES UNA ORIGINAL MOTO por si quieres algo diferente. Fabricada por una nueva marca española, es su primer producto y recurre a una carrocería de estilo retro. Eso sí, equipa una mecánica eléctrica de 8 kW (equiparable a una motocicleta térmica de 125 cc) que promete una recarga en sólo dos horas, 110 km/h de velocidad punta y 100 km de autonomía.

COMMUTER

Todos los días entra y sale de la ciudad. Necesita mayor autonomía y prestaciones.

¿QUÉ TIPO DE VEHÍCULO?

Moto o un scooter con mayor velocidad punta y mayor radio de acción.

¿QUÉ CARNET NECESITA?

Carnet de coche.

4.545 €



1º SUPER SOCO TC MAX

AUTOMÁTICA, SIN CAMBIO, homologada como una 125 cc y con prestaciones similares, esta moto es capaz de alcanzar los 110 km/h y lograr autonomías reales superiores a los 100 km. Se trata de una moto original y cómoda de usar, con batería extraíble colocada en el falso depósito, que se carga en unas 4 horas... y, lo más interesante, con un precio es similar al de una 125 cc media.

2º RIEJU NUUK URBAN/ TRACKER 8,5 KW

UN VEHÍCULO a medio camino entre moto y scooter, con motor de 8 kW y baterías de litio con capacidad para unos 120 km de autonomía real, hasta a 115 km/h. Se carga en 5 horas en cualquier enchufe y, en opción, se puede pedir con cargador rápido de 1,2 h. La versión Urban lleva ruedas de asfalto y, la Tracker, neumáticos mixtos.

6.985 €



15.700 €



3º PURSANG E-TRACK

UNA MOTO INSPIRADA en el Dirt Track americano y con el nombre mítico de las motos clásicas de cross de Bultaco... con las que no tiene nada que ver. Esta moto española, que puedes llevar con carnet de coche, ofrece carrocería de carbono, motor de 11 kW, una velocidad punta de 120 km/h y una autonomía de hasta 120 km.

OCIO

La moto ha sido siempre sinónimo de ocio. Y ya existen modelos eléctricos muy interesantes destinados a ello, pero de precio elevado.

¿QUÉ TIPO DE VEHÍCULO?

Moto: rápida, efectiva en curvas y con cierta autonomía para poder salir a la carretera.

¿QUÉ CARNET NECESITA?

Carnet de Moto A.

1º HARLEY DAVIDSON LIVEWIRE

UNA NAKED ELÉCTRICA con comportamiento y prestaciones de deportiva, con poco que ver con las custom clásicas de la marca. Suspensiones Showa, tablero eléctrico táctil, 105 CV con un par de 116 Nm y recargas en 10 horas desde un enchufe normal... para una autonomía real de unos 150 km de puro disfrute en la carretera.

33.700 €



19.664 €



2º ENERGICA EGO

LA VERSIÓN DE CALLE de las motos del mundial Moto-e es la Energica Ego, una deportiva de alto nivel. Esta es la versión carenada; algo más barata tienes la misma moto en variante naked (en torno a 16.000 €). ¿Sus datos? Velocidad punta de 240 km/h y una autonomía de 130 km en carretera abierta y hasta 200 km en ciudad.

3º ZERO SR/F

UNO DE LOS ÚLTIMOS MODELOS de Zero, el líder en motos eléctricas, es esta SR/F: una naked de 110 CV y un brutal par de hasta 190 Nm, que tiene una velocidad punta autolimitada a 200 km/h. Se recarga en 2,5 horas y ofrece 259 km de autonomía en ciudad (con la opción Power Tank, hasta 320 km).

15.700 €



SIETE CONSEJOS PARA CONDUCIR UNA MOTO ELÉCTRICA



1 OJO A LOS DEMÁS

Práctica una conducción defensiva y sigue el refrán: piensa mal y acertarás; si estás prevenido para que lo que hay a tu alrededor actúe de forma poco lógica, evitarás sustos.

2 SIEMPRE EQUIPADO

Debes llevar casco, chaqueta con protecciones y guantes. Si vas con pantalones de moto, botas y espaldera, aún mejor.

3 ESCUCHA

La moto eléctrica no hace ruido. No te oyes llegar. Pero tú oyes mejor lo que pasa a tu alrededor. Presta atención a ello.

4 ATENTO AL TERMÓMETRO

La tecnología de la movilidad eléctrica es bastante sensible a la temperatura. Con calor o frío la autonomía de tu moto puede bajar. Tenlo en cuenta.

5 PREVÉ LA RECARGA

Con estas motos, requerirás paciencia a la hora de recargarlas. Pero cada día hay más puntos de carga y apps que te permiten hasta reservar un turno de recarga.

6 CUIDADO CON EL ACELERADOR

Las cifras de par de las motos eléctricas son mucho más altas: si abres gas desde parado a tope te puede sorprender esa capacidad. En motos grandes (algunas tienen control de tracción) puede ser brutal.

7 UTILIZA LOS MODOS CON INTELIGENCIA

Casi todas estas motos, desde los ciclomotores hasta las sofisticadas Harley tienen varios modos de respuesta. Sabiendo cómo utilizarlos es posible ganar mucha autonomía.



CARLOS SOTELO,
CEO y fundador
de Silence

LA PANDEMIA LO HA CAMBIADO TODO, también la movilidad. Hoy nadie se cuestiona que la primera causa de contaminación urbana es el tráfico, lo hemos visto todos. Por eso, durante la crisis sanitaria, mientras que las ventas de vehículos de combustión se desplomaban, el mercado eléctrico sufría una fuerte aceleración. Prueba de ello es que Silence, líder en el mercado español y europeo de motos eléctricas, creció un 17% el año pasado, pese a tener la actividad completamente parada durante dos meses, y con serias dificultades en nuestros concesionarios, durante buena parte del año.

Este cambio hacia la movilidad cero emisiones es irrenunciable. Grandes ciudades como Madrid y Barcelona lo están liderando en España con sus limitaciones de acceso a los vehículos altamente contaminantes. Pero no acaban aquí las restricciones: antes del 2023 todas las ciudades de más de 50.000 habitantes deberán tener desarrolladas sus zonas de bajas emisiones (ZBE). España no es una excepción, normas similares, incluso más restrictivas se están aplicando en Europa y el resto del mundo occidental.

¿Cómo serán los vehículos urbanos del futuro?

En Silence creemos en la micromovilidad eléctrica, en vehículos de dos o más ruedas que optimicen al máximo el escaso espacio urbano disponible. La era de grandes turismos de 5 metros con una sola persona ocupándolos ha terminado en nuestras calles. Es una imagen que, dentro de poco, nos parecerá casi 'obscena', similar a lo que ya nos ocurre cuando vemos un coche o una moto que emite humo o hace mucho ruido.

Pero no sólo cambiará el tipo de vehículo, sino el sentido de la

propiedad sobre los mismos. El *sharing* es ya una realidad en rápida expansión. La propiedad del vehículo, especialmente para las jóvenes generaciones, se percibe más como una carga que como un símbolo de estatus. Hoy importa más el uso y el servicio que la propiedad. No queremos soportar las cargas añadidas de tener un coche: coste de adquisición, mantenimiento, seguro, aparcamiento, etc.

¿Qué está frenando la transformación eléctrica?

El hábito a los vehículos de combustión, más de un siglo quemando gasolina, es uno de los frenos. Pero los usuarios cada vez tienen menos miedo al cambio. La tecnología cada vez resulta más confiable. Un ejemplo: tenemos empresas como clientes con motos con más de 100.000 km. Son compañías de mensajería como ARA VINC, que tienen una trazabilidad completa de sus motos. Sabemos todo lo que han hecho con ellas. Son vehículos que pasan por diferentes manos y que, en ocasiones, superan las 12 horas de funcionamiento ininterrumpido al día. ¿Qué moto de gasolina de similares características aguantaría estos kilometrajes? Creo que ninguna.

El momento del cambio ha llegado, ahora sólo falta una apuesta más decidida por parte de las administraciones. Un ejemplo: tenemos el Plan MOVES más importante de la historia, con hasta 800 millones de euros de dotación. Y paradójicamente, pese a estar en vigor desde el 18 de abril, las comunidades autónomas aún no lo han puesto en marcha. Es una contradicción: se conocen las ayudas (entre 1.100 y 1.300 € para una moto eléctrica), pero los clientes se esperan porque aún no se ha iniciado el proceso.

Tenemos motos y vehículos eléctricos al precio de los de gasolina por primera vez en la historia. Lamentablemente, las ventas se han ralentizado por la falta de información y tardanza en la aplicación de las ayudas.

NIU

Soluciones eléctricas sobre dos ruedas



NIU se ha convertido en una de las referencias en nuestro país cuando hablamos de vehículos eléctricos de dos ruedas, con modelos de *scooters* y patinetes adaptados a cada necesidad.

El protagonismo logrado por NIU con sus modelos eléctricos en el mercado español radica en una visión original dirigida a combinar la más elevada tecnología procedente del mundo de la conectividad con los requerimientos de la movilidad urbana más vanguardista. Esta fórmula les ha permitido desarrollar una completa gama propia de *scooters* en los segmentos ciclomotor y moto, así como un catálogo especial de patinetes.

Entre sus *scooters* destaca su última novedad, un MQi GT dirigido al segmento de los habituales 125 cc, ya que alcanza una velocidad superior a los 70 km/h en el más absoluto silencio, gracias a un motor eléctrico Bosch de 3.000 W montado sobre la rueda trasera. Por tanto, se puede conducir con el carné de coche B convalidado (tres años de experiencia). El NIU MQi GT porta dos baterías de litio extraíbles NIU EnergyTM de 48V31V cada una que ofrecen una autonomía entre 60 y 70 km, y cuya recarga se completa en solo 4,5 horas mediante enchufe convencional. Además, en julio de 2021 se añadirá una versión con autonomía extendida hasta los 100 km, equipando además un exclusivo cuadro de instrumentos en color. El precio de la versión estándar es de 3.399 € por los 4.499 € de la nueva edición con más autonomía.



El MQi GT es el primer *scooter* fabricado por la marca con especificaciones propias para el mercado europeo, como demuestra su asiento (en cuyo interior se sitúan las baterías) con un 20 % más de longitud respecto al resto de *scooters* de la firma. De este modo se obtiene una posición de conducción más cómoda para conducción urbana, hábitat donde se beneficia de una aceleración suave y constante, a lo que se suma un elevado equilibrio entre estabilidad y agilidad gracias a sus llantas de 14". Y todo ello sin olvidar su elevado componente electrónico, con iluminación 100 % LED, intermitentes autocancelables, control de cruce, frenada regenerativa EBS o sistema Smart Key que permite conectar la alarma y activar el *scooter* desde la *app* de NIU, integrando también notificaciones antirrobo y actualizaciones remotas.



NIU KICK SCOOTER

El patinete NIU Kick Scooter facilita los desplazamientos entre 1 y 5 km con total comodidad gracias a un robusto diseño de marco, tija y manillar, además de contar con llantas neumáticas de 9.5 "x 2.5" de ancho que garantizan un rodaje suave y seguro. Disponible en dos versiones, Pro y Sport, permiten una velocidad máxima regulada de 25 km/h. Respecto a la autonomía, la versión Pro (motor de 350 W y baterías de iones de litio de 486 Wh) ofrecerá hasta 50 km con una sola carga de 6 horas, mientras que la versión Sport (motor de 300 W y baterías de 365 Wh) tendrá una autonomía de hasta 40 km con una sola carga de 5 horas. Ya disponible bajo reserva en www.indiegogo.com.



Texto: ENRIQUE ESPINÓS

BICICLETAS ELÉCTRICAS

GUÍA PARA INICIARTE

En 2020, en España se vendieron 1,56 millones de bicicletas, casi un 25 % más que en el año anterior, con un crecimiento del 48 % entre las eléctricas, según AMBE, la patronal del sector. Y es que un poco de ayuda viene bien para empezar a pedalear.



Para saber más sobre el tema, accede a este QR



¿Qué es una bicicleta eléctrica?

El Real Decreto 970/2020, que unifica la normativa española con la de la Unión Europea, considera "bicicletas eléctricas" o "de pedaleo asistido" a aquellas equipadas con un motor eléctrico de menos de 250 W, cuya asistencia acompañe exclusivamente al pedaleo, se anule cuando el ciclista deje de pedalear y disminuya progresivamente al reducir la velocidad, interrumpiéndose antes de alcanzar los 25 km/h. Es importante tener en cuenta que si la bicicleta tiene un motor capaz de entregar más de 250 W de forma continua e independiente del pedaleo, "legalmente se trata de un vehículo denominado ciclo L1e-A, que debe estar matriculado y asegurado", como señala Víctor Tarodo, presidente de IMBA (International Mountain Bicycling Association España).

Antes de comprar...

1 LA BATERÍA La capacidad de se indica en Wh (la cantidad de vatios que puede almacenar) o en Ah (la cantidad de amperios que se descargan funcionando durante una hora) por la tensión que puede dar la batería (de 24V, 36V o 48V): esa multiplicación da los Wh. Existen baterías desde 180 Wh a 900 Wh, pero "escoge, preferiblemente, una de

400 Wh o más, que te proporcionará una autonomía real desde 20 km a 50 ó 60 km, en función de la orografía del terreno y por dónde circules (en cuesta, una bici puede gastar un 200 % más; en ciudad las arrancadas continuadas también consumen bastante...), el nivel de asistencia que estés usando y el pedaleo que lleves a cabo", explica Guillermo Sanz, socio de Pedalibre, la asociación cicloturista de Madrid.

2 NIVELES DE ASISTENCIA Las bicis eléctricas suelen ofrecer, según modelos, de tres a cinco niveles de asistencia. Pero ya en el primer nivel "es como si te empujaran ligeramente", explica Sanz, "ayudándote con un 10 % o un 15 % de fuerza sumada a tu pedaleo"; "lo que viene a contrarrestar el peso añadido de una bicicleta eléctrica". Existen bicicletas que cuentan con un modo paseo (Walk Assist) que ayuda a mover la bici mientras se empuja a pie.

3 LAS MARCHAS Las bicicletas eléctricas cuentan en su

inmensa mayoría con un solo plato y de 6 a 12 piñones; estos últimos se traducen en 'marchas': las de paseo o urbanas, suelen equipar 7 u 8 piñones/marchas como máximo; las Mountain Bike (MTB) eléctricas suelen contar con cambios de 8 ó 12 piñones/marchas.

4 EL TAMAÑO DE LAS RUEDAS Y LOS FRENOS

"Cuanto más grandes sean las ruedas de una bicicleta (esto es, cuantas más pulgadas ofrezcan), mayor facilidad tendrá esta para pasar obstáculos", explica Tarodo: así, las MTB ya equipan llantas de 27,5 ó 29 pulgadas. A cambio, una bicicleta con ruedas pequeñas resulta más manejable y ágil, de ahí que existan bicis urbanas con este tipo de ruedas. En cuanto a los frenos, en las eléctricas encontrarás tres tipos de frenado que ofrecen, cada vez, más potencia: los V-Brake (las habituales zapatas), los discos de freno mecánicos y los discos de freno con sistema hidráulico.

5 EL CUADRO Los encontrarás de acero (en las bicicle-

tas más básicas), de aluminio (pesan un 15 % menos) y, más frecuentemente en las MTB, de fibra de carbono. Ahora bien, ten en cuenta que un sistema eléctrico suma de 9 a 10 kg al peso de la bici y que, por eso, estos vehículos suelen superar los 20 kg. De ahí que, "al menos en las bicis urbanas, eliminar peso no sea un factor muy determinante", explica Sanz. Sin embargo, "sí es importante en las MTB a la hora de saltar o de rebajar inercias durante un descenso", añade Tarodo.

6 LA TALLA La mayoría de las bicicletas ofrecen tallas en función de tu estatura, aunque gran parte de las bicis de ruedas pequeñas sólo están disponibles en talla única. Además, según el fabricante, encontrarás nomenclaturas distintas: por ej., en pulgadas, en centímetros, o con las siglas S, M, L, XL... Comprueba la talla que necesitas en bit.ly/tallasbicicleta, aunque, siempre que puedas, "lo mejor es que pruebes la bici", explica Tarodo.



1. DE MONTAÑA

Rockrider E-BIKE ST-100

● **999 euros** ● **¿Cómo es?** Es de las más baratas del mercado y promete una autonomía de hasta 85 km. Incluye frenos de disco, cuadro de aluminio y llantas de 27,5"; además de una pantalla multifunción que indica velocidad, nivel de batería, autonomía restante... Disponible en cuatro tallas.



■ **Batería:** 380 Wh. ■ **Asistencia:** 3 niveles + Walk Assist. ■ **Cambio:** Microshift M25 de 8 vel. ■ **Frenos:** De disco, con accionamiento mecánico. ■ **Cuadro/Peso:** Aluminio/22,5 kg. ■ **Equipamiento de serie:** Horquilla delantera regulable y de 100 mm de recorrido, batería extraíble, pantalla digital multifunción, timbre y luces.



BH Atom 29

● **2.049 euros**

● **¿Cómo es?** Esta MTB eléctrica de BH cuenta con llantas de 29" o el último motor de la compañía que, unido a su batería de 500 Wh, declara hasta 105 km de autonomía. Se comercializa en tres tallas, pero en un solo color: negro y rojo.

■ **Batería:** 500 Wh. ■ **Asistencia:** 4 niveles. ■ **Cambio:** Shimano Alivio de 9 velocidades. ■ **Frenos:** De disco, con accionamiento hidráulico. ■ **Cuadro/Peso:** Aluminio/No disponible. ■ **Equipamiento de serie:** Horquilla delantera regulable y de 100 mm de recorrido, batería con acceso lateral, pantalla multifunción de 2,8" a color.



Orbea Keram 30

● **2.299 euros**

● **¿Cómo es?** La MTB eléctrica de acceso de la histórica compañía de bicicletas vasca ofrece la posibilidad de incluir una segunda batería y doblar su autonomía, así como llantas de 29" o componentes de calidad como motor Bosch y frenos de disco hidráulicos Shimano. Disponible en cuatro tallas y cuatro colores.

■ **Batería:** 400 Wh. ■ **Asistencia:** 4 niveles + Walk Assist. ■ **Cambio:** Shimano Deore M5120 SGS Shadow Plus de 10 velocidades. ■ **Frenos:** De disco, con accionamiento hidráulico. ■ **Cuadro/Peso:** Aluminio/22,6 kg. ■ **Equipamiento de serie:** Horquilla delantera regulable y de 100 mm de recorrido, batería con acceso directo de carga y cierre de seguridad, pantalla multifunción.

Consulta cómo circular en montaña en IMBA.com

2. BICICLETAS URBANAS Y DE PASEO

Btwin Tilt 500

● **849 euros** ● **¿Cómo es?** Esta bici es plegable (así, sólo ocupa 83 cm de largo x 67 cm de alto x 45 cm de ancho). De talla única, es apta para personas de 1,85 m y hasta 100 kg y suficiente para trayectos no demasiado largos en ciudad (promete hasta 35 km de autonomía). Disponible en blanco, negro, y azul y naranja.



■ **Batería:** De 7,8 Ah x 24V (187,2 Wh). ■ **Asistencia:** 3 niveles. ■ **Cambio:** Shimano Tourney de 6 vel. ■ **Frenos:** De zapata V-Brake. ■ **Cuadro/Peso:** Acero/18,6 kg. ■ **Equipamiento de serie:** Luces, pata de cabra y guardabarros.



Moma e-bike 28 pro

● **1.249 euros** ● **¿Cómo es?** Fabricada en Barcelona, esta bici ofrece tecnología a la última (pantalla multifunción led) y una batería capaz (declara 120 km de autonomía) y extraíble a un precio ajustado. Eso sí, sólo se vende en una única talla y en color gris.

■ **Batería:** 624 Wh. ■ **Asistencia:** 4 niveles + Walk Assist. ■ **Cambio:** Shimano TX31 de 7 vel. ■ **Frenos:** De disco, con accionamiento hidráulico. ■ **Cuadro/Peso:** Aluminio/25 kg. ■ **Equipamiento de serie:** Luces, pata de cabra, suspensión frontal, guardabarros, cubreplato, pantalla digital y timbre.

Electrifica tu actual bici

■ **Es una opción** cada vez más popular y que utilizan, por ejemplo, repartidores. Acércate a tu tienda o taller de bicis y pregunta. Guillermo Sanz, de Pedalibre, explica que "estos kits, de marcas como Ciclotec o Bafang, incluyen todo lo necesario y suelen incorporar baterías de 575 Wh (puedes solicitar una mayor). Cuestan entre 650 y 800 euros con la instalación". Calcula que se sumarán en torno a 10 kg de peso a tu bicicleta.

¿Hay mercado de segunda mano?

■ "Mucho. Encontrarás la mayor oferta en portales de compraventa generalistas, como Milanuncios o Wallapop, pero también existen portales específicos, como el Mercadillo Puroenduro (en Facebook)", explica Víctor Tarodo. "A la hora de comprar ten claro qué bici necesitas y, sobre todo, debes ser muy cuidadoso con la talla. Y ojo con los precios 'demasiado buenos': hay muchas bicis eléctricas robadas y, por eso, ante cualquier duda, solicita siempre que te muestren la factura", aconseja el presidente de IMBA.

Respecto a los precios, "este sector está en constante avance tecnológico y, por eso, puedes encontrar bicis con dos años y en perfecto estado por menos de la mitad de su precio original", concluye.

PREGUNTAS CON RESPUESTA



¿Se pueden llevar en el transporte público?

● **DEPENDE DE TU AYUNTAMIENTO** (consulta su web). Por ejemplo, en Madrid, sólo se pueden llevar en el autobús bicicletas plegadas... y siempre en su plataforma central y en función de su ocupación (únicamente se podrán llevar bicis no plegables en las líneas 203 Expres Aeropuerto y 33, cuyos autobuses tienen soporte específico exterior). En el metro de la capital las bicis infantiles y plegables que viajen plegadas tienen consideración de equipaje de mano, con lo que puedes introducirlas sin problema. El resto de bicicletas tiene permitido el acceso de L a V durante todo el día excepto de 7:30 a 9:30 h, de 14 a 16 h y de 18 a 20 h. Los sábados, domingos y festivos se puede viajar con ellas sin restricciones.

Mientras tanto, en Barcelona, sólo se podrán montar en el autobús aquellas bicicletas plegables siempre que estén plegadas. En el metro, en cambio, podrás acceder con bicicletas plegadas en cualquier momento, y con las normales, sábados, domingos y días festivos, además de durante todo julio y agosto. El resto de días, sólo de 5 a 7 h, de 9.30 a 17 h y de 20.30 h hasta el cierre del servicio.

En los trenes de cercanías de ámbito nacional se pueden subir bicicletas siempre que la ocupación de los mismos lo permita: así, los revisores de Renfe pueden prohibir el acceso con una si la ocupación del tren es muy alta.

¿Cómo las debo transportar en el coche?

En el mercado existen hasta tres tipos de portabicicletas: de techo, aquellos que se colocan sobre el portón trasero (para vehículos 5p y familiares) y los que se instalan sobre la bola de remolque. Los dos primeros son los más habituales.

De techo

Son sencillos de instalar y económicos (para una bicicleta, desde 30 euros), aunque siempre necesitarás montar en tu coche previamente barras de techo (unas universales, desde unos 60 euros). Permiten montar las bicicletas más rápidamente (las sujetas por la rueda y por el cuadro) que en los de portón trasero, pero es más incómodo porque tendrás que subirlas hasta el techo. También son los que más afectan a la aerodinámica del vehículo y, por tanto, incrementan el consumo.



De portón

No suponen un desembolso excesivo (los encontrarás desde unos 80 euros) y lo mejor es que permiten llevar de 3 a 4 bicicletas (sujetas por el cuadro) en la parte trasera del vehículo. Eso sí, su instalación resulta algo más complicada (hay que ceñirlos al portón) y debes tener en cuenta que las bicicletas no deberían tapar ni las luces ni la matrícula de tu coche (tendrías que comprar una placa supletoria; unos 30 €).

Si la carga (las bicis) sobrepasa un 10 % de la planta del coche (ocurre en cuanto llevamos más de una bici), deberás señalizarla con la colocación de la señal V-20 (desde 20 euros en tiendas del automóvil, si no la llevas, te arriesgas a una sanción de 80 euros). Si, además, la carga sobrepasa por toda la anchura de la parte posterior, deberán colocarse dos paneles V-20, de forma que creen una geometría de V invertida.



¿Y las puedo llevar dentro de mi vehículo?

Sí. Si cabe en el maletero, no supone ningún problema (una bici plegable o una normal sin ruedas debería caber en un maletero amplio).

Ahora bien, si necesitas abatir los asientos traseros o llevarla directamente sobre ellos, es obligatorio que vaya sujeta a una parte fija del vehículo con cuerdas o unas cinchas de seguridad (en un accidente a 56 km/h, una bici de 14 kg sale despedida con una fuerza de 500 kg). Ojo, la bicicleta que viaje en el interior del habitáculo no debe nunca suponer una restricción de movimientos del conductor ni restarle campo de visión, así como tampoco interferir en la conducción; si la carga incumple algo de lo anterior, te pondrán sancionar con 80 euros.



Texto: REDACCIÓN FÓRMULA #URBAN

PATINETES ELÉCTRICOS, FUERA DE LAS ACERAS

Desde enero de 2021, los patinetes eléctricos no pueden circular por las aceras, pues ya son considerados vehículos automóviles y están sujetos a las mismas normas que coches y motos. Pero eso no es lo único que cambia en la nueva normativa, que contempla sanciones de hasta 1.000 euros para los infractores.

El Ministerio de la Presidencia publicó, el pasado 11 de noviembre, un Real Decreto, el 970/2020, que modifica el Reglamento General de Vehículos y el Reglamento de Circulación para identificar a los patinetes eléctricos que alcancen un máximo de 25 km/h como 'Vehículos de Movilidad Personal' (VMP). En virtud de esta catalogación, desde la entrada en vigor de la modificación, el 2 de enero de

2021, quedan obligados a todas las restricciones a las que están sujetos el resto de vehículos, entre ellas, la más decisiva: no pueden circular por aceras ni zonas peatonales, bajo sanción de 200 euros. Eso sí, el Real Decreto especifica una modificación en el Reglamento de Circulación que establece que ni los VMP ni las bicicletas con asistencia eléctrica requerirán de ningún carnet para utilizarse.

Y ADEMÁS...

Se estima que en España ya existen más de 700.000 patinetes en circulación, cifra que no para de crecer. Por ese motivo, el riesgo de que en un accidente haya un patinete implicado es cada vez mayor, debido a lo cual se han tomado tres importantes medidas:

- **Modificando el artículo 38.4** del Reglamento de Circulación, este Real Decreto añade que, con VPM, "se prohíbe circular por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado", así como por túneles urbanos.

- **Se creará un 'Manual de características'** para estos vehículos. Según ha señalado el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, los patinetes "se han comercializado sin las debidas garantías". Por eso, el Real Decreto recoge que, próximamente (no indica fecha), Tráfico creará un 'Manual de características de los vehículos de movilidad per-

sonal', en el que establecerá los requisitos técnicos que deben cumplir estos vehículos "para su puesta en circulación, la clasificación de los mismos, los procesos de ensayo para su certificación", así como "los mecanismos que se emplearán para su fácil identificación". Este manual, cuando se haya realizado, se publicará en el BOE y en la web de la DGT (www.dgt.es), pero también permitirá posibles cambios en el futuro, ya que "será actualizado cuando se modifiquen los criterios reglamentarios en materia de vehículos, tanto de carácter nacional como de la Unión Europea, o cuando la aparición de nuevas formas de movilidad lo requiera".

- **A partir de 2023, todos los VMP** deberán contar con un certificado de circulación. Se trata de una especie de ficha técnica con la que deberán contar todos los VMP una vez transcurran 24 meses desde la publicación en el BOE del citado Manual de características. Este certificado, que responderá a los requerimientos de este Manual, deberá ser solicitado por los fabricantes, importadores o los representantes del vehículo en España, y acreditará que el vehículo ha sido sometido a ensayos y pruebas y que cumple "con los requisitos técnicos de aplicación conforme a la normativa técnica nacional e internacional".



No necesitarás carnet

La identificación de los patinetes eléctricos como vehículos implica que están sujetos al código de circulación, pero no requieren de permiso de conducir (ni de licencia) para ser utilizados. Si una infracción conlleva retirada de puntos, esta no se llevará a cabo, aunque el infractor sí tendrá que abonar la multa correspondiente.

Los controles de alcoholemia, también para los conductores de patinete eléctrico

Como el resto de conductores, los de los patinetes no podrán superar la tasa de alcohol de 0,25 mg/L en aire espirado. En función del exceso, serán sancionados con desde 500 a 1.000 euros. Si han consumido drogas, la sanción será de 1.000 euros. En ambos casos, drogas o alcohol, el VMP será inmovilizado.

No uses el móvil

El uso del teléfono mientras se conduce, así como el de auriculares o cascos, está sancionado con 200 euros de multa.

¡Son vehículos monoplaza!

Un VMP está "dotado de una única plaza". Si van dos personas, la sanción es de 100 euros.

¿Y qué ocurre si es un menor quien comete una infracción?

Según el artículo 82 de la Ley de Seguridad Vial: "Cuando la autoría de [una infracción] corresponda a un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de la multa impuesta sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden".

¡Hasta Fernando Alonso tiene su patinete!

El fabricante de patinetes Pure Electric se ha asociado con Kimoa, marca perteneciente al piloto Fernando Alonso, para comercializar unas versiones Kimoa Edition de su nueva generación de patinetes. La oferta se compone de tres modelos, todos capaces de alcanzar 25 km/h: el Pure Air Go es el básico, que cuesta 349 euros y puede recorrer 20 km con cada carga de batería. Por encima, el Pure Air (449 euros) añade más potencia y eleva esa autonomía hasta los 30 km. Y por último, el Pure Air Pro de 599 euros permite recorrer hasta 50 km con una sola carga.

¿Y EL CASCO? ¿Y LAS LUCES?

Este Real Decreto y las modificaciones que conlleva no regulan todas las circunstancias de la circulación ni del estacionamiento de los VMP, por lo que, para no incurrir en infracciones, ten siempre presente la ordenanza de movilidad de tu ciudad. Así, por ejemplo, en Madrid el uso de casco es obligatorio para menores de 18 años. Y ojo en la capital, porque si estacionas el patinete en algún lugar que obstacule el tránsito peatonal, podrían sancionarte con 30 euros. Al respecto de esto último, en Sevilla está directamente prohibido

aparcar los patinetes en la acera, mientras que el uso de casco es opcional. La ciudad que va más allá es Barcelona: el pleno de la Ciudad Condal aprobó este año modificar la ordenanza de circulación para exigir la obligatoriedad de llevar casco, elementos reflectantes, luces, timbre y contratar un seguro de responsabilidad civil a los usuarios de los patinetes eléctricos. En cualquier caso, el no uso de casco o alumbrado podría ser sancionado con hasta 200 euros de multa.

Las ordenanzas están disponibles en las webs de los distintos ayuntamientos, pero



encontrarás un útil resumen de las ordenanzas referentes a VMP de las ciudades más importantes de España en bit.ly/ordenanzaspatinetes.

¿Y QUÉ MARCAS DE COCHES LOS VENDEN?

Recurriendo a acuerdos con especialistas en patinetes como Xiaomi o Segway, algunas marcas de coches ya comercializan su propio patinete, y otras como Ford o VW tienen planes de lanzar su patinete antes de 2022. Aquí te mostramos una selección de los que nos parecen más interesantes, desde el económico modelo de Hyundai hasta el sofisticado patinete de BMW.



Mercedes e-Scooter



Audi electric kick scooter



BMW X2 City

Modelo	Velocidad máxima	Autonomía	Precio
Audi electric kick scooter	20 km/h	65 km	849 €
BMW X2 City	25 km/h	35 km	2.399 €
Hyundai E Scooter	20 km/h	20 km	599 €
Mercedes e-Scooter	20 km/h	25 km	1.099 €
Seat eKickscooter 25	25 km/h	25 km	449 €
Seat eKickscooter 65	20 km/h	65 km	699 €
Volkswagen City Skater	20 km/h	15 km	N.D.



VW City Skater



Seat eKickscooter 25 y 65



Hyundai E Scooter



Texto: NICOLÁS MERINO

LOS MEJORES ACCESORIOS SI TE MUEVES POR LA CIUDAD

Si quieres desplazarte usando las diferentes alternativas de movilidad que ofrecen las ciudades, hazlo con estos accesorios para circular con todas las garantías de seguridad y comodidad.

CASCO ROLLER PARA PATINETE Y BICICLETA

LA FORMA ENVOLVENTE de este casco* protege zonas como la nuca o las orejas y es válido su uso tanto para patinetes como para bicicletas. También dispone de un cierre con hebilla que permite abrochar y desabrochar el casco con una sola mano. Su estructura de poliestireno y carcasa exterior ABS cuentan con la homologación europea EN 1078 para cascos para ciclistas y patinetes.



14,99 €



Y SI LO QUIERES PLEGABLE... Puedes adquirir este de la empresa valenciana Clozca que, plegado, reduce su volumen en un 45 % sin comprometer la seguridad; puedes conseguirlo *on-line* desde 49,95 €.

*Es recomendable llevarlo y obligatorio en vías interurbanas y para menores de 16 años en ciudad.

9,34 €

SOPORTE UNIVERSAL PARA SMARTPHONE

ESTE SOPORTE INCORPORA UN SISTEMA DE BLOQUEO con un engranaje giratorio que hace que el teléfono quede perfectamente fijado. Además, sus cuatro esquinas de nailon evitan que el *smartphone* se dañe en caso de caída. Para fijarlo a la bicicleta o el patinete, sólo hay que abrir la abrazadera y colocarlo en el manillar.



Para saber dónde puedes comprar estos productos accede a este QR

MOCHILA FRONTAL PARA PATINETE

GRACIAS A SUS ENGANCHES esta mochila se puede acoplar a la parte delantera del patinete y sus materiales resistentes previenen que los objetos en su interior se dañen ante una caída. Está acolchada por dentro y cuenta con un compartimento para guardar móviles y otras pertenencias como la cartera o las llaves.



24,69 €

19,21 €

POWER BANK XIAOMI DE 10.000 MAH

ESTA BATERÍA PORTÁTIL tiene capacidad para tres o cuatro cargas para el *smartphone*, dependiendo de cuál sea tu dispositivo. También es ideal para cargar *tablets* e incluso ordenadores portátiles gracias a su puerto USB-C. Su tamaño reducido te permitirá llevarla contigo a todas partes.



CANDADO KRYPTONITE PARA BICICLETA

TIENE FORMA DE U y está construido en acero de 13 mm de grosor, por lo que también te puede valer para asegurar tu *scooter*. Es resistente a cizallas y palancas e incluye un cable que te permite asegurar varias partes de la bicicleta. Pesa 1,61 kg e incluye dos llaves y un soporte para transportarlo fácilmente.

49,90 €



31,99 €

BOLSA DE 20 L PARA BICICLETA

ESTA BOLSA DOBLE de gran capacidad se puede montar en todo tipo de portaequipajes. Admite una carga útil de 7 kg por bolsa y está pensada para transportar las compras o prendas como chaquetas o abrigos. No está preparada para viajes o rutas fuera del asfalto. Ojo, para montarla, necesitarás un portaequipajes, que puedes encontrar a partir de 12,99 euros.

BOMBA DE AIRE PORTÁTIL XIAOMI

SU FORMA DE CANDADO te permitirá llevarla fijada en la mochila. Es válida para inflar las cámaras de la bicicleta o incluso los neumáticos de un *scooter*. Desde su pantalla LCD podrás comprobar la presión y con sus botones, aumentarla o disminuirla. Su batería de 2.000 mAh ofrece autonomía para inflar ocho cámaras de bicicleta y hasta seis neumáticos de moto, y se puede cargar al 100 % mediante un micro-USB en cuatro horas.



34,29 €



36,75 €

CHALECO REFLECTANTE PARA PATINETE Y BICICLETA

CUENTA CON DETALLES REFLECTANTES que garantiza tu visibilidad en 360 grados. Con un peso de sólo 100 gramos, ofrece una buena resistencia contra el viento y la lluvia. Eso sí, está preparado para usarse en rangos de entre 10 y 15 grados, por lo que no te abrigará con temperaturas más bajas.



21,99 €

KIT DE LUCES DELANTERAS Y TRASERAS

ESTE CONJUNTO DE LUCES se pueden colocar en varias zonas de la bicicleta, el patinete e incluso en la ropa o el casco. Su batería de 240 mAh le otorga una autonomía de 4,5 horas en modo fijo y de hasta nueve horas en la posición intermitente. En el caso de la luz delantera, tiene una potencia de 15 lúmenes y la trasera de 5 lúmenes. Ojo, estas luces no valen como sustituto del alumbrado obligatorio.



14,29 €

MOCHILA PLEGABLE DE 25 L

ESTA MOCHILA se puede plegar hasta ocupar un espacio mínimo y sólo pesa 226 gramos. Su capacidad de 25 litros está repartida en un compartimento principal para guardar objetos como un ordenador portátil y/o carpetas, un bolsillo frontal con cremallera, un bolsillo interno con cremallera y dos espacios laterales con red. Además, sus correas ajustables te permitirán utilizarla con absoluta comodidad.

PACK DE DOS RETROVISORES UNIVERSALES

GRACIAS A SU SISTEMA de fijación mediante una abrazadera, se pueden colocar en un manillar de bicicleta o de patinete. Cuentan con un ajuste en la parte superior para adaptarse a las diferentes estaturas de los usuarios.



9,90 €

GUANTES DE VERANO

SU COLOR AMARILLO FLÚOR hace que sean visibles desde largas distancias. Además, cuentan con refuerzos en la palma y el talón de la mano, así como zonas que ayudan a transpirar. También dispone de un material en los dedos pulgar, índice y corazón para poder utilizar el móvil sin tener que quitarte los guantes.



16,70 €

Texto: NICOLÁS MERINO



LAS EMPRESAS DE SHARING EN ESPAÑA

Tras un 2020 marcado por la pandemia, la empresas de vehículos compartidos van recuperando la normalidad y se preparan para el aumento en la demanda de sus servicios a partir del verano. Por eso, te facilitamos una completa guía con las principales empresas de coches, motos, patinetes y bicicletas compartidas que operan en España.

COCHES

Zity

● **Web:** zity.eco ● **Teléfono:** 911 501 118 ó 620 531 404 ● **Nº de vehículos:** 800 Renault Zoe Z.E. 40 eléctrico ● **Usuarios:** 400.000

ZITY

● **¿Dónde puedes encontrar sus coches?** **En Madrid:** Dentro de la M-30, en los distritos

de Puente de Vallecas, Villa de Vallecas, Moratalaz y Vicálvaro; así como en los barrios de Vinateros, Portazgo, Horcajo, Rosas, los alrededores del estadio Wanda Metropolitano y el aeropuerto (puedes recoger/dejar los coches en los parking de la T1 y de la T4, más info en bit.ly/31WYxlg). También hay en Alcobendas, Pozuelo de Alarcón, La Moraleja y Coslada; en cada una de estas localidades hay que dejar y recoger sus coches en las 22 plazas de aparcamiento destinadas para el uso exclusivo de carsharing.

■ A finales de 2021, Zity incluirá en su flota el nuevo Dacia Spring, el primer vehículo 100 % eléctrico de la marca rumana. Es el único servicio que llega al aeropuerto de Madrid-Barajas, aunque actualmente se encuentra suspendido.

● **Tarifas:** De 0,17 a 0,37 €/minuto. Y de 0,09 a 0,19 €/min en parada. ■ **Tarifa plana:** 23 €/2 h., 35 €/4 h., 49 €/8 h., 69 €/24 h., 99 €/48 h y 129 €/72 h. ■ **Tarifa hasta/desde el aeropuerto:** 7 € + el coste habitual del trayecto. Ojo, como la propia Zity señalaba en una actualización de sus redes sociales el pasado 18 de mayo, este servicio sigue sin estar operativo a causa de la pandemia y hasta que disminuya la incidencia de contagios.

Wible

● **Web:** wible.es ● **Teléfono:** 911 696 147 ó 635 730 730
● **Nº de vehículos:** 500 Kia Niro PHEV
● **Usuarios:** Más de 100.000

wible

● **¿Dónde puedes encontrar sus coches?** **En Madrid:** En la zona interior de la M-30. Además, llega

a Mirasierra, Las Tablas, Sanchinarro, Campo de las Naciones, Ciudad Universitaria y a municipios como Alcobendas y Majadahonda. También cubre la C/ Arturo Soria, la C/ Alcalá y los barrios de Concepción y Quintana. Sus coches se pueden recoger también en sus bases (están en Pozuelo, Las Tablas y Villaverde), por lo que abarca localidades como Getafe, Leganés, Villaverde y Aravaca. Tras su uso, hay que dejar el coche en una de sus tres localizaciones o dentro de la zona Wible en Madrid.

● **Tarifas:** De 0,25 a 0,31 €/min. 6 €/h a partir de la segunda hora y consecutivas. ■ **Precio por día:** 50 € cada 100 km (a partir de ese kilometraje se te cobrará 0,27 €/min.).

■ **Deja tu coche en un parking y alquila Wible**

Wible ha llegado a acuerdos con aparcamientos privados en Madrid en los que los usuarios pueden dejar los vehículos por sólo un euro más de lo que te costará el alquiler del Wible. Se encuentran en la Avda. de Burgos, Casino de la Reina, Colón, Galileo, Glorieta de Bilbao, Centro Comercial Moraleja Green, Orense, Ortega y Gasset, Padre Damián, Plaza de Castilla, Princesa, Quevedo y Relatores. Lo mismo ocurre con la base de Wible en Villaverde: si alquilas un Wible allí, podrás dejar tu coche por un euro.

Guppy

● **Web:** guppy.es ● **Teléfono:** 649 210 756 ● **Nº de vehículos:** Más de 60 Renault Zoe Z.E. 40 eléctrico ● **Usuarios:** Más de 10.000

guppy

● **¿Dónde puedes encontrar sus coches?**

En Gijón: En el distrito Centro, Gijón-Oeste y Gijón-Este. **En Santander:** En la mayor parte del espacio urbano de Santander (en espacios de interés como el El Sardinero o el Palacio de la Magdalena) y de la localidad de Torrelavega.

● **Tarifas:** 1 € por los primeros 10 km. A partir del km 11, te cobrarán 0,50 €/km y en espera 0,05 €/min.

■ Además de encontrar los coches de Goopy en Gijón, Santander y Torrelavega, la empresa cuenta con más 28 de puntos de estacionamiento exclusivo distribuidos por Asturias y Cantabria. Puedes comprobar su ubicación en bit.ly/3FWUnki (para Asturias) y en bit.ly/3crb8Sz (para Cantabria).

Free2Move

● **Web:** free2move.com ● **Teléfono:** 914 532 216 ● **Nº de vehículos:** Más de 600 vehículos, entre los que se encuentran los Peugeot e208, Citroën Berlingo, Citroën C-Zero y 50 unidades del Citroën Ami. ● **Usuarios:** 300.000

**FREE2
MOVE**

● **¿Dónde puedes encontrar sus coches?**

En Madrid: En el interior de la M-30.

También está presente en los barrios de Hortaleza, Montecarmelo, Chamartín, Tetuán, Ciudad Lineal, Salamanca, Moratalaz, Arganzuela. Asimismo, opera en Alcobendas.

● **Tarifas:** De 0,21 a 0,25 €/min. A partir de la tercera hora accederás automáticamente a la tarifa diaria (cuesta 49 €).

MEC Carsharing

● **Web:** meccarsharing.com
● **Teléfono:** 934 216 155
● **Nº de vehículos:** Más de 20 Nissan Leaf
● **Usuarios:** Más de 1.000

MEC
CARSHARING

● **¿Dónde puedes encontrar sus coches?**

En Barcelona: Están repartidos en las

bases que el servicio de *carsharing* de Nissan tiene en la zona metropolitana de Barcelona, Reus y Vilafranca del Penedès. La empresa quiere contar próximamente con otras dos bases en Sant Cugat y Vilanova i la Geltrú.

● **Tarifas:** 1 €/1 h., 45 €/1 día y 86 €/2 días.
■ **Tarifa de larga duración:** 220 €/1 semana, 400 €/2 semanas y 800 €/1 mes.

Ibilkari

● **Web:** ibilkari.com ● **Teléfono:** 689 514 885
● **Nº de vehículos:** Tiene una flota de Toyota Yaris, Auris y Renault Mégane. La empresa no ha facilitado el número de vehículos.
● **Usuarios:** Dato no disponible

ibilkari

● **¿Dónde puedes encontrar sus coches?** **En Bilbao:**

en los barrios de Indauchu, Abandoibarra y el Casco Viejo.

● **Tarifas:** Ofrece una tarifa de prueba, durante dos meses, en los que te cobrará 3 €/1 hora. Después tendrás elegir un contrato: Ocasional, por 4,5 €/h; Básico (pagando 6 €/mes), por 3 €/h; y Activo (pagando 18 €/mes), por 2 €/h.

GoTo Global

● **Web:** gotoglobal.com ● **Teléfono:** 917 715 249 ● **Nº de vehículos:** 300 Renault Zoe Z.E. 40 ● **Usuarios:** Más de 50.000

GO TO

● **¿Dónde puedes encontrar sus coches?**

En Madrid: Sus coches se pueden encontrar en todo el perímetro interior de la M-30.

Además, en el barrio de Canillejas y en una zona del barrio Fuencarral-El Pardo.

Share Now

● **Web:** share-now.com ● **Teléfono:** 911 309 473
● **Nº de vehículos:** 450 Smart EQ fortwo y EQ forfour
● **Usuarios:** Más de 280.000

SHARENOW

● **¿Dónde puedes encontrar sus coches?**

En Madrid: Dentro del perímetro de la M-30; además, opera en los barrios de Sanchinarro, Barrio del Pilar, San Isidro, Puerta del Ángel, Opañel, Vista Alegre, Puerta Bonita; y en el este de la capital, cubre los distritos de Hortaleza, Ciudad Lineal, Moratalaz, Canillas y San Blas.

● **Tarifas:** Desde 0,19 €/min. Smart EQ fortwo y desde 0,21 €/min. Smart EQ forfour.

■ **4 € si dejas recargando sus coches en sus bases**

SHARE NOW te recompensa con hasta 4 euros de crédito por enchufar uno de sus coches con la batería baja (ojo, tiene que estar por debajo del 80 %) en uno de sus siete centros de recarga en Madrid; se encuentran en Avenida de Portugal 155; Calle Cercedilla 3; Calle Gravina 21; Avenida General Perón 27; Calle Julián Camarillo 17; Calle Goya 115; y Avenida de América 6.

Cargreen

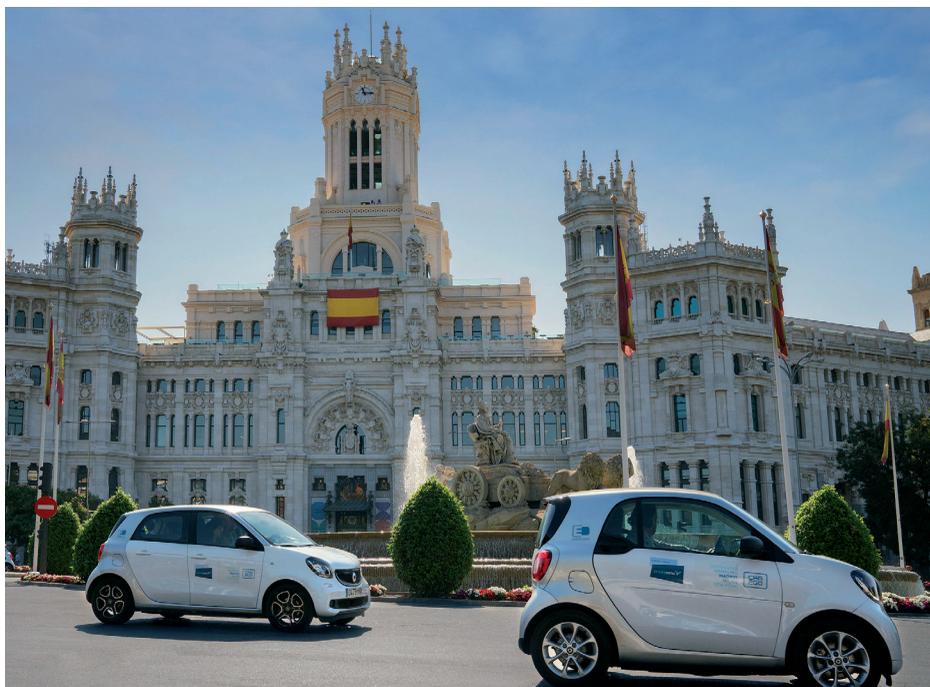


● **Web:** cargreen.es ● **Teléfono:** No disponible. Pueden contactar en clientes@cargree.es ● **Nº de vehículos:** 100 Smart EQ fortwo ● **Usuarios:** Más de 1.000

● **¿Dónde puedes encontrar sus coches?**

En Valencia: Se encuentran repartidos por el área metropolitana de Valencia, dentro del perímetro de la V-30.

● **Tarifas:** 19 € alta en el servicio y 0,33 euros/min.



Ubeeqo

- **Web:** ubeeqo.com ● **Teléfono:** 912 820 915
- **Nº de vehículos:** Más de 600 coches repartidos entre Madrid y Barcelona ● **Usuarios:** Más de 100.000



● **¿Dónde puedes encontrar tus coches?**

En Madrid: En toda la

almendra interior de la M-30; pero también en los barrios de Villaverde, Carabanchel, Ciudad Lineal, Moratalaz, Barajas y Fuencarral-El Pardo, así como en las poblaciones de Las Rozas, San Sebastián de los Reyes, Coslada, Vicálvaro, Vallecas, Leganés, Fuenlabrada, Alcorcón y Móstoles. **En Barcelona:** Están disponibles en más de 140 aparcamientos públicos (en los que sus coches tienen plazas reservadas), repartidos por el área metropolitana de la Ciudad Condal. También los puedes encontrar en Badalona o Sant Cugat del Vallès.

● **Tarifas:** En Madrid: A partir de 3,50 €/1 h. y de 19 €/24 h. En Barcelona: A partir de 6,50 €/1 h. y de 48 €/24 h.

Alma Carsharing

- **Web:** alma.mobi/es ● **Teléfono:** 917 695 898 ● **Nº de vehículos:** 70 Volkswagen e-Up! y Opel Corsa-e ● **Usuarios:** Más de 1.000



● **¿Dónde puedes encontrar tus coches?** **En Zaragoza:** su coches están disponibles dentro del área

delimitado por la vía de circunvalación Z-40.

● **Tarifas:** 0,99 € el primer minuto y 0,30 € el resto de minutos.

Muvon Carsharing

- **Web:** muvon.es ● **Teléfono:** 623 188 381 ● **Nº de vehículos:** 6 (5 en Palma de Mallorca y 1 en Alcudia); BMW i3, Renault Zoe Z.E. 40 eléctrico y Hyundai Ioniq.
- **Usuarios:** Más de 500



● **¿Dónde puedes encontrar tus coches?**

En Palma de Mallorca: se encuentran repartidos en los barrios de El Junquet, San Pedro y Cort; también

hay un vehículo disponible en la localidad de Alcudia, al norte de la isla.

● **Tarifas:** 7,20 €/hora.

BICICLETAS

Lovesharing

- **Web:** lovesharing.com/bikesharing/
- **Teléfono:** 902 006 017 ● **Nº de bicicletas:** No facilitado por la empresa ● **Usuarios:** Más de 1.000



● **¿Dónde puedes encontrar tus bicis?**

En Lanzarote: En los

municipio de Tegui y Playa Blanca, y cerca del aeropuerto César Manrique. **En Fuerteventura:** En las localidades de Corralejo Caleta de Fuste, Las Corcobadas, Tarajalejo, Cañada del Río, Costa Calma y Solana Matorral. **En Gran Canaria:** En Maspalomas, Playa del Inglés, Puerto Rico, Meloneras y San Fernando.

● **Tarifas:** 5 €/1 h. y 20 €/1 día. Ojo, a partir de las cuatro horas seguidas de uso te cobrarán como un día completo.

Donkey Republic

- **Web:** donkey.bike/es ● **Teléfono:** 518 888 731 (atienden en inglés). ● **Nº de bicicletas:** Más de 1.000 bicicletas mecánicas
- **Usuarios:** Más de 50.000



● **¿Dónde puedes encontrar tus bicicletas?**

En Barcelona: Están disponibles en las zonas más turísticas de la ciudad: la mayoría, en los distritos del Eixample y Sant Martí y en L'Hospitalet de Llobregat.

● **Tarifas:** Va desde los 15 minutos por 2 €, hasta las dos semanas por 120 €.

Protégete frente al coronavirus

Algunos servicios como BiciMAD te obligarán a llevar guantes para evitar cualquier contacto directo con los puños de la bicicleta. También es recomendable que no toques las pantallas en aquellas estaciones que dispongan de una. En cualquier caso, recuerda aplicarte gel hidroalcohólico en las manos tras tocar cualquier superficie que pueda haber tocado antes otra persona.

Usa siempre casco

El uso de casco es obligatorio para los menores de 16 años en toda España, independientemente de la vía por la que circulen. Los mayores de 16 años únicamente deberán llevarlo por Ley si transitan por vías interurbanas. Aun así, desde Fórmula #Urban, recomendamos su uso siempre que te subas a una bicicleta.

RideMovi (antes Mobike)

- **Web:** ridemovi.com/es/ ● **Teléfono:** No tienen; e-mail, support@ridemovi.com
- **Nº de bicicletas:** Más de 4.000. Tienen dos modelos: eléctrica y mecánica. ● **Usuarios:** Más de 70.000



● **¿Dónde puedes encontrar tus bicicletas?** **En Madrid:** En el interior de la M-30, en la zona Centro, la de Chamberí o en barrios como el de Salamanca. **En Barcelona:** En los barrios de El Raval, El Born,

el Barrio Gótico y la playa de la Barceloneta. **En Zaragoza:** En parte del Casco Antiguo, Romareda, Parque de Roma, Barrio de Jesús, Cogullada, Montecanal y Casablanca.

● **Tarifas:** 0,20 €/min. para las bicicletas eléctricas, disponibles sólo en Madrid y Barcelona. 0,60 €/10 min. en las bicicletas mecánicas, disponibles en Zaragoza.



Tucycle

- **Web:** tucycle.com ● **Teléfono:** 653 300 846
- **Nº de bicicletas:** 150 bicicletas mecánicas
- **Usuarios:** Más de 5.000



● **¿Dónde puedes encontrar sus bicicletas?** **En Gijón:** En los distritos Centro, Este, Oeste y Sur; también

en una zona junto al Hospital Universitario de Cabueñes.

● **Tarifas:** 0,50 €/30 min.

■ **¿Y qué pasa con las bicis de Cooltra?** La empresa con sede en Barcelona lanzó, el pasado verano, un servicio de bicicletas eléctricas compartidas en la Ciudad Condal, que llegó a contar con 600 vehículos (que se podían reservar desde la app de la empresa). Sin embargo, a día de hoy no se encuentra operativo y, desde la compañía, no saben indicarnos cuándo volverá a la actividad.

BiciMAD

- **Web:** bicimad.com ● **Teléfono:** 010 ó 915 298 210 si llamas desde fuera la ciudad de Madrid.
- **Nº de bicicletas:** 2.964 bicicletas eléctricas.
- **Usuarios:** Más de 100.000



● **¿Dónde puedes encontrar sus bicicletas?**

En Madrid: Están presentes en 264 estaciones repartidas por toda la almendra central de Madrid, dentro del perímetro de la M-30.

● **Tarifas:** Abonado Anual: tiene un coste de 25 € (15 € si tienes la tarjeta de transporte); con él, te cobrarán 0,50 €/primeros 30 min. y 0,60 €/siguiente fracción de 30 min. Tarjeta Ocasional: Es gratuita. 2 €/1 hora y 4 €/la segunda hora. Ojo, sea cual sea tu plan de uso, sólo puedes usar la bicicleta un máximo de dos horas (te cobrarán una penalización de 4 € cada hora que te pases). Si quieres seguir utilizando BiciMAD, tendrás cambiar de bicicleta.

■ **Si no quieres depender de las bicicletas ancladas en las estaciones...** BiciMAD Go es un nuevo servicio de bicicletas sin base fija (puedes dejarlas donde quieras dentro de su zona operativa). Está gestionado por la EMT, tiene un total de 454 bicicletas eléctricas, opera en la misma zona de servicio que BiciMAD y su tarifa es de 0,19 euros/min. Puedes darte de alta en www.bicimadgo.es

Bicing

- **Web:** bicing.barcelona/es ● **Teléfono:** 937 078 900 ● **Nº de bicicletas:** 5.000 bicicletas mecánicas y 1.500 eléctricas.
- **Usuarios:** Más de 100.000



● **¿Dónde puedes encontrar sus bicicletas?** **En Barcelona:** Bicing suma un total de 517 estaciones que se reparten por los diez distritos de Barcelona: Ciutat Vella, Nou Barris, Horta-Guinardo, Sarrià-Sant Gervasi, Les Corts, Gracia, Sants, Eixample, Sant Martí y Sant Andreu.

● **Tarifas:**

	Tarifa Plana (50 € al año)		Pago por uso (35 € al año)	
	Bicicleta mecánica	Bicicleta eléctrica	Bicicleta mecánica	Bicicleta eléctrica
Primeros 30 min.	Gratis	0,35 €	€	0,55 €
30 min. a 2 horas, fracciones de 30 min.	0,70 €	0,90 €	0,70 €	0,90 €
A partir de 2 horas	5 €/hora	5 €/hora	5 €/hora	5 €/hora

■ Más servicios de bicicleta municipal

Casi todas las grandes ciudades españolas disponen de sus propios servicios de alquiler de bicicletas. Por ejemplo, Valencia, con Mibisi, cuenta con 1.000 bicicletas repartidas en 100 estaciones, sus primeros 30 minutos son gratis y después te cobrarán 0,40 € por la segunda media hora y, en adelante, 0,80 €/h.; Sevilla tiene Sevici, dispone de 2.600 bicicletas y entre sus diferentes abonos, podemos encontrar uno de 13,33 € que nos permite realizar viajes ilimitados durante siete días; Zaragoza, por su parte, tiene 1.300 bicicletas, los 30 primeros minutos son gratis y después cada fracción, hasta un máximo de dos horas, te costará 0,52 €. Ciudades como Málaga, Bilbao o Coruña cuentan a su vez y respectivamente con los servicios de MálagaBici, Bilbaobizi y Bicicoruña.

MOTOS

Cooltra

- **Web:** cooltra.com/es ● **Teléfono:** 911 309 473
- **N° de motos:** Más de 3.500. Tiene dos modelos: Govecs GO! S3.4 para Madrid y Valencia (con una velocidad punta de 85 km/h y 70 km de autonomía) y Askoll eS1 para Barcelona y también Madrid (45 km/h y 70 km de autonomía).
- **Usuarios:** Más de 300.000



¿Dónde puedes encontrar sus motos?

En Madrid: En zona interior de la M-30, así como en Ciudad Universitaria, los barrios de Las Tablas, Mirasierra, Hortaleza, Ciudad Lineal, San Blas y Sancharro, y algunas áreas de Avda. Ciudad de Barcelona, Avda. Cardenal Herrera Oria, C/ Alcalá y C/ Arturo Soria. **En Barcelona:** En los barrios de Les Corts, L'Eixample, Sant Gervasi, San Martín, La Sagrera, San Andrés de Palomar y Zona Franca. También en la población de L'Hospitalet de Llobregat. **En Valencia:** En los barrios de Ciutat Vella, Ensanchem Camins Al Grau, Beteró, Campanar, Alboraya, Malvarrosa, Malilla, Favareta, Benicalap, Benicalap y Torrefiel.

- **Tarifas:** 0,28 €/min. Tarifa plana: 19 €/8 h., 29 €/24 h. y 39 €/48 h.

■ Alquila una moto Cooltra desde Free Now

Esta app de taxis ofrece, desde hace algunas semanas, el alquiler de motos de la compañía española. Para alquilar una, sólo tienes que pulsar sobre el icono de vehículos de dos ruedas y el mapa te mostrará las motos más cercanas a tu posición. Eso sí, la primera vez que quieras alquilar una moto, tendrás que validar tu permiso de conducir desde la propia app.

Moter

- **Web:** moter.es ● **Teléfono:** 617 238 712 ● **N° de motos:** 30 ciclomotores eléctricos (50 km/h y una autonomía de 70 km) ● **Usuarios:** Más de 1.000



¿Dónde puedes encontrar sus motos?

En A Coruña: Sus motos se pueden encontrar en los barrios de Cidade Vella, Riazón, Juan Flórez, Santa Lucía, Cuatro Caminos, Matogrande, así como la Avda. Finisterre, Avda. de Arteixo, Ronda de Outeiro y la estación de tren A Coruña-San Cristóbal.

- **Tarifas:** 0,25 €/min.

Acciona Movilidad

- **Web:** movilidad.acciona.com ● **Teléfono:** 900 866 002 ● **N° de motos:** 3.500 Silence S02 (80 km/h y una autonomía de 125 km). ● **Usuarios:** Más de 500.000



¿Dónde puedes encontrar sus motos?

En Madrid: En el interior de la M-30, y en Las Tablas, San Charro, Hortaleza, Ciudad Lineal, parte de La Moraleja, así como una zona del Barrio del Pilar, de Mirasierra, Moratalaz y Canillejas. También presta servicio en San Sebastián de los Reyes, Alcobendas y Pozuelo de Alarcón.

En Barcelona: En todo el área metropolitana de la Ciudad Condal; también en zonas de Montjuïc y L'Hospitalet de Llobregat.

En Valencia: En los barrios de Ciutat Vella, Mestalla, Algirós, Mlavarrosa, Ciudad de las Artes y las Ciencias, Malilla, Ruzafa, Patraix, Tres Forquesm

Mislata, Campanar, Burjassot, Benicalap, Benimaclet y Alboraya.

En Sevilla: En el interior de la SE-30, así como en zonas de Bellavista, Montequinto, las Universidades Pablo de Olavide y Loyola, Tomares, Castilleja de la Cuesta, Gines y Bormujos.

En Zaragoza: En Casco Antiguo, Arrabal, La Jota, Actur, La Almozara, Delicias, Montecanal, Valdespartera, Casablanca, Universidad, Centro, Venecia, Torrero, Parque Venecia y las Fuentes; también en parte de Santa Isabel y el Parque Goya.

En Málaga: Está en los barrios de Las Chapas, Los Almendros, Mainake, Cruz de Humilladero, zonas de Barcenilla, Pedregalejo, El Palo, Palmilla y el Parque Tecnológico.

- **Tarifas:** 0,28 €/min. con el modo de conducción Standard; 0,29 €/min. con el modo Custom, 0,35 €/min. con el modo Xtra y 0,10 €/min. con la tarifa pausa.

Yego

- **Web:** rideyego.com ● **Teléfono:** No tienen. Hay que contactar a través del chat de la app o en marc@rideyego.com ● **N° de motos:** 1.732 Rayvolt (50 km/h y una autonomía de 60 km). ● **Usuarios:** Más de 100.000



¿Dónde puedes encontrar sus motos?

En Barcelona: En todo el área metropolitana de Barcelona, a excepción del distrito de Sarrià-Sant Gervasi. **En Valencia:** En el perímetro interior de la V-30, además de en dos zonas en Burjassot y Alboraya.

En Sevilla: En el interior de la SE-30, así como en los barrios de Triana, Tablada, Tiro de Línea, El Plantinar, Nervión, Heliópolis, Los Bermejajes, Cartuja, Cerro de Águila,

Huerta de Santa Teresa, Polígono San Pablo, San Julián, Barriada San Diego, San Gil y San Lorenzo. **En Málaga:** En el Distrito Centro, los barrios de Cruz de Humilladero, Carretera de Cádiz, Camino de Antequera, Hacienda Bizcochero y San Felipe Neri. Asimismo, en una amplia zona de la N-340 hasta Playa Virginia.

- **Tarifas:** En Barcelona y Valencia: 0,28 €/min. En Sevilla y Málaga: 0,27 €/min.

GoTo Global

- **Web:** gotoglobal.com/goto-spain
- **Teléfono:** 917 715 249 ● **N° de motos:** 450 Niu NQi Sport ● **Usuarios:** Más de 50.000



¿Dónde puedes encontrar sus motos?

En Madrid: Dentro del perímetro interior de la M-30, así como en los barrios de Hortaleza y Ciudad Lineal.

- **Tarifas:** 3 € los primeros 15 min. Después, 0,30 euros/min. y 0,15 euros/min. en parada.

Cityscoot

- **Web:** cityscoot.eu/es/barcelona
- **Teléfono:** 911 238 886
- **N° de motos:** 641 Govecs Go! S1.5 (45 km/h y una autonomía de 60 km). ● **Usuarios:** Más de 100.000



¿Dónde puedes encontrar sus motos?

En Barcelona: En gran parte de su área metropolitana, así como en parte de la Ronda de Dalt.

- **Tarifas:** 0,26 €/min.

Movo

- **Web:** movo.me/es/ ● **Teléfono:** 911 238 345
- **N° de motos:** 1.372 Niu NQi Sport (45 km/h y una autonomía de 80 km).
- **Usuarios:** Más de 200.000



● **¿Dónde puedes encontrar sus motos?** **En Madrid:** En parte del perímetro interior de la M-30.

También en zonas del Barrio del Pilar, Mirasierra, San Juan Bautista y la Elipa; asimismo, se podrán alquilar/aparcar sus *scooters* en zonas como la Avda. de la Albufera, Camino de los Vinateros, C/ Antonio López o la Avda. Cardenal Herrer Oria.

En Barcelona: En toda el área metropolitana de la Ciudad Condal.

● **Tarifas:** 0,24 €/min.

■ **Utiliza sus motos (y patinetes) desde la app de Cabify** La compañía española de multimodalidad Cabify ha lanzado un modelo de suscripción llamado 'A dos ruedas'. En él, por 19,95 euros al mes, sus usuarios podrán realizar 10 viajes de hasta 6 euros en las motos y patinetes eléctricos de Movo. Sólo está disponible en Madrid y, en principio, limitado a 40.000 usuarios; aunque próximamente se irá ampliando a más personas. Asimismo, el plan 'Pedalea' permite utilizar el servicio de alquiler a largo plazo de bicicletas Bive. A través de su web (bive.me), podrás elegir entre cuatro modelos, dos de ellos eléctricos, junto a un servicio de mantenimiento y revisión anual. Está disponible en Madrid y Valencia y tiene un precio de 28,95 € mensuales para las mecánicas y de 49,95 € al mes para las eléctricas.

Moving

- **Web:** moving.com ● **Teléfono:** 956 556 393 ● **N° de motos:** 5.000 Torrot Muvi L3 (70 km/h y autonomía de 70 km/h).
- **N° de usuarios:** Más de 100.000



● **¿Dónde puedes encontrar**

sus motos? **En Valencia:** En el interior de la V-30 y en algunas zonas de Quart de Poblet, Burjassot, Alaquàs, Alboraya, Torrent, Pinanyà, Paiporta, Sedaví, Benimamet, Xirivella y Benetússer.

En Sevilla: En el interior de la SE-30. También en zonas como la Avda. Juan Pablo II, C/ Inca Garcilaso, Camino de los Descubrimientos, C/ Afán de la Ribera y Avda. de Hytasa. **En Zaragoza:** En el perímetro interior de la Z-40. Así como en zonas de Valdepartera, Montecanal, Rosales del Canal, Valdefierro, Torre San Lamberto, Campus del Actur, Parque

Goya, Santa Isabel y Parque Venecia. **En Córdoba:** En los barrios de Ciudad Jardín, Olivos Borrachos, Huerta de Santa Isabel, Parque Figueroa, Margaritas-Colonia de la Paz, Huerta de la Reina, Santa Rosa, El Carmen, Ollerías, Sagunto, San Pedro, San Francisco-Ribera, Fray y Albino, así como las calles Poeta Juan Ramón Jiménez y Agustín de la Oliva. **En Cádiz:** En el barrio de Santa María, La Cortadura, parte de la CA-33, y en la Avda. Duque de Nájera, C/ Campo del Sur, Avda. Doctor Gómez Ulla, Avda. del Puerto, Paseo Carlos II, Alameda Marqués de Comillas, Alameda de Apodaca y el Real Club Náutico de Cádiz.

● **Tarifas:** 0,25 €/min. y 0,12 €/min. en parada.

Seat MótoSharing

- **Web:** seat.es ● **Teléfono:** 932 964 635 ● **N° de motos:** 632 Seat MÓ eScooter (con una autonomía de 125 km).
- **Usuarios:** Más de 60.000

● **¿Dónde puedes encontrar sus motos?** **En Barcelona:** Está



presente en los distritos de Sarrià, Gràcia, Sant Andreu, Sant Martí, El Clot, Poble Nou, Eixample, Sants, Les Corts. También en la población de L'Hospitalet de Llobregat.

● **Tarifas:** 0,26 €/min. y 0,09 €/min. en parada.

Lovesharing

- **Web:** lovesharing.com/motosharing/
- **Teléfono:** 828 701 280 (Gran Canaria) 822 700 000 (Tenerife)
- **N° de motos:** Más de 350 Silence SO2 (80 km/h y una autonomía de 125 km).
- **Usuarios:** Más de 10.000



● **¿Dónde puedes encontrar sus motos?** **En Tenerife:** En Santa Cruz de Tenerife, Playa de las Teresitas, Valleseco Norte y Sur, Residencial

Anaga, en el aparcamiento de la Avda. Venezuela y en el Hospital Quirón. **En Gran Canaria:** En los barrios de Vegueta, Arenales, Ciudad Jardín, Puerto y Las Alcaravanas; también en los aparcamientos de Mercado de Vegueta, Elder, Intermodal El Rincón, Metropol, Subida de Mata, en las Facultades de Ciencias de la Salud de Humanidades de la Universidad de Las Palmas, en el CC 7 Palmas y en el CC Las Ramblas Centro.

● **Tarifas:** 0,24 €/min. con el modo de conducción Standard; 0,26 €/min. con el modo Custom, 0,32 €/min. con el modo Xtra y 0,07 €/min. con la tarifa Pausa.

Ojo con estas apps...

Al cierre de esta edición nos hemos encontrado irregularidades en varias apps de *motosharing*. Entre las que operan en Barcelona, Oiz, Iberscot, Avant y TuCycle sólo funcionan con teléfonos con sistema operativo iOS (los modelos de Apple). Si quieres utilizarlas en un dispositivo Android tendrás que descargarte la app Reby y darte de alta en ella como usuario. En Valencia, Blinkee.City no muestra sus motos.



PATINETES

Vigila dónde aparcas...

Ojo, las zonas marcadas en rojo (o en colores llamativos) en el mapa de las diferentes apps indican los sitios de las ciudades donde no se pueden dejar estacionados los patinetes. Si lo aparcas allí, el patinete se quedará bloqueado (nadie podrá usarlo) y algunas empresas te cobrarán una penalización.

GoTo Global

- **Web:** gotoglobal.com/goto-spain
- **Teléfono:** 917 715 249 ● **Nº de patinetes:** 400
- **Usuarios:** Más de 50.000



● **¿Dónde puedes encontrar sus patinetes?** **En Madrid:** Dentro la M-30 y en los barrios de Hortaleza y Ciudad Lineal.

En Madrid: Dentro la M-30 y en los barrios de Hortaleza y Ciudad Lineal.

● **Tarifas:** El primer viaje es gratis. A partir del segundo, 0,20 €/min. o 0,15 €/min... si contratas el Plan GoTo Smart (tienes que pagar una mensualidad de 5 €).

Spin

- **Web:** spin.app ● **Teléfono:** 911 982 375
- **Nº de patinetes:** 1.000 (500 en Madrid y 500 en Tarragona) ● **Usuarios:** No facilitado (desde el 1 de marzo, más de 92.000 trayectos)



● **¿Dónde puedes encontrar sus patinetes?**

En Madrid: En todo el perímetro interior de la M-30. **En Tarragona:** En los barrios de Buenavista, Camp Clar, Torreforta, La Granja, La Floresta, El Serrallo, Barri del Port, Eixample, Eixample Nord y Sant Pere i Sant Pau.

● **Tarifas:** En Madrid: 4,99 €/1 h., 6,99 €/2 h., 9,99 €/24 h., 29,99 €/7 días y 69,99 €/30 días. En Tarragona: 2,49 €/1 h., 2,99 €/2 h., 6,99 €/24 h., 19,99 €/7 días y 39,99 €/1 mes.

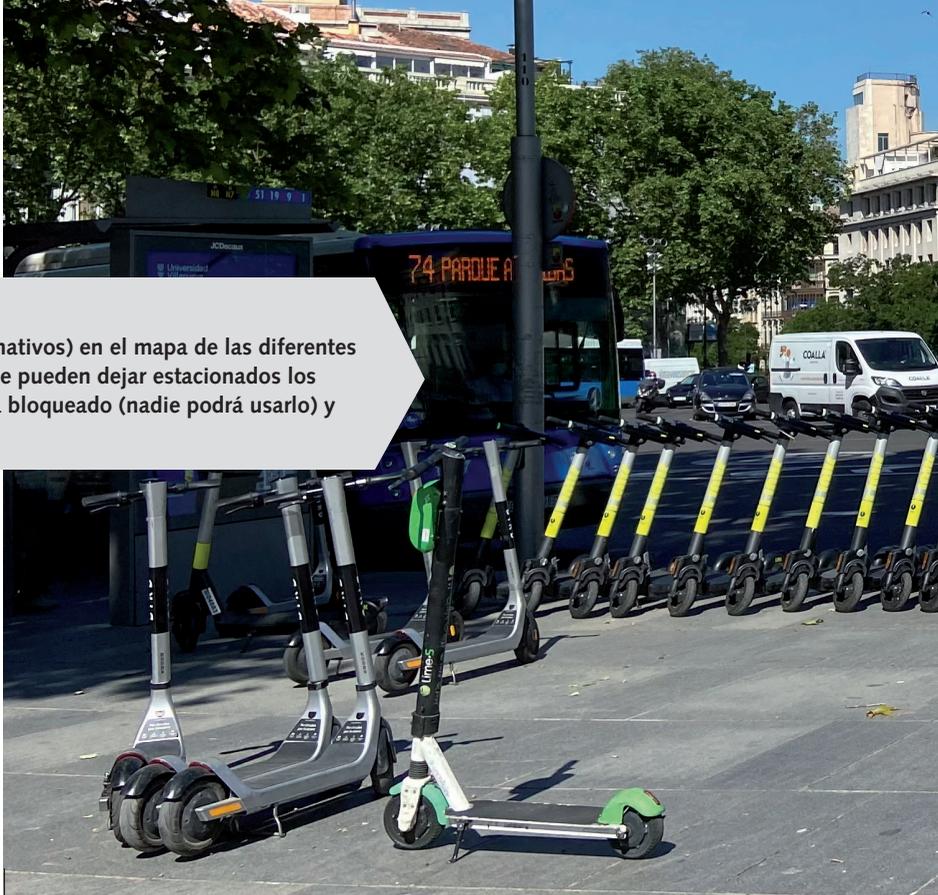
Bolt

- **Web:** bolt.eu/es ● **Teléfono:** No tienen; e-mail, madrid@bolt.eu
- **Nº de patinetes:** Aprox. 270
- **Usuarios:** No disponible



● **¿Dónde puedes encontrar sus patinetes?** **En Madrid:** En todo el perímetro interior de la M-30.

● **Tarifas:** El desbloqueo es gratuito y el coste 0,10 €/min.



Lime

- **Web:** li.me/es/ ● **Teléfono:** No tienen; e-mail, support@limebike.com
- **Nº de patinetes:** No disponible ● **Usuarios:** No disponible



● **¿Dónde puedes encontrar sus patinetes?** **En Madrid:**

En el interior de la M-30, pero también en Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Moncloa-Aravaca. Asimismo, en las localidades de San Sebastián de los Reyes, Rivas Vaciamadrid, Parla, Tres Cantos y Alcalá de Henares. **En Sevilla:** En una pequeña zona del barrio de Montequinto.

En Tarragona: En los barrios de Gavarres, Torreforta, Eixample, Sant Pere i Sant Pau y Llevant. **En Málaga:** En El Romeral, Teatinos, Hacienda del Bizcochero, Cruz de Humilladero, Los Guindos, Palmilla, La Caleta y una amplia zona de la N-340 hasta El Candado.

● **Tarifas:** 1 € el desbloqueo y 0,15 €/min.

■ **Puedes alquilar sus patinetes desde la app de Uber** Tras la absorción de Jump (la empresa de patinetes eléctricos propiedad de Uber) por parte de Lime, desde su propia app también podrás coger sus patinetes. Sólo tienes que pulsar 'Alquilar' para encontrar el patinete más cercano a tu ubicación, seguir el itinerario hasta el mismo y, antes de subirte a él, aceptar los términos y condiciones de Lime. Luego tendrás que desbloquear el patinete con tu móvil con el código QR que tiene en el manillar y podrás comenzar tu viaje. Cuando quieras finalizar el trayecto, abre la aplicación de Uber, asegúrate de que estás aparcando en una zona autorizada y pulsa 'Finalizar viaje'.

Bird

- **Web:** bird.co/es/ ● **Teléfono:** No tienen; e-mail, hello@bird.com
- **Nº de patinetes:** Más de 50 ● **Usuarios:** Más de 50.000



● **¿Dónde puedes encontrar sus patinetes?** **En Alcalá de Henares:**

El área de servicio abarca toda la ciudad, incluido el Hospital Universitario Príncipe de Asturias.

● **Tarifas:** 1 € por desbloquear y 0,15 €/min.



Link

● **Web:** www.link.city/es ● **Teléfono:** No tienen; e-mail, support@link.city ● **N° de patinetes:** Más de 500 ● **Usuarios:** Más de 100.000

LINK

● **¿Dónde puedes encontrar sus patinetes?** **En Madrid:**

En el interior de la M-30, así como en los barrios del Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Usera, Carabanchel, Moncloa-Aravaca, Hortaleza

y Ciudad Lineal. También los encontrarás en Alcalá de Henares. **En Málaga:** En los barrios de El Romeral, Teatinos, Hacienda del Bizcochero, Los Guindos, Ciudad Jardín, Parque del Sur, San Felipe Neri, El Ejido, Conde de Ureña, La Malagueta y parte de la N-340. **En Lanzarote:**

En Costa Teguiuse, Arrecife y Puerto del Carmen. **En Fuerteventura:** En la localidad de Corralejo y el Polígono Industrial Zec.

● **Tarifas:** 1 € por desbloquear y 0,15 €/min.

Reby*

● **Web:** reby.co ● **Teléfono:** No tiene, si chat desde la propia app ● **N° de patinetes:** Más de 1.000 ● **Usuarios:** Más de 100.000

Reby

● **¿Dónde puedes encontrar sus patinetes?***

En Zaragoza: En el interior de la Z-40 y en los barrios de Cogullada, Parque Goya y Actur. **En Tarragona:** En los barrios de Torreforta, Eixample, Part Alta y Sant Pere i Sant Pau. **En Terrassa:** En las zonas Sant Pere, Ca n'Anglada, Sant Llorenç y Matadepera. **En Gijón:** En las áreas de La Arena, Viesques, Ceares, Nuevo Rocés, Pumarín, El Lla, El Natahoyo y Cimadevilla.

● **Tarifas:** 1 € por desbloquear y 0,15 €/min

Euskooters

● **Web:** euskooters.eus ● **Teléfono:** 633 242 760 ● **N° de patinetes:** No disponible ● **Usuarios:** Más de 5.000

euskooters

● **¿Dónde puedes encontrar sus patinetes?** **En Gexto:** En los barrios de Algorta, Aiboa, Pinueta e Iturriaga.

● **Tarifas:** 0,95 € por desbloquear y 0,15 €/min.

Movo

● **Web:** movo.me/es/ ● **Teléfono:** 911 238 345 ● **N° de patinetes:** 150 ● **Usuarios:** 200.000

● **¿Dónde puedes encontrar sus patinetes?**

Movo

En Madrid: Dentro de la M-30. También en zonas del Barrio del Pilar, Mirasierra, San Juan Bautista y la Elipa; asimismo, se pueden alquilar/aparcar sus

patinetes en zonas como la Avda. de la Albufera, Camino de los Vinateros, C/ Antonio López o también en la Avenida Cardenal Herrera Oria.

● **Tarifas:** 1 €/primeros 5 min. y 0,15 € por cada 1 min.

*En los próximos meses llegará también a Sevilla, donde podría operar hasta con 1.000 patinetes. También lo hará, con el mismo número de vehículos la empresa sueca Voi, que abandonó su presencia en Madrid, Málaga y Murcia en 2019 y 2020.

Texto: SALVADOR HERNÁNDEZ

APPS DE MOVILIDAD

LAS MEJORES OPCIONES GRATUITAS PARA TU MÓVIL

Según el estudio 'Informe Mobile en España y en el Mundo 2020', en nuestro país hay cerca de 7,6 millones de 'adictos' al móvil. Entre sus aplicaciones, cada vez es más frecuente encontrar opciones para pagar aparcamientos, trazar rutas más rápidas o localizar el coche compartido más cercano. Estas son las mejores.

WAZE

ES UN NAVEGADOR con funcionalidades sociales que permite diseñar la ruta más rápida hacia un destino, teniendo en cuenta la presencia de incidentes como obras, accidentes de tráfico o atascos en el recorrido. Cuando el destino se encuentra dentro del área de Madrid Central, el sistema lanza un aviso al usuario informando de las restricciones presentes. Para hacer más sencillo este detalle, es posible añadir en las opciones de la app qué etiqueta medioambiental tiene el vehículo que se utiliza para que no muestre esta alerta si no es necesaria.



Valoración ★★★★★☆

+ Lo mejor: Al haber multitud de usuarios conectados al mismo tiempo, las alertas de incidencias en tiempo real son muy completas y realistas.

- Lo peor: El cálculo de la hora de llegada al destino no siempre es realista, debido a la acumulación de retrasos en el trayecto a causa del tráfico o accidentes.

MOOVIT

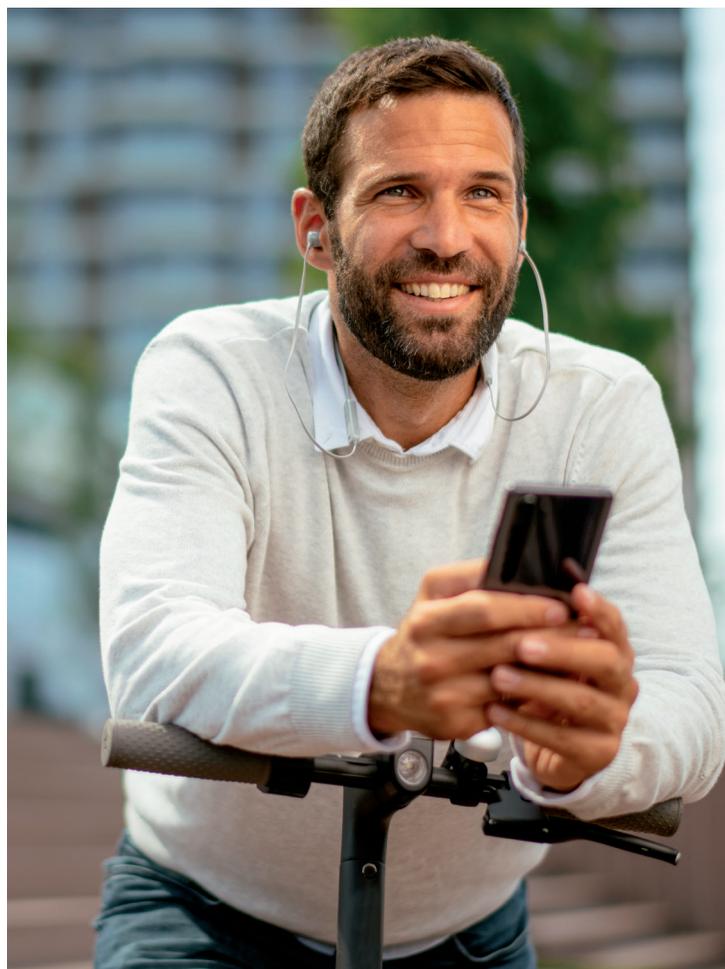
ESTA APP está disponible para 3.400 ciudades de 112 países, y en 45 idiomas. Permite planificar trayectos utilizando distintos servicios (autobús, metro, cercanías, etc.), calculando el tiempo total de trayecto y los intervalos de espera. Además, el usuario puede recibir las indicaciones sobre su ruta en tiempo real para que pueda viajar con confianza, incluso en zonas que no conozca de antemano. Y todo ello, sin necesidad de tener la conexión a Internet del móvil activada en todo momento.



Valoración ★★★★★★

+ Lo mejor: Alerta al usuario cuándo debe cambiar de línea o de medio de transporte para llegar más rápidamente al destino fijado.

- Lo peor: No está disponible para todas las ciudades de España.



MAAS MADRID

APP CREADA por la EMT de Madrid que ofrece un localizador de servicios de movilidad para seleccionar el modo de desplazamiento en la capital, utilizando medios como la bici, el coche, la moto, el autobús o el metro. Además de localizar las paradas de transporte público, ubica también las estaciones de BiciMAD y facilita reservar taxis, motos y coches compartidos desde la propia app.



Valoración ★★★★★☆

+ Lo mejor: Es muy eficiente mostrando aparcamientos y puntos de recarga para coches eléctricos.

- Lo peor: No está disponible para usuarios con teléfonos Apple.

SMOU

PUESTA EN MARCHA por el Ayuntamiento de Barcelona, esta *app* pretende integrar todas las opciones de movilidad urbana y sostenible. Recoge información sobre los servicios de aparcamiento de pago, tanto en la calle como en subterráneos, así como los puntos de recarga eléctrica, la red de bicicletas compartidas de Bicing y los coches compartidos de Drivy.



Valoración ★★★★★

+ Lo mejor: El usuario puede pagar directamente desde la *app* cada uno de los servicios que se incluyen.

- Lo peor: No incorpora la red de metro y autobuses urbanos, que cuentan con su propia *app* de TMB (Transportes Metropolitanos de Barcelona).

CITYMAPPER

PERMITE planificar todo tipo de viajes tanto en transporte público como en vehículos compartidos. Integra los servicios de FREE NOW, Uber, SHARE NOW, Free2Move, Virtuo, Ubeego, Cooltra, Acciona, Mooving, Lime o Link, entre otros. Para cada viaje muestra el tiempo total que se empleará; en el caso del transporte público, también se visualiza la localización de cada parada y el tiempo de espera necesario.



Valoración ★★★★★

+ Lo mejor: Alerta al usuario cuando debe cambiar de línea o de medio de transporte para llegar más rápidamente al destino fijado.

- Lo peor: Es necesario estar registrado en cada uno de los servicios y contar con su *app* propia instalada en el teléfono.

FREE2MOVE

CREADA POR EL GRUPO PSA, del que depende el servicio de coche compartido Free2Move. Además de este servicio, la *app* también ofrece poder alquilar un coche e información sobre ofertas de Hertz, Avis, Europcar o Sixt, entre otros. Permite conocer los servicios más cercanos a tu ubicación y, en el caso de los vehículos eléctricos, su carga en tiempo real. ¿Lo mejor? Que podrás reservar estos servicios desde la *app*.



Valoración ★★★★★

+ Lo mejor: Está disponible en las principales ciudades europeas (Lisboa, Londres o París, por ejemplo).

- Lo peor: No recoge información sobre ninguna empresa de patinetes compartidos.

URBI

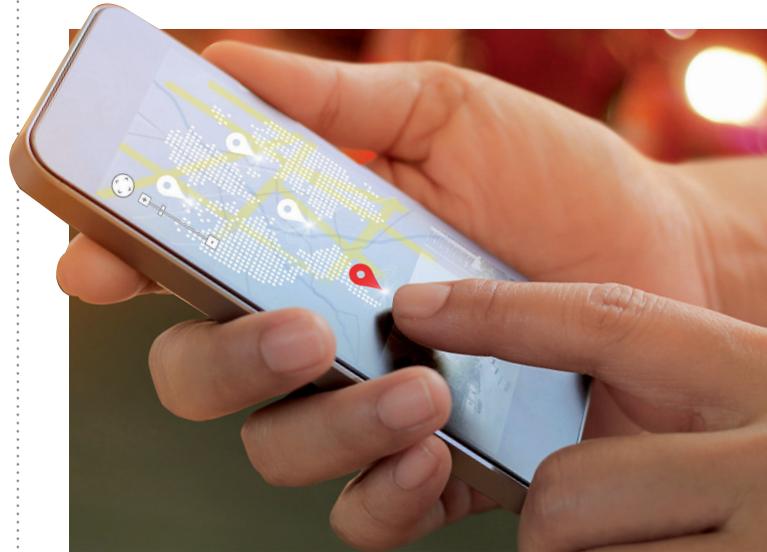
AGRUPA en una misma *app* todos los servicios de movilidad a los que el usuario se ha suscrito, ya sea de coches compartidos (WiBLE, Zity, Free2Move...), motos (Muving, Ioscoot, Movo, Acciona...), patinetes (Tier, Lime...), bicicletas (BiciMAD, Valenbisi...) o transporte público. Una vez que se introduce el destino al que se quiere viajar, la *app* muestra todas las posibilidades de acuerdo con la ubicación en la que te encuentres, y te permite comparar servicios por duración y precio.



Valoración ★★★★★

+ Lo mejor: Cuenta con historial de reservas para hacer más fácil controlar los gastos mensuales en movilidad.

- Lo peor: Algunos precios no se actualizan en tiempo real, por lo que es aconsejable confirmarlos antes de usar el servicio elegido.



CHIPI

PERMITE localizar todos los coches compartidos (Car2Go, Free2Move, Ziti, WiBLE...), las motos (eCooltra, Muving, Ioscoot...), las bicis de alquiler (BiciMAD, Mobike, Donkey Republic), los patinetes (Lime), los taxis (Mytaxi, Micocar) y los coches con chofer (Uber, Cabify) en ciudades como Madrid, Barcelona, Málaga, Valencia, Zaragoza y Las Palmas, así como en ciudades tales como París, Roma, Nueva York y México DF. También es posible localizar las paradas de metro y autobús en cada ciudad. Una vez que indicas a dónde quieres ir, el sistema compara automáticamente el coste del trayecto y el tiempo que emplearás con la mejor combinación.



Valoración ★★★★★

+ Lo mejor: Permite filtrar y elegir únicamente los servicios de movilidad que utilizas con más frecuencia para que sus recomendaciones sean más útiles.

- Lo peor: El precio de algunos servicios puede fluctuar por factores como el tráfico o la demanda, por lo que es recomendable comprobar directamente en esos servicios el importe que supondrá su uso.

ESTA PRIMAVERA...
NO PODRÁS
DEJAR DE MIRAR
TUS PANTALLAS

autofacil.es



Muy pronto llega a todos tus dispositivos
nuestra nueva y renovada web....

¡NO TE LA PIERDAS!

ETIQUETAS ECOLÓGICAS

¿CUÁL ELEGIR?

A medida que más modelos ofrecen toda la gama posible de mecánicas (desde diésel y gasolina a 100 % eléctricas, híbridas o de gas) la cuestión de qué etiqueta escoger se vuelve más candente.

Los distintivos ambientales llegaron a finales del año 2015, y lo hicieron para quedarse. Su propósito es incentivar la compra de modelos menos contaminantes, que mejoren la eficiencia del transporte y la calidad del aire en las ciudades. Y para ello, se basan tanto en incentivos económicos (exenciones fiscales) como no dinerarios (la posibilidad de transitar por carriles de alta ocupación o acceder al centro de las ciudades). Al principio, la inmensa mayoría de los modelos eran de categoría C... y lo que es más relevante: dentro de un modelo no solía existir la posibilidad de escoger entre distintas etiquetas. Eso se traducía en que no había mucho dilema: al elegir modelo, te casabas con una etiqueta. Pero eso ha cambiado, y ahora la etiqueta es una variable más de compra.



C

■ Hasta hace poco, podía definirse como la etiqueta de los coches 'normales'. Cualquier coche nuevo que no sea híbrido ni enchufable o eléctrico, viene con pegatina C. También tiene derecho a ella cualquier gasolina homologado bajo las normas Euro 4, 5 ó 6, y diésel Euro 6 (en términos prácticos, modelos de gasolina matriculados a partir de 2006 y diésel a partir de 2014):



ECO

■ Le corresponde a los vehículos homologados como enchufables con autonomía eléctrica inferior a 40 km, híbridos eléctricos (o HEV, sin importar la potencia o tensión de la hibridación), así como propulsados tanto por Gas Natural Comprimido (GNC) como por Gas Licuado del Petróleo (GLP).



CERO

■ La ostentan aquellos híbridos enchufables con más de 40 km de autonomía eléctrica, los eléctricos de autonomía extendida (ahora mismo no se comercializa ninguno), los modelos 100 % eléctricos y aquellos exóticos (por ejemplo, propulsados por una pila de combustible).

¿Qué ventajas tienen?



DISTINTIVO C

■ En la jerarquía de las etiquetas, los vehículos C se sitúan por encima de los modelos antiguos con etiqueta B (gasolina matriculados a partir de 2000 y diésel a partir de 2006) y aquellos que directamente carecen de etiqueta (anteriores a esos años, deberían lucir la A, que aún no existe). En condiciones

normales, la etiqueta C no proporciona grandes ventajas. Sin embargo, parece que esta etiqueta va a ser necesaria para acceder a la zona de bajas emisiones de Barcelona... y es obligatoria para acceder a Madrid cuando se activa el Escenario 4 del

protocolo anticontaminación. De manera que, si vives en una gran ciudad, te conviene tenerla.

DISTINTIVO CERO

■ Obviamente, es la pegatina que otorga los máximos superpoderes. Con ella puedes aparcar gratis en las zonas de estacionamiento regulado de muchas ciudades, puedes usar los carriles BUS-VAO, acceder gratis a algunas autopistas y circular durante los episodios de alta contaminación. Es la cima de la jerarquía de etiquetas, y estará a salvo de los efectos de cualquier modificación futura de los distintivos (por ejemplo, si se crean nuevas etiquetas). Acceder a todas estas ventajas supone aceptar el sobrecoste de adquirir un híbrido enchufable (disponibles desde unos 26.000 euros) o un modelo 100 % eléctrico.

DISTINTIVO ECO

■ Es el distintivo que ofrece la mejor relación coste/beneficios, y por eso todos los fabricantes se han centrado en obtenerlo para algunas versiones de sus modelos. En la actualidad, la pegatina Eco brinda acceso a zonas de circulación restringida como Madrid Central. También otorga bonificaciones en los parquímetros (por ejemplo, en Madrid, del 50 %... aunque eso depende de las ordenanzas municipales). Sin embargo, su principal valor es frente a la introducción de limitaciones futuras: actualmente, la pegatina Eco engloba a tantos vehículos que los ayuntamientos no van a poder aplicar restricciones justas sobre estos coches.

Si tienes un coche con pegatina C, puedes conseguir el distintivo Eco realizando una transformación a GLP



¿Cuándo compensan?

DISTINTIVO C

■ **A LA HORA DE DECANTARSE POR** una versión con etiqueta C, hay que tener en cuenta factores como el tipo de vehículo, la motorización, el uso que se le va a dar, dónde se va a utilizar, cuánto se va a conservar el vehículo y el presupuesto disponible.

Si vives lejos de una gran ciudad, y no sueles realizar viajes a lugares como Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla... el distintivo ambiental no es un factor que deba preocuparte. Si además piensas conservar el vehículo durante muchos años, ni siquiera entrará en tus cálculos el factor depreciación. Si además realizas muchos kilómetros (y por ello piensas decantarte por un diésel), no le des más vueltas, porque los diésel microhíbridos aún no abundan mucho.

Si vives en un gran núcleo urbano, o necesitas entrar a diario en uno (como Madrid o Barcelona), el distintivo C puede ser un inconveniente. Si piensas vender el coche relativamente pronto (por ejemplo, tras tres años), contar con la etiqueta C también va a acelerar su depreciación. Ten en cuenta que

Madrid y Barcelona acaparan la mayor cantidad de ventas de usados, y los modelos Eco van a ser cada vez más codiciados.

Si necesitas entrar a Madrid Central o al Área Metropolitana de Barcelona, no te puedes permitir un coche con etiqueta C. Además, ten en cuenta que cada vez hay más ciudades con un plan específico anticontaminación que contempla la activación de una Zona de Bajas Emisiones, como por ejemplo Sevilla, Valencia y Valladolid. Recuerda también que, de aprobarse finalmente la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, esta contempla que todos los municipios de más de 50.000 habitantes (unas 145 localidades españolas) cuenten, antes de 2023, con una Zona de Bajas Emisiones.



DISTINTIVO ECO

■ **YA HEMOS REPASADO LOS MOTIVOS** 'legales' para hacerse con un modelo con pegatina Eco (que son, sobre todo, la incertidumbre sobre el acceso a las ciudades a medio plazo y una depreciación más lenta). Pero no todo es cuestión de leyes: muchos modelos Eco tienen ventajas al margen de la normativa.

En el caso de los modelos a gas, está el menor coste por kilómetro. Si realizas muchos kilómetros al día (por ejemplo, entre tu casa y tu lugar de trabajo) y vives o pasas cerca de surtidores de GLP o GNC, te interesa uno de estos modelos. Especialmente, el GNC; un combustible que (como ya hemos mencionado) actualmente tiene un coste imbatible.

Si realizas muchos kilómetros, y los recorres en ciudad (pongamos 20.000 km al año, y de ellos más del 70 % en ciudad o con tráfico muy denso), es probable que te interese hacerte con un auténtico híbrido eléctrico, porque esta clase de mecánica ofrece mejor fiabilidad, confort de conducción y cifras de consumo que un diésel (unos motores que no se llevan bien con las paradas frecuentes, ni con los recorridos cortos, especialmente en lo que respecta a la longevidad de su filtro de partículas). Además, ten en cuenta que todos los full-hybrid carecen de cambio y embrague (o no tienen velocidades, como en el caso de Toyota u Honda, o equipan un cambio automático, como ocurre, por ejemplo, con los híbridos de Kia y Hyundai).

E
C
O





0

Emisiones



DISTINTIVO CERO

■ **EXISTEN DOS GRANDES GRUPOS** de clientes avocados a la pegatina Cero. Por un lado, están aquellos que quieren disfrutar de las ventajas que otorga esta pegatina en la actualidad. Si esta es tu motivación (entrar en Madrid Central, aparcar gratis en zonas de estacionamiento regulado, garantizarte el derecho a circular con tu coche incluso en los episodios de contaminación más duros), pero además necesitas viajar con frecuencia, lo que estás buscando es un híbrido enchufable. Además de la pegatina Cero, estos vehículos ofrecen la posibilidad de ahorrar bastante en combustible... aunque sólo si tus recorridos diarios



encajan a la perfección con los 40 km de autonomía eléctrica real que ofrece la mayoría (el caso ideal es vivir a 40 km del trabajo... y poder cargar allí cada día).

El segundo grupo son aquellas personas interesadas en un coche 100 % eléctrico. Sin embargo, esta clase de coche tiene tantas ventajas (confort, facilidad de

conducción) e inconvenientes (coste elevado, autonomía limitada, red de recarga rápida aún insuficiente para viajar) que la pegatina Cero no es su principal rasgo característico... sino sólo un atributo más que tendrá peso en la compra, pero no debería resultar decisivo.

Recuerda también que los híbridos eléctricos suelen ser más ruidosos en carretera, sobre todo en las fases de aceleración, de manera que, aunque desempeñan un buen papel en vías de circunvalación, pueden no resultar tan confortables como un motor 'convencional' a la hora de viajar, sobre todo por zonas montañosas y carreteras convencionales de doble sentido.

La forma más sencilla de pasar de la pegatina Eco a Cero es optar por la versión híbrida enchufable... más cara



65° ANIVERSARIO DE LUIKE EDITOR

Con la movilidad del Siglo XXI
y nuestras nuevas webs como protagonistas

En Luike Editor estamos de celebración.

Si hace poco Autofácil cumplía 20 años de vida de su edición impresa, ahora es nuestra editorial la que celebra su 65° aniversario, y lo hace más ligada que nunca a las nuevas formas de desplazarse, los innovadores vehículos de transporte personal y, en definitiva, a la movilidad del Siglo XXI.

Pero las novedades no acaban ahí, ya que también estamos de lanzamiento, con las nuevas **autofacil.es** y **formulamoto.es**,

la web especializada en motos de LUIKE Editor. Dos páginas que ya eran referencia por la calidad de su información, y que ahora mejoran la experiencia de sus usuarios con un nuevo diseño en el que prima la velocidad de carga, la facilidad para navegar desde el móvil y la posibilidad de recibir notificaciones personalizadas con las noticias de última hora. Disfrutar de la mejor información del mundo del motor nunca fue tan sencillo y agradable. A partir de ahora, no podrás dejar de mirar las pantallas.



autofacil.es EN CIFRAS

Usuarios /mes +1,6 mill.	Pág. vistas/mes +5,5 mill.	Tiempo medio visita 3:09 min.	Pág. vistas 2020 66 mill.
------------------------------------	--------------------------------------	---	-------------------------------------

Canales

evo fórmula **#urban**
TodoTerreno

Los aficionados a los automóviles más exclusivos tienen un espacio específico en **evomagazine.es**. Y si te gustan la aventura, en **totoderreno4x4.es** encontrarás toda la información sobre los 4x4 y SUV, así como rutas, preparaciones... Por último, podrás estar al tanto de todo lo referente a movilidad en **autofacil.es/movilidad/**

Web en constante crecimiento

Con más de 19 millones de usuarios y más de 66 mill. de páginas vistas en 2020, **autofacil.es** cubre todos los ámbitos relacionados con la información del motor. Nuestros usuarios pueden encontrar novedades, ofertas, noticias de movilidad, guías de compra, coches con descuento, comparadores de seguros...

SERVICIOS EN TU MÓVIL

- Guía de precios
- Comparador de seguros
- Buscador de radares
- Precios con descuento
- Modelo de contrato de compraventa



autofácil más cerca

Las redes sociales son el canal perfecto para mantener el contacto más directo con lectores y usuarios. Nuestra comunidad aglutina ya a más de 231.000 seguidores.

Más de
231.800
seguidores



Newsletter

Una comunidad de más de 53.000 usuarios recibe semanalmente nuestras **newsletters**. El boletín de **autofácil**, con la mejor información y los servicios y promociones que más pueden interesar a los usuarios. Con periodicidad quincenal, también enviamos sendos boletines específicos con la mejor información de **evo** Magazine y del mundo del **TodoTerreno**. Tampoco nos olvidamos de los amantes de las dos ruedas, con nuestra **newsletter** de FórmulaMoto.



4 newsletters
temáticas

+53.000
usuarios
registrados

fórmula #urban

La nueva movilidad

Director Editorial Carlos Hernández

Equipo de Redacción

Director Javier Arús / jarus@luike.com
Director de esta edición Enrique Espinós / eespinos@luike.com
Subdirector Miguel Tineo / mtineo@luike.com
Jefe técnico Álvaro Sauras / asauras@luike.com
Redactora jefe Cristina Muñoz / cmunoz@luike.com
Equipo de pruebas Eduardo Alonso, Pablo García, Rogelio Camargo, Pablo Poza

Corresponsal en Miami, EE.UU. Antonio Rguez. 'Toñejo'

Han colaborado en este número Nicolás Merino, Dani Navarro, Salvador Hernández, Alberto Martínez, Rubén Aranda (fotografía)

Equipo de Diseño

Jefe de departamento David Calvo
Maquetación Alberto Martín, Isabel Peñalvo

Equipo de Publicidad

Equipo comercial Francisco Andrés / fandres@luike.com
91 364 39 83
Vicky Grasas / vgrasas@luike.com
91 354 01 59
Virginia Vicente / vvicente@luike.com
91 364 39 82

Marketing y Eventos

Director Tomás Cordero / tcordero@luike.com
Coordinador Pablo García / pgarcia@luike.com

Equipo Digital y Servicios Editoriales

Coordinador web Francisco Cañadilla
Editor contenidos web Andrés Martínez
Servicios editoriales Salvador Hernández
Social Media Manager Marisa Nocea / mnocea@luike.com
Producción Digital David Pérez / dperez@luike.com

Proveedores y Servicios

Director Técnico de Sistemas Quike Hernández
Impresión Einsa Print
Distribución SGEL

LUIKE IBEROAMERICANA
DE REVISTAS | LIDER

AV. CARDENAL HERRERA ORIA 296 1º, 28035 MADRID (ESPAÑA)
TEL. 91 354 60 00 FAX 91 364 39 74 / AUTOFACIL@LUIKE.COM

Presidente Fundador Enrique Hernández-Luike
Presidente Carlos Hernández
Director General Juan Hernández-Luike
Consejero Delegado Antonio Hernández
Producción y Distribución Antonio Hernández
Finanzas y RR.HH. Mónica Hidalgo
Controller Administrativo Samuel Isaacs
Servicios Generales Isabel Martín

Miembro de la Asociación de Revistas de Información ARI y la Sección Española de la Federación Internacional de la Prensa Periódica (FIPP).



Depósito Legal: M-38598-2018

© LUIKE Iberoamericana de Revistas. Cualquier reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de parte o totalidad de esta obra sólo puede ser hecha con autorización de sus titulares. Más información: Centro Español de Derechos Reprográficos (www.cedro.org). LUIKE no se hace responsable de las opiniones vertidas por los autores.



Certificado PEFC
Este papel procede de bosques gestionados de forma sostenible, reciclado y fuentes controladas
PEFC®
PEFC14-38-00163 www.pefc.es

65° ANIVERSARIO DE LUIKE EDITOR

Con la movilidad del Siglo XXI
y nuestras nuevas webs como protagonistas

En Luike Editor estamos de celebración.

Si hace poco Autofácil cumplía 20 años de vida de su edición impresa, ahora es nuestra editorial la que celebra su 65° aniversario, y lo hace más ligada que nunca a las nuevas formas de desplazarse, los innovadores vehículos de transporte personal y, en definitiva, a la movilidad del Siglo XXI.

Pero las novedades no acaban ahí, ya que también estamos de lanzamiento, con las nuevas **autofacil.es** y **formulamoto.es**,

la web especializada en motos de LUIKE Editor. Dos páginas que ya eran referencia por la calidad de su información, y que ahora mejoran la experiencia de sus usuarios con un nuevo diseño en el que prima la velocidad de carga, la facilidad para navegar desde el móvil y la posibilidad de recibir notificaciones personalizadas con las noticias de última hora. Disfrutar de la mejor información del mundo del motor nunca fue tan sencillo y agradable. A partir de ahora, no podrás dejar de mirar las pantallas.



autofacil.es EN CIFRAS

Usuarios /mes

+1,6 mill.

Pág. vistas/mes

+5,5 mill.

Tiempo medio visita

3:09 min.

Pág. vistas 2020

66 mill.

Canales

evo fórmula **#urban**
TodoTerreno

Los aficionados a los automóviles más exclusivos tienen un espacio específico en **evomagazine.es**. Y si te gustan la aventura, en **totoderreno4x4.es** encontrarás toda la información sobre los 4x4 y SUV, así como rutas, preparaciones... Por último, podrás estar al tanto de todo lo referente a movilidad en **autofacil.es/movilidad/**

Web en constante crecimiento

Con más de 19 millones de usuarios y más de 66 mill. de páginas vistas en 2020, **autofacil.es** cubre todos los ámbitos relacionados con la información del motor. Nuestros usuarios pueden encontrar novedades, ofertas, noticias de movilidad, guías de compra, coches con descuento, comparadores de seguros...

SERVICIOS EN TU MÓVIL

- Guía de precios
- Comparador de seguros
- Buscador de radares
- Precios con descuento
- Modelo de contrato de compraventa



autofácil más cerca

Las redes sociales son el canal perfecto para mantener el contacto más directo con lectores y usuarios. Nuestra comunidad aglutina ya a más de 231.000 seguidores.

Más de
231.800
seguidores



Newsletter

Una comunidad de más de 53.000 usuarios recibe semanalmente nuestras **newsletters**. El boletín de **autofácil**, con la mejor información y los servicios y promociones que más pueden interesar a los usuarios. Con periodicidad quincenal, también enviamos sendos boletines específicos con la mejor información de **evo** Magazine y del mundo del **TodoTerreno**. Tampoco nos olvidamos de los amantes de las dos ruedas, con nuestra **newsletter** de FórmulaMoto.



4 newsletters
temáticas

+53.000
usuarios
registrados

fórmula #urban

La nueva movilidad

Director Editorial Carlos Hernández

Equipo de Redacción

Director Javier Arús / jarus@luike.com

Director de esta edición Enrique Espinós / eespinos@luike.com

Subdirector Miguel Tineo / mtineo@luike.com

Jefe técnico Álvaro Sauras / asauras@luike.com

Redactora jefe Cristina Muñoz / cmunoz@luike.com

Equipo de pruebas Eduardo Alonso, Pablo García, Rogelio Camargo, Pablo Poza

Corresponsal en Miami, EE.UU. Antonio Rguez. 'Toñejo'

Han colaborado en este número Nicolás Merino, Dani Navarro, Salvador Hernández, Alberto Martínez, Rubén Aranda (fotografía)

Equipo de Diseño

Jefe de departamento David Calvo

Maquetación Alberto Martín, Isabel Peñalvo

Equipo de Publicidad

Equipo comercial Francisco Andrés / fandres@luike.com
91 364 39 83
Vicky Grasas / vgrasas@luike.com
91 354 01 59
Virginia Vicente / vvicente@luike.com
91 364 39 82

Marketing y Eventos

Director Tomás Cordero / tcordero@luike.com

Coordinador Pablo García / pgarcia@luike.com

Equipo Digital y Servicios Editoriales

Coordinador web Francisco Cañadilla

Editor contenidos web Andrés Martínez

Servicios editoriales Salvador Hernández

Social Media Manager Marisa Nocea / mnocea@luike.com

Producción Digital David Pérez / dperez@luike.com

Proveedores y Servicios

Director Técnico de Sistemas Quike Hernández

Impresión Einsa Print

Distribución SGEI

LUIKE IBEROAMERICANA
DE REVISTAS | LIDER

AV. CARDENAL HERRERA ORIA 296 1º, 28035 MADRID (ESPAÑA)
TEL. 91 354 60 00 FAX 91 364 39 74 / AUTOFACIL@LUIKE.COM

Presidente Fundador Enrique Hernández-Luike

Presidente Carlos Hernández

Director General Juan Hernández-Luike

Consejero Delegado Antonio Hernández

Producción y Distribución Antonio Hernández

Finanzas y RR.HH. Mónica Hidalgo

Controller Administrativo Samuel Isaacs

Servicios Generales Isabel Martín

Miembro de la Asociación de Revistas de Información ARI y la Sección Española de la Federación Internacional de la Prensa Periódica (FIPP).



Depósito Legal: M-38598-2018

© LUIKE Iberoamericana de Revistas. Cualquier reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de parte o totalidad de esta obra sólo puede ser hecha con autorización de sus titulares. Más información: Centro Español de Derechos Reprográficos (www.cedro.org). LUIKE no se hace responsable de las opiniones vertidas por los autores.



Certificado PEFC
Este papel procede de bosques gestionados de forma sostenible, reciclado y fuentes controladas
PEFC®
PEFC14-38-00163 www.pefc.es

Suscríbete a **Autofácil**



OFERTAS ANIVERSARIO

LUIKE
editor 65



GRATIS CON TU SUSCRIPCIÓN
DURANTE 12/24 MESES
ESTOS SERVICIOS EXCLUSIVOS

- Recurso de una multa hasta su resolución (dos en el caso de suscripción a 24 meses), tanto en vía administrativa como ejecutiva.
- Presentación de escritos ante la administración y envío de la copia del recurso presentado.
- Vigilancia y aviso de multas (si aparecen publicado en el TEU).
- Abogados 24h para cualquier consulta legal telefónica que necesites como conductor.

LLÉVATE ADEMÁS
TOTALMENTE GRATIS
ESTA LUZ DE EMERGENCIA V16



Hasta agotar existencias

12 números 18€

24 números + LUZ V16 34€

En qr.luike.com/AF65ANI encontrarás toda la información y el resto de ofertas del aniversario



Disponible también en edición digital: autofacil.kioskoymas.com



¿FALTA ALGÚN NÚMERO EN TU COLECCIÓN? Solicita tus ejemplares en:
luike.com/autofacil • suscripciones@luike.com • 91 354 60 00

Visítanos en autofacil.es | Síguenos en [@autofacil](https://twitter.com/autofacil) [f @autofacil.es](https://facebook.com/autofacil) [@autofacil_es](https://instagram.com/autofacil_es) youtube.com/autofacil

**CALIDAD
LUIKE**

La biblioteca de



**Otros reportajes que
te puede gustar**

**Guía para beneficiarte del
Plan MOVES III**

**Manual de mantenimiento
básico para un todoterreno**

**Guía con el nuevo límite a 30
km/h**

**Las 10 marcas de motos más
veteranas en activo**

**Guía para acertar en la
compra de una sillita infantil**

autofacil.es