LA EÓLICA FUE LA ENERGÍA QUE MÁS ELECTRICIDAD GENERÓ EN MARZO Y CUBRIÓ EL 21% DE LA DEMANDA

Es la primera vez en la historia que la eólica es la primera tecnología en generación eléctrica del sistema en un mes completo. La producción eólica alcanzó los 4.738 GWh, generación con la que se podría abastecer el consumo mensual de Portugal.

La energía eólica ha batido un doble récord en el mes de marzo en España: fue el mes en que mayor electricidad produjo de su historia y, por primera vez, se situó como la tecnología que más energía eléctrica generó, con una producción total de 4.738 GWh, según datos provisionales de Red Eléctrica de España (REE). Le siguieron la energía nuclear, los ciclos combinados y la hidráulica. Con la generación eólica de marzo, se podría cubrir todo el consumo eléctrico mensual de un país del tamaño de Portugal.

La cobertura de la demanda con la eólica alcanzó en marzo el 21%. Además, gracias a la eólica este mes se han evitado transferencias de rentas al extranjero por valor de unos 250 millones de euros, como consecuencia de las importaciones de combustibles fósiles y de las emisiones de CO2 evitadas. En total, la eólica evitó la emisión de 1,7 millones de toneladas de CO2 en marzo, el equivalente a plantar 850.000 árboles.

“Este hito histórico alcanzado por la eólica demuestra que esta energía, además de ser autóctona, limpia y cada vez más competitiva, es una realidad capaz de abastecer ya a trece millones de hogares españoles”, señala José Donoso, presidente de la Asociación Empresarial Eólica (AEE).

El desarrollo de la eólica, que desplaza en el mercado eléctrico a tecnologías más caras que utilizan combustibles fósiles, es, junto a la elevada hidraulicidad del pasado año, uno de los motivos de que los precios de la electricidad en el mercado mayorista español estuvieran en 2010 entre los más bajos de Europa. Ésta fue la

principal razón por la que 2010 fue el primer año en que España tuvo un saldo exportador de electricidad con Francia. En 2010, el coste medio anual del mercado de electricidad español fue de 38 €/MWh, frente a los 47,5 €/MWh de Francia.

De hecho, un informe de la Agencia Internacional de la Energía (AIE) refleja que España es el cuarto país exportador neto (exportó más de lo que importó) de la Unión Europa, tras Francia, Alemania y Chequia. En total, España exportó electricidad en 2010 por valor de 8,3 TWh. El año pasado sólo hubo seis países europeos exportadores netos de electricidad.

La eólica cerró 2010 con una potencia instalada de 20.676 MW, en línea con los objetivos del Plan de Energías Renovables 2005-10. Para que la energía eólica continúe su desarrollo y España pueda cumplir los objetivos europeos de cara a 2020, es necesario que el Gobierno establezca ya el nuevo marco regulatorio que sustituya al Real Decreto 661/2007, que vence a finales de 2012. La instalación de parques eólicos exige largos periodos de maduración (de seis a ocho años), por lo que las empresas necesitan conocer ya las condiciones en que se podrá desarrollar el sector a partir de 2013.

EL GOBIERNO FIJA EL NUEVO OBJETIVO DE 7% DE BIODIÉSEL

El Consejo de Ministros ha aprobado los nuevos objetivos de biodiésel para los próximos años, en los que se recoge una presencia de este biocombustible del 6% en 2011 y del 7% tanto en 2012 como en 2013.

En el caso de 2011, los objetivos son inferiores a los de los años posteriores porque se aplican solo para tres trimestres, desde la entrada en vigor del real decreto aprobado hoy por el Gobierno, indica el propio Ejecutivo.

Hasta ahora, los objetivos de biodiésel estaban fijados en el 3,9% en 2011 y en

el 4,1% tanto para 2011 como para 2012. En el caso del bioetanol, su presencia en gasolina se mantiene en el 3,9% en 2011 y en el 4,1% tanto en 2011 como en 2012.

Una vez revisados estos porcentajes, la presencia de biocarburantes pasará del 5,9% al 6,2% al cierre del 2011, así como del 6% al 6,5% en 2012 y del 6,1% al 6,5% en 2013.

Una directiva comunitaria de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, establece que cada Estado miembro de la Unión Europea velará por que la cuota de energía procedente de fuentes renovables en todos los tipos de transporte en 2020 sea, como mínimo, equivalente al 10% de su consumo final de energía en el transporte.

Los nuevos límites forman parte del paquete de medidas de ahorro energético y reducción de la dependencia de combustibles, y permiten elevar los objetivos mínimos de consumo anual de biocarburantes para los años 2011, 2012 y 2013.

El Ejecutivo entiende que el aumento de la proporción de los biocarburantes en el consumo final de los combustibles ayudará a reducir el consumo de combustible fósil en el sector de transporte, además de contribuir a diversificar las fuentes de energía primaria, a incrementar la seguridad del abastecimiento energético, y a acrecentar la independencia energética.

EL BIERZO TENDRÁ UNA PLANTA DE BIOMASA TÉRMICA DE ALTA EFICIENCIA

La vicepresidenta primera de la Junta de Castilla y León y consejera de Medio Ambiente, María Jesús Ruiz, anunció hoy en Ponferrada (León) la construcción de una planta de biomasa térmica en El Bierzo, con una

inversión de 5,5 millones de euros y la creación de 122 empleos directos e indirectos.

Esta planta se ubicará en el polígono industrial de El Bayo, el mismo que gestionan en la actualidad los Ayuntamientos de Ponferrada y Cubillos del Sil. Será en una parcela de 15.000 metros cuadrados. La previsión es que se convierta en una planta de cogeneración con gas natural de alta eficiencia, con una potencia instalada de 3,9 megavatios y la generación de 30.247.500 kilowatios al año.

Los cálculos estiman un consumo de biomasa de 105.000 toneladas al año. La madera la recibirá de los montes de la comarca de El Bierzo, lo que permitirá la puesta en valor de los recursos forestales con el objetivo de optimizar los procesos y hacer económicamente viable su aprovechamiento energético, según apuntó la consejera.

La puesta en marcha de esta planta correrá a cargo de la empresa pública Altura, participada por el Ayuntamiento de Ponferrada y la Junta. Las obras comenzarán después del verano y la Junta ya compró los 15.000 metros cuadrados de suelo a Gesturcal.

La consejera María Jesús Ruiz aseguró en Ponferrada que la Junta tiene una alta confianza en este proyecto, que permitirá una producción de energía eléctrica para el consumo equivalente de unas 12.000 familias.

«Confiamos mucho en este proyecto y en las sinergias que va a generar, porque no sólo tiene los efectos positivos señalados, sino que además abre un gran sector industrial y con una potencia muy grande, como es el forestal, dando nuevas alternativas de inversión y diversificación», dijo Ruiz. En la actualidad se tramitan ya las licencias para comenzar la fase de instalación de esta central de biomasa.

El anuncio de la consejera se hizo tras la visita a la planta de reciclaje de residuos de la construcción de El Bierzo, que hoy entró en funcionamiento en el polígono de La Llanada, en Ponferrada. La empresa se llama Recinor y ha invertido 2,6 millones de euros.

La consejera destacó que con esta factoría de reciclaje se reducirán por completo los vertidos ilegales de residuos procedentes de la construcción. «Vamos a ser totalmente rigurosos a la hora de evitar los vertidos incontrolados de más o

menos tamaño en el conjunto de toda esta zona de El Bierzo», advirtió.

LAS ELÉCTRICAS CIFRAN EN DOS DÍGITOS LA RENTABILIDAD DE FOTOVOLTAICAS, FRENTE AL 0,7% DEL RÉGIMEN ORDINARIO

Las instalaciones fotovoltaicas tienen garantizada una tasa interna de rentabilidad de dos dígitos a pesar del reciente recorte aplicado en sus primas en el real decreto ley 14/2010, frente a los retornos cercanos al 0,7% en los que se mueven las tecnologías del régimen ordinario, según fuentes del sector eléctrico.

Esta conclusión es el resultado de comparar el escenario actual con el anterior al real decreto ley, que recorta hasta 2013 en un 30% el número de horas con derecho a prima de las instalaciones fotovoltaicas para ahorrar 2.200 millones de euros al sistema eléctrico y que incluye además otro recorte inferior a lo largo de todo el periodo con derecho a retribución.

No obstante, como medida compensatoria el Gobierno amplió de 25 a 28 años el número de años con derecho a retribución, y posteriormente la Ley de Economía Sostenible (LES) amplió a 30 años este periodo, al tiempo que facilita el acceso a líneas del ICO y garantiza que en el futuro no puedan realizarse nuevos recortes en el número de horas con derecho a prima.

Una vez estudiadas las nuevas variables, el sector eléctrico asegura que ahora las plantas fotovoltaicas disfrutan de una tasa de rentabilidad similar o, en algunos casos, mejor a la anterior. La diferencia depende de aspectos como la radiación en la zona de ubicación de la planta.

Mientras, la rentabilidad de las tecnologías del régimen ordinario oscila del 3,3% de la nuclear o el 5% de la hidráulica hasta los valores negativos registrados por los ciclos combinados de gas registrados durante el ejercicio 2009.

Los activos eléctricos tuvieron en 2010 una tasa de rentabilidad media de la inversión (ROA) del 5,8%, similar a la de 2009, pero por debajo del 7,3% de 2007. Mientras, el coste medio de capital (WACC) se situó en el 5,1%, frente al 5,5% de 2009.

Además, las fuentes recuerdan que el megavatio hora fotovoltaica puede ser hasta nueve veces más caro que el del 'pool' eléctrico y que un megavatio solar genera 1.500 megavatios hora (MWh) con necesidad de respaldo térmico, mientras que un megavatio térmico produce 7.000 MWh.

FACTURA ELÉCTRICA.

De cada cien euros de la factura eléctrica, los consumidores deben dedicar 12 euros a la fotovoltaica y 22 euros al conjunto del régimen general, así como 18 euros a impuestos y 6,1 euros a las anualidades pendientes del déficit de tarifa, según estas fuentes.

En total, la parte del recibo que corresponde directamente a la electricidad consumida asciende a 45,6 euros, a razón de 24,8 euros para la generación, 4,6 euros al transporte y 16,2 euros a la distribución.

ECOGRANIC, UN PAVIMENTO PARA DETENER EL CAMBIO CLIMÁTICO

Un pavimento que absorbe gases contaminantes. Lo hace transformando los óxidos nitrosos (N2O) en productos inocuos gracias a un potente catalizador incorporado en su cara superficial. Este catalizador hace

posible el fenómeno de la fotocatálisis (similar a la fotosíntesis de las plantas). Con la presencia de luz, tanto natural como solar, y con una humedad relativa determinada; hace posible la descomposición de estos gases contaminantes en otros productos no nocivos. Esta capacidad de fotocatálisis es ilimitada en el tiempo, es decir, funciona a lo largo de todo el ciclo de vida del pavimento. Además, este pavimento incorpora materiales procedentes del reciclaje de residuos industriales y de la construcción

Los óxidos nitrosos (N2O) constituyen unos potentes gases de efecto invernadero (junto con el CO2 y el CH4). Por lo tanto, Ecogranic, al reducir su concentración, disminuye la concentración de gases de efecto invernadero. El calentamiento global, como bien dice su nombre, es un fenómeno global que no afecta tan directamente a las ciudades, sino que tiene implicaciones en una escala mayor.
¿En qué fase soy más sostenible? ¿Por qué?
Extracción de materiales: Ya que reduce el consumo de recursos naturales al utilizar residuos de la construcción y la industria.

Uso: A lo largo de su vida útil este pavimento reduce la contaminación atmosférica de su entorno. Según el prestigioso laboratorio holandés de la Universidad de Twente (según norma ISO) y los estudios de campo realizados en diversas obras ejecutadas, se ha demostrado la eficacia descontaminante de este producto en un 56%, con respecto a la degradación de los óxidos nitrosos. Además, este pavimento repele la suciedad, por lo que mantiene sus características estéticas a lo largo del tiempo.

Este producto hace más de un año y medio que se comercializa (ya se ha utilizado en más de 100 obras) y ha sido certificado por Applus + como el primer pavimento capaz de degradar óxidos nitrosos. Para más información, podéis consultar sus catálogos y publicaciones, donde también se puede visualizar el siguiente vídeo.

En definitiva, este producto supone a la vez una solución industrial y ambiental, ya que da respuesta al mercado en el que se inscribe, minimizando además el impacto ambiental asociado, no sólo a su fase de producción sino también a lo largo de su uso .

Pero … Aunque la página web de la empresa PVT da mucha información sobre

este nuevo pavimento, no acaba de quedar claro cuál es su composición final. Parece que no es 100% fabricado con productos reciclados, sino sólo en parte. Esta información es interesante para valorar el producto a nivel global. Por otra parte, y para informar del ciclo de vida de todo el producto, estaría bien saber de dónde proceden estos residuos industriales (son locales o se importen?), Como se manufacturan, cuál es su durabilidad y mantenimiento … Todos estos aspectos también son importantes para valorar el balance ambiental de un producto, en este caso del Ecogranic.

Por otra parte, aunque resulta muy interesante para actuar contra el calentamiento global, cabe destacar que la problemática más importantes de las ciudades son las partículas en suspensión y otros tipos de óxidos de nitrógeno, concretamente el NO2 (dióxido de nitrógeno). Ambos son contaminantes con un efecto directo sobre la salud de las personas. Y en este caso, el Ecogranic no actúa.

Más allá de eso, este pavimento resulta un paso hacia nuevos productos industriales, totalmente competitivos, que han sido pensados para algo más que su función de base: cubrir el suelo. Sólo hay que tener en cuenta la gran cantidad de suelo pavimentado de nuestras ciudades. Si toda esta superficie fuera capaz de absorber contaminantes, nuestras ciudades serían espacios más saludables … Según información del fabricante, si se cubriera un campo de fútbol entero con Ecogranic se podría evitar la contaminación que generan más de 4.000 vehículos a lo largo de un año. Aunque se supone que este dato sólo se refiere a los óxidos nitrosos, mientras que los coches emiten otros contaminantes.

Ecogranic supone un avance en el camino de la industria hacia soluciones funcionales y sostenibles. De todas formas este tipo de materiales seran un buen instrumento sólo si también se actua reduciendo el número de coches que emiten los correspondientes óxidos nitrosos y las partículas en suspensión, y en paralelo, pavimentamos nuestras ciudades con opciones sostenibles y pensadas de manera global. Ecogranic es un ejemplo … aunque entre pavimento y pavimento, también hay que fomentar espacios de tierra con árboles, los cuales ejercen un papel clave en la mejora de la calidad ambiental de nuestras ciudades. Todo suma!

ALCOY INICIA LAS OBRAS PARA LAS NAVES NIDO EN EL POLÍGONO INDUSTRIAL EL CLÉRIGO

El proyecto para construir naves nido en Alcoy empieza a tomar forma. Y es que ayer fueron inauguradas las obras de adecuación del solar donde irán ubicadas, en el polígono de El Clérigo. Mientras los socialistas alertan de que la urbanización del área industrial aún no ha concluido y que el Ayuntamiento todavía no ha recibido la obra, el Gobierno municipal del PP garantiza la ejecución de las naves nido, informando que el agente urbanizador resolverá las deficiencias en dos meses para proceder a la entrega del suelo.

La construcción de las naves nido fue propuesta por el Consistorio alcoyano para su inclusión en el Plan de Inversión Productiva (Plan Confianza), como medida destinada a favorecer la implantación de nuevas empresas y emprendedores que contribuyan a reactivar la actividad económica.

El proyecto cuenta con una inversión de 451.347,58 euros y el respaldo de la Cámara de Comercio e Industria de Alcoy, a la que el alcalde Jordi Sedano ha ofrecido hacerse cargo de la gestión del recurso e ir de la mano del Ayuntamiento a la hora de promover la infraestructura. Sedano ha confirmado la previsión del Gobierno municipal del PP de invertir 300.000 euros para la construcción de las naves.

No obstante, el polígono de El Clérigo, donde van a ir ubicadas, aún no ha sido entregado al Consistorio. En este sentido, el alcalde avanzó ayer que, tras haber mantenido diversas reuniones con el agente urbanizador de la zona, éste se ha comprometido a que las deficiencias queden resueltas en el plazo de dos meses. «Esto garantiza que, a la finalización de las obras de construcción de las naves nido, el polígono ya habrá sido recibido por el Ayuntamiento», indicó Sedano.

CON LA ESTRATEGIA TRANSPORTE 2050 LA UE PRETENDE MEJORAR LA MOVILIDAD Y REDUCIR LAS EMISIONES

La Comisión Europea ha presentado el 28 de marzo su estrategia global en materia de transporte, Transporte 2050, con la que pretende crear un sistema competitivo de transporte que aumente la movilidad, elimine los principales obstáculos y potencie el crecimiento y el empleo. Esta estrategia recogida en el Libro Blanco para el Área Única Europea de Transporte, contiene asimismo las propuestas enfocadas a incrementar la eficiencia energética en el transporte.

La Comisión Europea ha adoptado una serie de 40 medidas concretas que conforman la estrategia europea Transporte 2050 y que se describen en su Libro Blanco "La hoja de ruta Transporte 2050 «Hacia un espacio único de transporte". En este documento, la Comisión considera que la transformación del sistema de transporte europeo únicamente será posible a través de la combinación de estas medidas a diversos niveles, medidas que serán desarrolladas legislativamente por la Comisión.

La hoja de ruta Transporte 2050 hacia un espacio único europeo de transporte persigue la eliminación de los principales obstáculos y cuellos de botella en muchas zonas clave en los ámbitos de la infraestructura de transporte y la inversión, la innovación y el mercado interior. El objetivo es la creación de un espacio único europeo de transporte más competitivo y con una red de transporte plenamente integrada que enlace los diferentes modos y permita un cambio profundo en las pautas de transporte tanto de pasajeros como de mercancías.
Objetivos principales de la estrategia europea Transporte 2050

* Acabar con los automóviles de combustible convencional en las ciudades
* Lograr que el 40% del combustible de aviación sea sostenible y de bajas

emisiones de carbono, y reducir al menos un 40% las emisiones del transporte marítimo

* Lograr una transferencia modal del 50% del transporte por carretera al ferroviario y por vía fluvial en distancias medias interurbanas, tanto para pasajeros como para mercancías

* Todo lo cual contribuirá a una reducción del 60% de las emisiones del transporte de aquí a mediados de siglo

Una parte importante de la estrategia Transporte 2050 se centra en mejorar la eficiencia energética del transporte, aspecto que la Comisión no abordó en su Plan de Acción sobre Eficiencia Energética 2011 presentado a comienzos de marzo de 2011, puesto que iba a ser tratado por el Libro Blanco sobre Transporte. La hoja de ruta de Transporte 2050 fija además diferentes metas para los distintos tipos de viajes, dividiéndolos en urbanos, interurbanos, y viajes de larga distancia.
Trayectos interurbanos: sacar de la carretera el 50% del transporte de media distancia de pasajeros y mercancías

El objetivo de la Comisión es que para 2050, la mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia, a partir de 300 km, se realice por ferrocarril. Este objetivo requerirá realizar una red básica de corredores de transporte plenamente operativa por toda la UE. Plantea además la conexión de todos los aeropuertos principales a la red ferroviaria, preferiblemente de alta velocidad y la garantía de que todos los puertos de mar principales estén suficientemente conectados con el sistema ferroviario de transporte de mercancías.

Para 2020, se plantea establecer el marco para un sistema europeo de información, gestión y pago de los transportes multimodales, tanto de pasajeros como de mercancías, además de avanzar hacia la aplicación plena de los principios del “usuario pagador” y “quien contamina paga” y del compromiso del sector privado para eliminar distorsiones, generar ingresos y asegurar la financiación para futuras inversiones en transportes.
Viajes de larga distancia y transporte intercontinental de mercancías: el transporte aéreo y marítimo seguirán prevaleciendo.

El documento plantea el objetivo de llegar a una cuota del 40% de combustibles con bajas emisiones de carbono en el sector aéreo para 2050 y reducir, también para 2050, las emisiones de CO_2 de la UE procedentes del fuelóleo para calderas

del sector marítimo en un 40%.

Se plantea además la modernización completa del sistema de control del tráfico aéreo europeo de aquí a 2020, logrando el Cielo Único Europeo, con trayectos más cortos y seguros y mayor capacidad, aspectos en los que ya se han logrado avances significativos con tecnologías como el servicio EGNOS de seguridad aérea «Safety-of-Life”. El objetivo implica finalizar la creación del Espacio Aéreo Común Europeo de 58 países y 1.000 millones de habitantes para 2020.

Se incrementará además la colaboración con socios internacionales y organizaciones internacionales tales como la OACI y la OMI para fomentar la competitividad europea y los objetivos en materia de lucha contra el cambio climático a nivel mundial.
Transporte urbano: transferencia masiva hacia vehículos y combustibles más limpios.

El objetivo es la reducción en un 50% del número de vehículos que consumen combustible convencional de aquí a 2030 y su progresiva eliminación total en las ciudades antes de 2050. La Unión pretende aproximarse antes de 2050 al objetivo de “cero muertes” en el transporte por carretera. De acuerdo con este objetivo, la UE se ha fijado la meta de reducir a la mitad las víctimas de la carretera para 2020. Asegurarse de que la UE sea el líder mundial en seguridad y protección en el transporte aéreo, ferroviario y marítimo.

PROYECTO ESPAÑOL PARA APROVECHAR LA ENERGÍA SOLAR DEL ASFALTO

El centro tecnológico vasco Tecnalia participa en el Proyecto Pavener, una iniciativa cuyo objetivo es aprovechar la energía solar que incide en el pavimento para emplearla en la calefacción y climatización de edificios.

Las superficies asfaltadas pueden alcanzar hasta 70 grados de temperatura en los días de sol y, dada la gran cantidad de superficie pavimentada disponible, hay un gran potencial para la recuperación de esta energía.

El sistema Pavener consiste en recoger esa energía solar acumulada en los pavimentos mediante la circulación de un fluido a través de tuberías instaladas bajo la superficie. Este método funciona de manera similar a un colector solar y se puede aplicar debajo de cualquier superficie pavimentada expuesta a la radiación solar, tales como carreteras, aceras, aparcamientos, pistas de aterrizaje, etc. Son numerosas las ventajas de este sistema cuyo desarrollo lidera el Grupo Campezo con sede en Guipúzcoa y en el que participa Tecnalia.

Este sistema permite que la energía solar acumulada pueda ser utilizada en el aire acondicionado de edificios, centros deportivos y de ocio, piscinas y agua caliente. Otra aplicación potencial del sistema es su uso para mantener la temperatura del asfalto en invierno por encima de los niveles de congelación, lo que impide la formación de hielo en las carreteras. Además de los beneficios para la seguridad vial, esto reduciría la cantidad de sal necesaria para combatir las heladas, lo que reduciría el impacto ambiental.

Por otra parte, descenderían los requisitos de mantenimiento de carreteras ya que, al mantenerse estable su temperatura en todas las épocas del año, descendería la aparición de grietas. Otra ventaja adicional de extraer el exceso de calor de los suelos es la reducción de temperatura en las ciudades.

Con todo, al utilizarse una fuente limpia de energía, el método Pavener reduciría el consumo de combustibles fósiles, así como las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera.

LA CANCILLER ALEMANA,

ANGELA MERKEL ABOGA POR ALCANZAR LA "ERA DE LAS ENERGÍAS RENOVABLES"

La canciller alemana, Angela Merkel, aboga por superar la tecnología nuclear, que sigue siendo una «fuente transitoria de energía», y por «alcanzar la era de las energías renovables lo antes posible».

Merkel dio marcha atrás a su popular decisión del pasado otoño de extender la vida de las centrales nucleares más viejas y anunció el pasado martes el cierre temporal de las siete plantas construidas antes de 1980, en el contexto de la crisis nuclear que se vive en Japón a causa del terremoto y el tsunami del pasado 11 de marzo. La oposición la ha acusado de electoralismo.

SAGUNTO (VALENCIA) ES LA PRIMERA CIUDAD ESPAÑOLA CON UN SERVICIO DE PRÉSTAMO PÚBLICO DE COCHES ELÉCTRICOS

La localidad valenciana de Sagunto se ha convertido en la primera ciudad española con un servicio de préstamo público de coches eléctricos, más conocido como ‘car sharing’. Asimismo, las empresas Movilidad Urbana Sostenible (Movus) y Autos Vallduxense (AVSA) está estudiando incorporar nuevos modelos de coches

eléctricos para su flota de vehículos en alquiler, según han informado fuentes de las compañías en un comunicado.

El gerente de AVSA, Salvador Nava, ha explicado que, en la actualidad, el Think es la única marca disponible en el mercado, «aunque está muy cerca el momento de poder disponer de diversos modelos de coches eléctricos puros», ha señalado.

La firma automovilística francesa Citroën ha cedido uno de sus nuevos modelos eléctricos, el C-Zero, para que fuera conducido y probado este jueves por el alcalde de Sagunto, Alfredo Castelló; el concejal de Movilidad Urbana, José Luis Martí; el gerente de Movus, Mauro Fiore, y el responsable del servicio e:Sharing, Jesús Prieto.

El primer edil de Sagunto ha hecho hincapié en que los nuevos vehículos «mejorarán la versatilidad de los coches eléctricos» y, a partir de junio, «tendrán un nuevo impulso en el sistema de transporte».

Movus y AVSA «han revolucionado» el mercado de transporte urbano sostenible desde que el pasado mes de enero se convirtiera en realidad el nuevo servicio de préstamo público de coches eléctricos, más conocido como ‘car sharing’, en Sagunto, la primera ciudad española en aplicar este sistema a su circuito de transporte urbano.

Tras dos meses de prestación real del servicio, los usuarios que en la actualidad están utilizando los cinco vehículos eléctricos de la flota, ya llevan más de 300 usos en los que han recorrido 7.300 kilómetros, durante más de 1.500 horas.

Según los últimos datos de Movus, el sistema ha tenido una «aceptación óptima» por parte de los vecinos de Sagunto que se han «volcado» en el nuevo servicio. «Es muy significativo que el coeficiente de ocupación de los vehículos ‘e:sharing’ en el mes de febrero haya sido superior al 40 por ciento», han destacado fuentes de la forma.