



LA CIUTAT QUE ENS MOU



CIUTADANIA, ADMINISTRACIONS I EMPRESES
CAP A LA MOBILITAT **SOSTENIBLE**



LA CIUTAT QUE ENS MOU

Ciutadania, administracions i empreses
cap a la mobilitat sostenible



contingut

1ª edició, octubre 2018

Dipòsit legal
B 25349-2018

Col·laboracions de

Carme Miralles, Ricard Jornet, Ricard Riol,
Adriana Malé, David Guinart

Editora: Associació Ecoserveis

Amb el suport de:



Avís legal

Aquesta obra està subjecta a una llicència Reconeixement-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0) de Creative Commons, per la qual es permet la reproducció, distribució, transformació o remescla i comunicació pública sempre que se citi l'autor o autors i els editors, i no es faci un ús comercial de l'obra original es difonguin les obres derivades amb la mateixa llicència que l'obra original.

La llicència completa es pot consultar a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.ca>



PRESENTACIÓ [4]

I. INTRODUCCIÓ: LA MOBILITAT AVUI [6]

II. EL ROL DE LA CIUTADANIA [9]

III. EL PAPER DE LES ASSOCIACIONS EN LA MOBILITAT SOSTENIBLE [12]

IV. LES ADMINISTRACIONS PÚBLIQUES [16]

V. L'EMPRESA PRIVADA I LA MOBILITAT SOSTENIBLE [19]

VI. EINES I INICIATIVES PER A MOURE'NS DE MANERA MÉS SOSTENIBLE [21]

CONCLUSIONS [27]

ANNEX I: PROGRAMA DEL XX FÒRUM DE L'ENERGIA SOSTENIBLE [28]

FOTOS DEL XX FES [30]

La tecnologia al nostre abast ens permet disposar d'alternatives de transport eficients, segures i menys contaminants. Amb tot, la mobilitat urbana representa actualment un 40% del total d'emissions¹. En el marc d'una Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat, cada dia cobren més pes les iniciatives ciutadanes que impulsen un entorn urbà centrat en les persones. Per tal d'aconseguir aquests objectius resulta essencial, doncs, conèixer a fons els reptes davant dels quals ens trobem i entendre el rol de cadascun dels actors involucrats en la seva solució.

El divendres dia 17 d'Abril de 2018 al Palau Robert, l'associació **Ecoserveis** va celebrar el **XX Fòrum de l'Energia Sostenible (FES)**, sota el títol "**La ciutat que ens mou. Ciutadania i administracions cap a la mobilitat sostenible**"². L'acte va posar el focus en el panorama actual de la mobilitat sostenible i va oferir un espai de trobada i diàleg per a les administracions públiques, la ciutadania i les empreses privades que treballen al voltant d'aquest objectiu a Catalunya.

L'edició del FES dedicada a la mobilitat es basava en la idea que la sostenibilitat associada als desplaçaments urbans és un element comú des de fa ja temps a gairebé totes les propostes i models de planificació pública. A dia d'avui, sembla impossible pensar i dissenyar el paisatge de les nostres ciutats sense considerar la promoció d'hàbits de desplaçament més sostenibles, sans i segurs. El FES 2018 va estimular la reflexió al voltant de les tendències actuals en mobilitat i les respostes que s'hi ofereixen des dels diferents sectors socials. El debat va permetre pre-

sentar informació i eines per a afavorir una idea compartida i sostenible de mobilitat urbana.

La present publicació sorgeix d'algunes de les principals ponències de la jornada i està dividida en 6 parts. En primer lloc es posa en context al lector sobre l'estat de la mobilitat a dia d'avui i s'introdueixen els següents apartats dedicats al paper de la ciutadania (secció 2), les associacions (secció 3), l'administració pública (secció 4) i l'empresa privada (secció 5) per a aconseguir una mobilitat sostenible. Finalment, es fa un recull d'eines i iniciatives (secció 6) de mobilitat sostenible abans de concloure posant en rellevància quin pot ser el futur de la mobilitat sostenible.

A la introducció, Carme Miralles argumenta que, ja que la idea de ciutadà estàndard no existeix, tampoc es pot parlar d'una mobilitat única. La mobilitat, si ha de ser sostenible, cal que tingui en compte la tecnologia que hi ha a l'abast dels ciutadans i com la fan servir. Així doncs, quin és el paper de la ciutadania? Què podem fer els ciutadans per contribuir a fer més sostenible la mobilitat? Per a respondre aquesta pregunta hem consultat Ricard Jornet, de la Cooperativa Som Mobilitat, que defensa el rol essencial de **la ciutadania en el disseny de la mobilitat sostenible que volem**.

Jornet va més enllà i s'atreveix a visualitzar un ciutadà més apoderat que exigeixi a l'administració pública i a l'empresa privada que adoptin mesures per a la transició cap a un model sostenible en el camp de la mobilitat. Amb la frase "com a societat ens ho podem mirar des de fora o

ho podem liderar" Jornet resumeix el paper dels ciutadans com a actors desperts i el paper que tenen en aquesta transició: ser agents de canvi i pressionar demanant el canvi a entitats privades i públiques.

Fins aquí hem vist que els ciutadans són motors de canvi, tant a nivell individual –canviant el seu model de transport– com a nivell més socio-polític, exigint a les empreses privades i administracions públiques que posin a la seva disposició eines i plans perquè la mobilitat sostenible sigui una realitat.

Adriana Malé, coordinadora Tècnica de la **Gerència de Mobilitat i Infraestructures de l'Ajuntament de Barcelona**, ens explica el paper de les administracions públiques en aquesta transició que la ciutadania també reclama.

Segons argumenta, hi tenen dos grans funcions: (1) oferir una alternativa flexible al ciutadà davant la creixent necessitat de restringir l'ús del vehicle privat, i (2) establir un marc regulador clar i coherent entre tots els sistemes de mobilitat nous que estan apareixent. En aquest sentit l'administració pública té en compte les alternatives que sorgeixen de manera privada i des de les associacions per facilitar un espai urbà sostenible. Quin és, a banda de proporcionar tecnologies privades com bicicletes o motos elèctriques, el paper de l'empresa privada en tota aquesta transició?

Es tracta d'una funció, es podria argumentar, paral·lel al de la administració pública. David Guinart, de l'empresa FERRER, explica com les empreses privades poden integrar plans de mobilitat

sostenible dins la seva estructura i dinàmiques de negoci per tal d'estimular la contribució de la seva plantilla amb una mobilitat més sostenible.

XX ANYS DEL FÒRUM DE L'ENERGIA SOSTENIBLE

Els Fòrums de l'Energia Sostenible (FES), organitzats anualment per l'associació Ecoserveis, tracten de l'ús sostenible de l'energia, l'ús dels productes i serveis que ens permeten utilitzar l'energia d'una forma eficient i neta, amb particular èmfasi a l'energia derivada de les fonts renovables i la que aprofita al màxim els recursos energètics, humans i econòmics locals.

En 2018, el FES ha celebrat la seva vintena edició com a espai de reflexió al voltant d'aquests aspectes que permeten entendre millor l'energia com a dret.

Al llarg de les dues darreres dècades, Ecoserveis ha promogut el debat de professionals, tècnics i de la ciutadania en general sobre qüestions com les eines i serveis per a generar i fer un ús eficient de l'energia a la llar, l'electricitat "verda", la comunicació de l'energia, les xarxes intel·ligents al servei de les persones i les comunitats, reducció de despeses a les factures de les empreses, o la legislació i els recursos de finançament per a una il·luminació exterior de qualitat, sana i eficient, per nombrar només algunes edicions.

¹ Gencat.cat. (2009). *2026.CAT Estratègia per al Desenvolupament Sostenible de Catalunya*. [online] Enllaç: http://www.gencat.cat/mediamb/publicacions/Estudis/EDIS_sector_mobilitat.pdf

² Programa a l'Annex.



I. Introducció: La mobilitat avui

Carme Miralles

Directora del Grup d'Estudis de Mobilitat, Transport i Territori (GEMOTT)
de la Universitat Autònoma de Barcelona

Sovint, i cada vegada més, quan es parla de mobilitat sostenible apareixen els cotxes elèctrics, com si per ells mateixos poguessin solucionar els problemes que els mitjans de transport, especialment els privats, aboquen a les ciutats. La mobilitat no es pot tractar des d'una sola perspectiva i molt menys pensar que un canvi tecnològic (en aquest cas el pas d'una font energètica a una altra) resol el què, durant el segle XX, s'ha gestionat de forma errònia a l'espai urbà.

Els models de mobilitat de cada ciutat, mesurats en termes de distribució modal, de motius que ens fan sortir de casa, i dels perfils d'usuari, depenen de tot un seguit de polítiques públiques que han dissenyat l'espai urbà i l'oferta de transports. Així, els usos del sòl, la distribució de les activitats en l'espai públic, o la xarxa de transport públic, entre d'altres, influeixen directament el nivell de sostenibilitat del sistema.

La sostenibilitat la defineixen tres dimensions: l'ambiental, l'econòmica i la social, per la qual cosa la mobilitat sostenible ha de contemplar l'equilibri entre elles. Per aquesta raó, les polítiques públiques que intenten perseguir aquest triple repte requereixen estratègies en les quals s'integri una multiplicitat de mirades i un conjunt complex d'objectius.

La mobilitat és la suma dels desplaçaments que fem les persones. Els ciutadans que ens despla-

cem per la ciutat fent ús dels diferents mitjans de transport som el subjecte. Els transports, per la seva banda, són l'instrument que ens permet moure'ns a diferents velocitats. **La mobilitat no és per ella mateixa insostenible. Al contrari, necessitem moure'ns per ser ciutadans participatius, per a sentir-nos inclosos en les nostres xarxes socials, en el món laboral i per formar part d'un lloc i d'una comunitat.** No sortir de casa és més aviat un indicador d'exclusió social. Caldria preocupar-nos del col·lectiu de persones grans, de més de 65 anys, sobretot dones, que expressen percentatges més elevats d'immobilitat.

Els nivells de sostenibilitat del sistema estan relacionats amb l'ús de certs mitjans de transport. El que sí és insostenible és fer tots els nostres trajectes quotidians utilitzant únicament el cotxe privat i no fer-ho mai, per exemple, caminant o en bicicleta. La mobilitat sostenible depèn, en gran mesura, de la distribució modal dels desplaçaments d'un lloc concret, sigui una ciutat o una àrea metropolitana. És a dir, del percentatge d'ús dels modes privats, dels públics i dels actius, en relació al conjunt de desplaçaments que realitzen els seus habitants. Aquests percentatges estan directament relacionats amb els nivells de contaminació (acústica i atmosfèrica), amb el consum d'energies no renovables i amb un ús més o menys excloent de l'espai públic.



Més enllà del transport, però, hi ha dos elements imprescindibles per tal que les polítiques públiques siguin més o menys eficaces: un és entendre el territori. L'altre, saber que les persones que es mouen tenen perfils molt diferenciats que fa que les seves necessitats de mobilitat també ho siguin.

La mobilitat és una expressió del territori. La morfologia urbana, la densitat, la vitalitat dels llocs i el disseny dels espais públics són característiques urbanes que influencien els desplaçaments. Aquests s'originen per un motiu determinat, i es tradueixen en un lloc al qual cal arribar. L'origen i la destinació marquen el desplaçament i determinen la necessitat d'utilitzar mitjans de transport actius o mecànics, i entre aquests últims, l'oferta de transport públic en possibilita el seu ús. Per aquesta raó, l'urbanisme i el planejament territorial són fonamentals per construir ciutats amb mobilitats sostenibles.

És imprescindible, per tant, entendre el joc d'escala urbanes, que implica l'ús dels diferents mitjans de transports. Els mitjans actius (a peu i en bicicleta), que són els més sostenibles i democràtics, impliquen una escala urbana de proximitat o de barri. Les ciutats que volen fomentar aquests mitjans de transport, requereixen cuidar la vitalitat i la diversitat dels seus barris. Els espais homogenis, pel que fa a activitats i serveis, no generen mobilitats sostenibles, perquè dins les distàncies que es poden caminar o recórrer en bicicleta no hi ha massa diversitat de coses a fer. Tanmateix, en espais urbans imbricats en dinàmiques metropolitanes, la vida quotidiana dels seus habitants s'expressa en més d'una escala urbana. Sovint el desplaçament per motiu treball implica una distància metropolitana emprant un transport mecànic, i la resta de desplaçaments tenen un

caràcter més pròxim, on el barri ofereix activitats, equipaments i serveis.

Una explicació més detallada mereix la bicicleta, un mitjà de transport que ofereix la possibilitat d'anar a uns 15km/h (tres vegades més ràpid que el caminar), que ja circulava per les nostres ciutats a finals del segle XIX i ara té una segona revifalla en quasi totes les ciutats del món. Es podria dir que és un transport del XIX que, després d'oblidar-lo en el XX, simbolitza el transport del segle XXI. Per aquest recorregut històric, certament interessant, cal que s'entenguin les bondats de la bicicleta. És un mitjà de transport que, sense contaminar ni utilitzar energies no renovables, permet arribar a una velocitat que s'adequa a les característiques d'un espai públic complex com el de les nostres ciutats. Si bé aquestes característiques no són noves, ara es poden valorar a partir d'una altra mirada protagonitzada per uns actors diferents. La bicicleta l'han adoptada els sectors més dinàmics de les ciutats: els joves formats, de grups socials benestants, amb capacitat de lideratge i d'influir en l'opinió pública: les bondats de la bicicleta han fet que hagi impregnat les ciutats a través de la seva adopció des dels sectors centrals de l'estructura social. La recuperació de la bicicleta es deu a la seva reubicació dins l'estructura social urbana.

I, per finalitzar, cal adonar-nos que la demanda de transport de les persones que es mouen per la ciutat no és homogènia. Les polítiques públiques han de dirigir-se i s'han de dissenyar d'acord amb les característiques diverses de la ciutadania. El ciutadà estàndard no existeix. A les ciutats conviuen persones amb necessitats molt diferents, i és des d'aquestes necessitats diverses que cal dissenyar les polítiques de mobilitat a les ciutats. Perquè la sostenibilitat també és social.

II. El rol de la ciutadania

Ricard Jornet

Cooperativa Som Mobilitat

Quan, el 2016 vam engegar **la cooperativa Som Mobilitat** veiem clar que, si els ciutadans volíem una mobilitat més sostenible, necessitàvem fer un pas endavant i dotar-nos d'eines i estructura per poder ser un element clau en aquesta nova mobilitat que estava naixent. Des de la cooperativa, que va néixer amb el propòsit principal de promoure una mobilitat sostenible, vam proposar, en primer lloc, la mobilitat saludable (caminar i bicicleta), el transport públic col·lectiu i, quan fos necessari, un vehicle a motor però 100% elèctric i compartit. Si com a societat no ens impliquem en decidir com volem que sigui la mobilitat del futur, estarem supeditats als serveis que ens ofereixin les grans corporacions o l'administració pública i aquesta dependència pot tenir perills.

Per la part de les corporacions, en els darrers anys hem descobert que les principals marques fabricants de cotxes ens han estat enganyant sobre les emissions dels seus vehicles de combustió. Aquests fets lamentables han demostrat dues idees importants: la força dels *lobbies* de l'automoció és molt alta i a moltes de les grans corporacions els preocupa molt més el seu compte de resultats que no pas la nostra salut. Per tant, sabem que continuaran venent dièsls i cotxes de gasolina durant molts anys si tant polítics com la societat civil no penalitzem amb contundència aquests fabricants per la seva mala praxis.

Pel que fa a l'administració pública, les decisions que s'han pres en relació a la mobilitat no sempre han estat pensades tenint en compte el bé comú. Tenim múltiples exemples que ho demostren: una xarxa d'alta velocitat sobredimensionada, pocs recursos en la xarxa de trens de rodalies (la més utilitzada en el dia a dia per milers de persones), polítiques a favor del cotxe dièsel o la moratòria de 2 anys del govern central als fabricants que els permet seguir venent cotxes més contaminants, la no construcció del tram del tramvia a la Diagonal de Barcelona o la renovació de flota d'autobusos sense donar prioritat de forma continuada a la compra de vehicles híbrids-elèctrics.

Com a societat hem estat molts anys seduïts per la propietat privada del cotxe. La publicitat ha contribuït a consolidar aquest ideari: la majoria d'anuncis de cotxes transmeten una sensació de llibertat que ens fa ser molt feliços. Per tant, **ens costa molt assumir una posició crítica amb la nostra mobilitat privada.** Un fet sorprenent és veure molta gent que aposta i fa activisme a favor de les energies renovables amb el consum elèctric de la llar i, en canvi, no té cap problema en gastar mensualment entre 100 i 300€ en gasolina o dièsel. És un contrast enorme que ens demostra clarament com la indústria del cotxe ens ha fet pensar que aquest consum és necessari per la nostra felicitat. Aquesta és la seva gran victòria.

Actualment, gràcies a les noves tecnologies i principalment a l'adopció massiva dels telèfons intel·ligents, la ciutadania pot compartir vehicles d'una manera molt més eficient i senzilla. A Barcelona hem vist el boom de les motos compartides, a Madrid hi ha més de 5 empreses que tenen flotes de cotxes elèctrics compartits i aquests dies veiem com estan entrant amb molta força les empreses de lloguer de patinets. En 2 anys han sortit més novetats en el camp de la mobilitat personal que en els últims 30. Els experts pronostiquen que passarem de pagar per la propietat privada d'un vehicle a pagar per resoldre la nostra necessitat de mobilitat. Les barreres entre el transport privat i el transport públic s'esvaeixen i sorgeix un nou concepte al voltant del qual hi ha consens en què es basarà la mobilitat del futur: **la mobilitat com a servei** (MaaS, *Mobility as a Service*).

Aquest canvi de paradigma ha entrat amb molta força a les grans ciutats com Barcelona, on cada vegada hi ha més gent que té clar que posseir un cotxe és un "maldecap" o una despesa sense sentit. En el futur Barcelona serà una ciutat amb moltes més bicicletes i amb molts menys vehicles de motor de combustió. En aquest canvi tots hi guanyarem i recuperarem espai en els carrers, tindrem menys saturació de trànsit, menys contaminació, la gent farà més esport (bicicleta) i, com s'ha demostrat recentment en un estudi, seran més feliços al canviar el cotxe o la moto per la bici. La victòria de la mobilitat sostenible a Barcelona està garantida, però el gran repte que tenim com a societat és fer possible que la mobilitat sostenible triomfi fora de les grans ciutats.

En tots aquests municipis és on més necessitem que l'administració pública, les empreses i la ciutadania sumem esforços per fer possibles altres tipus de mobilitats que ofereixin una alter-

nativa realista al cotxe privat. El repte és gran, però cada vegada tenim més eines i cada vegada hi ha més gent que vol formar part d'aquesta nova mobilitat. No es tracta de canviar els vehicles de combustió per vehicles elèctrics. El canvi va de decreixement personal (d'emissions de CO₂) i de compartir. **Com a societat podem ser simples observadors d'aquesta transició o podem liderar-la.** El canvi climàtic no espera i tots hem de fer un replantejament i assumir una reducció individual de les emissions de CO₂ generades a partir de la nostra mobilitat.

El canvi de paradigma necessari és tan gran que si la ciutadania -tots nosaltres- no ens hi impliquem, serà molt més lent i difícil. La transició energètica, el camí cap aquest nou paradigma, ha de ser liderada per la ciutadania. En aquesta transició agafen força nous conceptes com les microxarxes, l'eficiència energètica, les energies renovables, les bateries, els agregadors de demanda o la mobilitat elèctrica. Tots aquests conceptes necessiten primordialment la participació de la ciutadania i per això és tan necessari que ens impliquem. Entre totes i tots podem fer possible una mobilitat més sostenible i ajudar a una transició energètica per viure en un món menys contaminat.



III. El paper de les associacions en la mobilitat sostenible

Ricard Riol

Associació Promoció del Transport Públic (PTP)

La mobilitat és un concepte absolutament transcendental a les nostres societats, amb forts impactes sobre la salut, el canvi climàtic, la seguretat o la igualtat d'oportunitats. La immensa majoria de la població es mou però, en canvi, en el cas de Catalunya només la meitat té permís de conduir. A més, pràcticament al llarg del 40% de les nostres vides serem persones depenent d'altres, ja sigui a la infantesa, la vellesa o altres moments de necessitat.

El model de mobilitat i urbanístic generen realitats absolutament contraposades al territori: mentre a l'àrea metropolitana hi ha un gran domini de l'ecomobilitat (no motoritzats, transport públic i vehicles de mobilitat personal), a la resta de Catalunya pràcticament tot el transport depèn del vehicle privat.

Davant d'aquests impactes i contradiccions territorials, **diverses associacions han estat creades per defensar alternatives a la dependència**

del cotxe i moto al nostre entorn. En són exemples l'associació Amics de la Bici, amb 37 anys; Catalunya Camina, amb 27 anys; l'associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), amb 25 anys; Ecologistes en Acció, que dedica força esforços al camp de la mobilitat des de fa 20 anys, o el Bicicleta Club de Catalunya, amb 17 anys d'història.

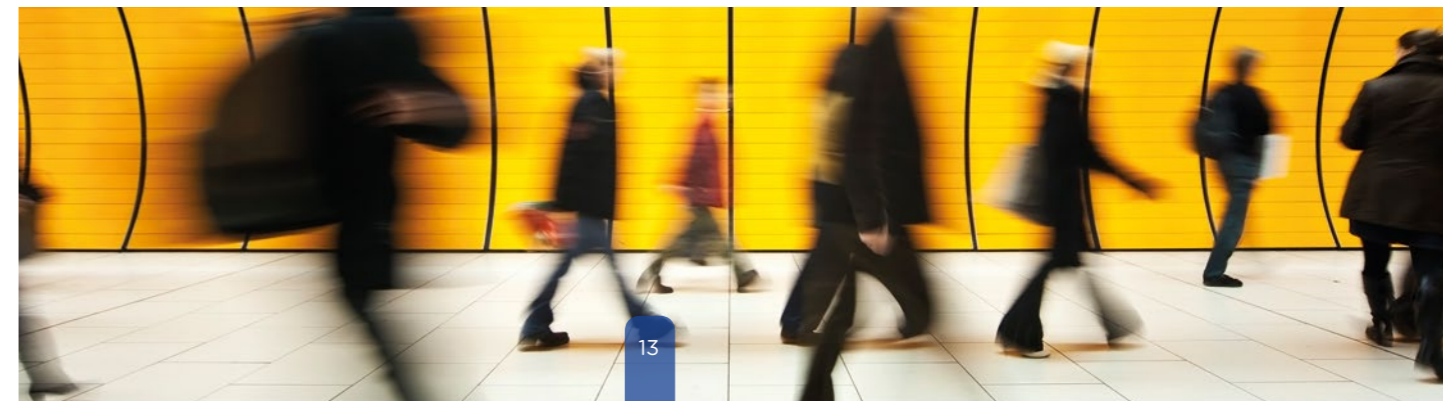
A més, n'hi ha d'altres clarament disconformes amb les externalitats socials i ambientals causades pel vehicle privat, com ara l'Associació per a la Prevenció d'Accidents de Trànsit, amb 50 anys. El pes d'aquestes entitats ha estat més fort a l'àrea metropolitana, on el paper dels sistemes de mobilitat sostenible és més important.

En el camp de la mobilitat, el rol de les associacions ha complementat o compensant el pes de les institucions amb les següents funcions:

- Contrapès social al poder polític, ja que no sempre bufa el vent a favor de la mobilitat sostenible.
- Supeditació a les idees polítiques de sostenibilitat i equitat social; però no a les persones polítiques. Les propostes i reivindicacions es mantenen al llarg del temps, governi qui governi, salvant la "curta durada" dels mandats o els sobtats canvis de direcció dels partits.
- Superació de les lògiques de partit, que en algunes formacions responen a lògiques de mercat basades en la intenció de vot o les enquestes d'opinió. Les entitats volen conscienciar la societat, no seguir necessàriament les tendències socials.
- Conscienciació social "més legitimada" davant d'una creixent desafecció sobre les institucions públiques per fer divulgació dels avantatges de la mobilitat sostenible. Les entitats hem estat pioneres en la defensa d'alguns projectes i valors de mobilitat, afortunadament defensats a posteriori per alguns partits.
- Trencament de dinàmiques funcionaries, basades en l'aplicació de reglaments que mantenen l'estatus quo del cotxe. Les entitats juguen un rol d'estímul de les administracions públiques i la fiscalització del govern.



12



13

Més enllà de la política, l'associacionisme per la mobilitat sostenible també ha generat un contrapès necessari davant visions exclusivament territorials o corporativistes, com els lobbys de l'automoció. També ha estat un punt de recolzament per associacions veïnals o en defensa del medi ambient per generar alternatives a diversos problemes de mobilitat per tot el territori. Fou el cas de l'aliança entre les associacions ambientalistes com Salvem l'Empordà, l'associació de comerciants de Figueres i la PTP per evitar el desmantellament de la cèntrica estació de trens regionals i d'autobusos.

L'Associació PTP aporta exemples concrets del què una associació pot aportar a la transició cap a la mobilitat sostenible. La mencionada associació ha treballat intensament amb l'administració i les institucions públiques quan hi ha hagut oportunitat de desenvolupar projectes, com la introducció del Dia Sense Cotxes a Catalunya, la posada en marxa del primer servei de *carsharing* a Espanya (Catalunya Carsharing, avui Avancar), la bidireccionalitat del carril bus-VAO de la C58, el bus Exprés de la Vall del Tenes, la millora dels abonaments regionals de Renfe o l'abaratiment de les T-Mes de 2 a 6 zones, entre d'altres. Al camp legislatiu s'ha treballat la tramitació i aprovació de les lleis de mobilitat i de finançament del transport públic. Així mateix, la PTP ha estat pionera en la denúncia de situacions d'injustícia provocades per les administracions públiques, com l'amenaça de desmantellament del tren de Rodalies entre Tarragona i els centres de Salou i Cambrils sense alternativa, o el boicot contra la connexió dels tramvies metropolitans de Barcelona.

La lluita en suport a sistemes de transport d'un gran èxit social, com el tramvia, o la inèdita proposta de carrils bus d'autopista com el de la B23, han estat adoptats per l'administració

a diversos plans i programes. Davant de conflictitats socials com la crisi de 2007 sobre el sistema de rodalies o els canvis de tarifa, la PTP ha fet intensos treballs per plantejar solucions que puguin donar resposta a les demandes socials i siguin tècnicament viables per a l'administració.

Vivim a una societat en un procés d'individuació, on els problemes comuns haurien de ser resolts amb mesures públiques, però que s'assumeixen com a part d'un debat polític cada vegada més partidista i emocional, i de menor contingut pràctic social i ambiental. En aquest escenari **les associacions seguiran tenint la gran responsabilitat d'agrupar ciutadania conscienciada per una mobilitat millor, que equival, en definitiva, a una societat més respectuosa i protectora.**



IV. Les administracions públiques

Adriana Malé

Gerència de Mobilitat i Infraestructures de l'Ajuntament de Barcelona

La mobilitat a les ciutats ja no està únicament caracteritzada per una distribució modal tradicional (desplaçaments a peu, en bicicleta, en transport públic i en vehicle privat), sinó que la innovació i la tecnologia actual fan que cada vegada proliferin més sistemes, com és el cas dels vehicles de mobilitat personal o els vehicles compartits, que faciliten altres tipus de mobilitat i que, necessàriament, han de conviure amb aquells modes tradicionals existents. A més, la substitució de part dels desplaçaments que actualment es realitzen amb vehicles propulsats amb derivats del petroli per desplaçaments amb vehicles compartits zero emissions, incidirà positivament en un model de mobilitat sostenible i en la millora de la qualitat ambiental de les ciutats.

Per tant, les flotes de vehicles compartits o l'aparició dels vehicles de mobilitat personal són una eina que, combinada amb altres ja presents a les nostres ciutats, **permetrà a les administracions oferir una alternativa flexible per a la ciutadania davant la creixent necessitat de restringir l'ús del vehicle privat. Amb ells, les autoritats poden afegir al sistema de transport de la ciutat nous elements que promoguin el desplaçament intermodal** amb el transport públic o modes de transport col·lectius sostenibles, que pugui arribar a substituir una part important de la quota de vehicle privat en el repartiment modal, reduint també així la demanda d'aparcament a l'espai públic, i permeti

incrementar la quota d'ús de la bicicleta i els desplaçaments a peu a la ciutat. A la vegada, aquest tipus de mesures donarà compliment a la voluntat de promoció del vehicle no contaminant, reduint així l'impacte negatiu del trànsit a la qualitat de l'aire de la ciutat, i fent un major ús de la infraestructura del vehicle elèctric i les bicicletes.

És necessari analitzar des de les administracions l'impacte positiu i negatiu d'aquestes noves formes de mobilitat. Així es podran establir uns objectius clars per a afavorir-ne el desenvolupament, aportant els aspectes beneficiosos i, a la vegada, establint els marcs legals necessaris per tal d'evitar o minimitzar els impactes negatius. Aquests objectius han de promoure una mobilitat més sostenible, eficient, equitativa i segura a la ciutat, la qual cosa implica reduir l'ús del vehicle privat i, per tant, la flota de cotxes i motos, proporcionar una mobilitat més flexible i a velocitats més reduïdes, prioritzar la seguretat viària de tots els usuaris de la via pública, en especial la dels vianants, garantir el dret a la mobilitat d'aquells que no disposen de vehicle privat, afavorir i fomentar l'intercanvi modal entre el transport públic i tots els sistemes de vehicle d'ús compartit i reduir les emissions locals (la contaminació atmosfèrica, el soroll i l'impacte visual), així com l'ocupació de l'espai públic amb vehicles privats per altres usos ciutadans.



Aquests sistemes ofereixen oportunitats úniques per a dur a terme una gestió òptima de l'aparcament en superfície i subterrani, per a la recuperació de l'espai públic i la potenciació del vehicle elèctric, o bé per a l'impuls de l'ús de la bicicleta i la seva normalització i la millora de la seguretat vial. La regulació del *sharing*, conjuntament amb les accions contra la contaminació, combinades amb diferents bonificacions i incentius, permetrà reduir i renovar el parc actual de vehicles amb altres de més eficients, menys contaminants, amb més mesures de seguretat, amb possibles limitacions de velocitat per l'àmbit urbà, etc.

No obstant, **la ciutat no està encara preparada per aprofitar-se de totes les oportunitats d'aquests nous sistemes.** Per contra, s'estan produint reaccions contraproduents, com una forta ocupació de l'espai públic, incivisme en la circulació i l'estacionament, problemes de competència entre empreses o sobre ocupació de l'aparcament existent.

S'imposa, per tant, **establir un marc regulador clar i coherent entre tots els sistemes que permeti als operadors explotar d'una manera estable i segura, als ciutadans gaudir de noves solucions de mobilitat i per tot això l'Administració ha de definir els usos i espais determinats a l'espai públic i establir uns criteris per al seu estacionament a la via pública**, minimitzant-ne els impactes negatius.

En aquest context de proliferació de nous modes de transport i la seva prevista tendència a l'alça, la mobilitat compartida és una estratègia innovadora, que permet als usuaris l'ús d'un cotxe, moto, bicicleta o qualsevol altre vehicle amb un accés àgil segons la seva necessitat específica. Facilita, a més a més, la seva combinació amb el transport públic col·lectiu.

Una possible solució per tal de minimitzar els principals impactes negatius sobre el territori i regular la seva ocupació, és l'atorgament de llicències d'ocupació de l'espai públic, que permetin establir la capacitat màxima de la ciutat d'absorbir aquest vehicle, les condicions d'estacionament, àrees de cobertura mínima i màxima, l'aportació de la informació de servei a l'administració per controlar l'ús de l'espai i el seu funcionament, la redistribució dels vehicles per a garantir la seva disponibilitat, rotació i manteniment i certes condicions d'ús per garantir la seguretat viària.

En relació als vehicles de mobilitat personal, davant de la proliferació i diversitat de tipologia de ginyos mecànics, cicles i bicicletes que circulen per l'espai públic, amb o sense certificació i el seu ús majoritari per l'oci i turisme, es va fer necessari actualitzar el marc normatiu i adaptar-lo a la seva situació real, diferenciant l'ús personal de l'ús associat a una activitat econòmica, així com establint les condicions d'ús i circulació d'aquests vehicles per les diferents vies de la ciutat.

En la ciutat existeixen dos espais molt diferents, el del vianant a les voreres i el dels vehicles a la calçada. La ciutat del futur és aquella en què, cada vegada més, l'espai públic és de major qualitat i adequat pel gaudi, la convivència i l'ús de la ciutadania d'una manera més amable. La ciutat d'avui es mou a diferents velocitats i han de tenir el seu espai els vianants en les voreres, passeigs, zones de vianants, etc.; les bicicletes i els VMP a motor i cicles de més de dues rodes als espais més pacífics com els carrils bici, plataformes úniques, zones 30, etc., i els vehicles convencionals a motor a les calçades, així com el transport públic en superfície a carrils segregats tant com sigui possible.

En aquest sentit, l'Ajuntament de Barcelona va aprovar el 2017 una modificació a la ordenança de circulació de vianants i vehicles per tal de regular els vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dos rodes. La regulació realitza una classificació dels vehicles en funció de les seves característiques tècniques, estableix els àmbits i condicions de circulació per cada tipologia, aprova unes rutes marcades per a vehicles de tipus turístics o d'oci i així com unes condicions mínimes per a la circulació en grups.

Des de l'administració pública cal avançar-se a la complexitat de la mobilitat del futur, a l'entrada de les noves tecnologies aplicades a la mobilitat, per intentar establir una regulació coherent i que respongui a l'interès comú, per sobre d'interessos de particulars i d'empreses, de forma que es pugui garantir un equilibri global i l'avanç cap a unes ciutats tan habitables i sostenibles com sigui possible, fetes pel gaudi dels seus ciutadans.



V. L'empresa privada i la mobilitat sostenible

David Guinart

Empresa Ferrer

La problemàtica ambiental en el seu aspecte més ampli, així com la seva vessant més directament relacionada amb la mobilitat, és un dels principals reptes al quals ens enfrontem avui com a societat. Administracions públiques, ciutadania i empreses privades són els eixos vertebrals en la defensa de la sostenibilitat. En aquest marc, el rol de l'empresa privada és vital per a la consolidació d'una mobilitat efectivament sostenible. Per a la seva activitat, les empreses requereixen de la mobilitat en el seu sentit més ampli. Aquesta relació es podria dividir en tres grans àmbits: clients, logística i col·laboradors.

El vincle de l'empresa i els clients és una font de mobilitat considerable. En aquest punt, les noves relacions comercials, com el comerç online i les comandes a domicili són el canvi de paradigma. El sorgiment dels grans centres comercials als afores de les ciutats i pobles va fer que la gent s'allunyés del comerç local i es desplaçés, normalment amb vehicle privat, a les grans àrees comercials i d'oci. La imatge de grans centres comercials envoltades d'extensions d'aparcaments plens era habitual als voltants dels nuclis urbans. Actualment, alguns d'aquests centres es veuen obligats a tancar les seves portes degut a un canvi en les relacions comercials que permet a la ciutadania evitar-se el desplaçament i satisfer les seves necessitats d'oci i de consum en altres espais més propers.

Els serveis de compra en línia estan sent una autèntica revolució i cada cop en són més les que obren les portes a la compra dels seus productes per internet, permetent que els seus clients no s'hagin de desplaçar per tal de consumir. La reducció de la mobilitat en aquest sentit és destacable.

Aquest canvi, però, enllaça amb un dels altres àmbits, la cadena logística i d'aprovisionament. Els lliuraments a domicili ja són una nova forma de mobilitat vinculada a l'activitat empresarial i de consum. Sorgeixen empreses l'activitat de les quals és aquest servei i algunes d'elles opten per mitjans sostenibles, com la bicicleta, per dur-la a terme. La substitució d'un desplaçament en cotxe al centre comercial per una comanda a domicili en bicicleta es pot considerar com una gran millora en mobilitat sostenible.

A l'altre extrem de la cadena logística trobem la relació amb els proveïdors. Si l'empresa pot optar per proveïdors de proximitat, s'afavoreix la reducció de grans desplaçaments de mercaderies, normalment realitzats amb vehicles de gran envergadura i amb un potencial contaminador més elevat.

El tercer pilar seria la relació establerta entre l'empresa i els seus treballadors. El desplaçament al nostre lloc de treball és un fenomen al qual la majoria de treballadors ens enfrontem dia a dia. En aquest sentit, **cada cop són més**

les empreses que, conscienciades amb la mobilitat sostenible, desenvolupen Plans de Mobilitat o Plans de Desplaçaments d'Empresa. Aquests plans pretenen abraçar, des de diferents àmbits tots aquells aspectes relacionats amb la mobilitat dels empleats.

Fomentar el transport públic amb iniciatives com el Ticket Transport, que permet un important avantatge fiscal, potenciar o implantar el transport col·lectiu d'empresa per tal d'evitar els desplaçaments particulars, impulsar els desplaçaments a peu o en bicicleta o l'ús del vehicle compartit són algunes de les pràctiques més habituals. Polítiques de teletreball,

flexibilitat horària o la possibilitat d'usar eines per a videoconferències també són un gran suport a la mobilitat sostenible. Quan s'assumeixen des d'una perspectiva estructural i amb visió de futur, aquests plans inclouen una avaluació inicial de quin és el model de mobilitat dels seus col·laboradors i permeten fer un seguiment de les millores aconseguides amb la seva implantació.

El compromís de les empreses amb aquestes i altres iniciatives és vital per tal que la mobilitat que genera l'activitat empresarial sigui el més sostenible possible.



VI. Eines i iniciatives per a moure'ns de manera més sostenible

Aquesta secció presenta 5 eines i iniciatives que constitueixen bons exemples per a contribuir de manera sostenible: (1) La felicitat com a motor de canvi. El paper de la bicicleta elèctrica en la mobilitat sostenible; (2) *Motosharing*: el lloguer de motos elèctriques; (3) El cas d'Ecooltra a Barcelona, Electromaps, La bicicleta: el seu potencial en el marc de la mobilitat sostenible: el cas de Biciclot; (4) Les cooperatives de consum en el camp de la mobilitat: El cas de Som Mobilitat.

Es tracta de cinc iniciatives que ja es van presentar al Fòrum de l'Energia Sostenible d'enguany i que van ser seleccionades com a casos d'èxit per la seva solidesa com a models de negoci basats en mitjans de transport sostenible, o bé com a projectes ciutadans consolidats al voltant d'aquest tipus de desplaçaments. No són, de lluny, les úniques iniciatives existents a Catalunya, però en són exemples emblemàtics ja sigui pel seu volum de negoci o en alguns casos per haver estat projectes pioners de la mobilitat sostenible al nostre territori.

Les cooperatives de consum en el camp de la **mobilitat**: El cas de Som Mobilitat



Per Ricard Jornet

Som Mobilitat, cooperativa de consum sense afany de lucre, neix el 2016 amb l'objectiu d'oferir productes i serveis a les persones sòcies per accelerar la transició cap a una mobilitat més sostenible. A Som Mobilitat creiem i practiquem un model social, col·laboratiu i cooperatiu respectuós amb les persones, el medi ambient i els territoris i que, a més, funciona sota criteris democràtics, d'horitzontalitat, transparència, equitat i participació.

La missió de Som Mobilitat és oferir serveis a les sòcies i socis per fer possible una mobilitat més sostenible. El servei principal consisteix en una plataforma de mobilitat elèctrica compartida on, a través del mòbil, les persones sòcies poden llogar vehicles elèctrics de la cooperativa i dels mateixos socis (p2p). D'aquesta manera reduïm el nombre de vehicles en els nostres carrers, el soroll i la contaminació i els efectes que tenen sobre la nostra salut i el canvi climàtic.

Gràcies a la facilitat de l'ús de l'aplicació i el compromís que l'administració i les empreses estan adquirint en la reducció de les emissions de CO₂, ja tenim més de 30 ajuntaments i empreses que han decidit apostar pel model de Som Mobilitat. A través de l'app, tant els ajuntaments com empreses utilitzen els cotxes elèctrics durant l'horari laboral. Fora d'aquest, comparteixen els cotxes elèctrics amb la resta de veïns i altres entitats.

Amb la finalitat d'arribar arreu del territori de forma orgànica, estem treballant en la creació de grups locals de Som Mobilitat, aquests grups locals lideraran la implementació dels projectes de mobilitat sostenible arreu de Catalunya. Actualment, la posada en funcionament del servei de mobilitat elèctrica compartida es troba en fase de prova pilot amb 5 projectes: Mataró, Amposta, Olot, Rubí i Barcelona. Per finals del 2018 tenim previst tancar acords per a estar presents a Castellbisbal, Santa Perpètua

de Mogoda, Tremp, Torelló, Alella, Vic i Caldes de Montbui.

Abans de finals de l'any 2018 també tenim previst constituir la cooperativa europea de segon grau que serà la llavor de la xarxa de cooperatives europees de mobilitat sostenible. Cooperant i treballant en xarxa podrem tenir més recursos per desenvolupar la plataforma i compartir coneixement i experiències amb altres cooperatives europees de mobilitat sostenible.

Conjuntament amb les cooperatives comercialitzadores treballarem per crear i **enfortir el binomi energies renovables i mobilitat elèctrica compartida**, tot aquest treball es farà sota el paraigua de la nova entitat **REscoop Mobility**, creada recentment. Els vehicles elèctrics seran una peça clau per la transició energètica i nosaltres volem que els nostres serveis ajudin a la descarbonització de l'economia actual. El repte és gran i el canvi climàtic no espera, som-hi!

La bicicleta: el seu potencial en el marc de la mobilitat sostenible: el cas de Biciclot



Per Pere Serrasolses

El grup de treball Biciclot neix el 1987 dins d'un col·lectiu de ciclistes urbans i cicloturistes des d'on es fomenta l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport. Amb la intenció d'anar més enllà de la mera reivindicació comencen a plantejar-se promoure la bicicleta a Barcelona, alhora que alguns dels seus membres es formen en mecànica i altres guanyen experiència en l'organització de viatges cicloturistes.

Les primeres activitats es desenvolupen en un petit taller ubicat al barri del Clot en el qual es combina la reparació i el muntatge a mida. El 1994 es constitueix la cooperativa de treball associat Biciclot SCCL, apostant per l'autogestió com a model productiu. El 2002, ens convertim en membres de la Federació de Cooperatives de Treball de Catalunya i ens traslladem als locals del carrer de la Verneda, una antiga fàbrica de plom. Aquesta antiga fàbrica de Sant Martí

es va anar modelant en funció de les necessitats del projecte i de diversos col·lectius de l'economia social amb els que es va compartir l'espai i diverses iniciatives conjuntes.

El 2005 Biciclot es centra exclusivament en l'oferta d'activitats i serveis per a la promoció de l'ús de la bicicleta en els àmbits educatiu, turístic i de lleure. Els serveis de lloguer de bicis i sortides guiades a particulars, petites reparacions i venda d'accessoris es fan a la botiga Biciclot Marítim (ubicada al Passeig Marítim de la Barceloneta). L'any 2009 neix el projecte 'Rebiciclem', la finalitat del qual és reutilitzar residus que provenen de bicicletes abandonades i oferir formació ocupacional a joves i adults en mecànica de la bicicleta, tot fomentat l'autoreparació i la sostenibilitat.

L'any 2012 comencem a realitzar els cursos de conducció segura i cívica de bicicletes als cen-

tres escolars de Terrassa i tenen continuïtat en altres ciutats com Sant Cugat, Barcelona o Vitoria. El 2013, Biciclot crea el projecte 'Vés en bici', per a facilitar l'aprenentatge de la conducció de bicis adreçat a les persones adultes que no en van aprendre en el seu moment.

Finalment, el 2017, Biciclot trasllada la seva seu a l'edifici de Can Picó, gràcies al conveni de cessió d'ús signat amb l'Ajuntament de Barcelona. El mateix any tanca el local de lloguer de la Barceloneta per tal de centrar els seus esforços en la nova seu del carrer Pere IV i en l'impuls del projecte del BiciHub, que vol esdevenir un centre de referència de proximitat, de barri i de ciutat, dedicat a la mobilitat sostenible en bicicleta i a l'economia social i solidària. Més de tres dècades al servei de la bicicleta com a eina de transformació social per a fer les ciutats més sostenibles i habitables.

Applications al servei de les noves tecnologies. El cas d'Electromaps

Per Javier Julve

Cada cop hi ha més vehicles elèctrics i els principals fabricants de cotxes han anunciat més de 150 nous models que aniran apareixent en els pròxims anys. La prohibició de la circulació dels vehicles dièsel i d'altres vehicles contaminants a les nostres ciutats també està accelerant l'adopció de la mobilitat elèctrica per part de la ciutadania i de les empreses. La revolució elèctrica a Europa és imparable. A Catalunya les matriculacions en els últims anys d'aquests vehicles s'han disparat i, com és lògic, també

s'ha disparat la necessitat de trobar punts de recàrrega per part dels conductors per a realitzar les seves rutes de mobilitat. Electromaps vol donar resposta a aquesta necessitat i ofereix un sistema en format aplicació mòbil perquè els conductors de vehicles elèctrics trobin els punts de recàrrega més propers al seu abast.

Electromaps funciona des de 2009 i mostra tant els punts de recàrrega gratuïts com els de





pagament. A través de l'aplicació, els usuaris poden identificar-se als punts de recàrrega prement un simple botó i iniciar el procés de pagament allà on es requereixi. En l'actualitat, la majoria de punts de recàrrega són gratuïts i, a més a més, molts establiments com supermercats, hotels, centres comercials i pàrquings ofereixen la recàrrega gratuïta per atraure clients.

Des de l'aplicació Electromaps es pot accedir a informació en temps real a més de 60.000 punts de recàrrega de tota Europa i s'informa de quants punts de recàrrega estan en ús en aquell mateix moment. D'aquesta manera els conductors poden saber si on van a recarregar poden començar la recàrrega de forma immediata, i així poden evitar trajectes innecessaris.

La idea d'Electromaps va néixer al 2009 en una terrassa d'un Bar de l'Eixample de Barcelona, quan el Jordi i el Xavi, els seus impulsors, discutien com seria la mobilitat del futur amb la introducció dels primers vehicles elèctrics. Tant en Jordi com en Xavi, enamorats de les noves tecnologies, pensaven que la mobilitat elèctrica seria una revolució per la millor experiència de conducció, l'acceleració superior dels vehicles i la seva contribució mediambiental. A més a més, estaven convençuts que en un futur només es vendrien vehicles elèctrics. Van donar voltes a la idea de la mobilitat elèctrica i

se'n van adonar que no hi havia cap registre de punts de recàrrega. Va ser aleshores quan van començar a registrar en una aplicació la informació que obtenien als mitjans de comunicació sobre nous punts de recàrrega. Amb el temps, se'n van adonar que era impossible obtenir tota la informació d'aquesta manera i van decidir que els mateixos usuaris de vehicles elèctrics poguessin afegir informació de punts que no estiguessin registrats. Així doncs, el nombre d'usuaris de l'aplicació, així com la quantitat i la qualitat d'informació, va créixer exponencialment. Avui Electromaps és el proveïdor líder a Espanya i Portugal en serveis de mobilitat elèctrica, tant per usuaris com per empreses i ajuntaments, i es troba en ple procés d'internacionalització.

Electromaps també desenvolupa una solució de gestió de punts de recàrrega oferint a empreses, ajuntaments i empreses d'energia la capacitat de gestionar els seus punts de recàrrega mitjançant la pròpia plataforma. També participa en diversos programes de recerca en l'àmbit nacional i internacional amb universitats de Barcelona per tal de millorar la mobilitat elèctrica i facilitar serveis de *smart grid* i de recàrrega intel·ligent. L'objectiu final d'Electromaps és millorar l'experiència de mobilitat dels vehicles elèctrics i accelerar la transició cap a una completa mobilitat elèctrica.

Motosharing: el lloguer de motos elèctriques. El cas d'Ecooltra a Barcelona



Per Almudena Muñoz

eCooltra és el Servei de motos sharing líder a Europa amb una flota de més de 3.500 motos elèctriques repartides per 5 ciutats de tres països.

La idea va néixer l'any 2016 com una iniciativa dins del grup Cooltra, amb una experiència de més de 12 anys en el sector de les rodes, dins del qual ha explorat noves línies de negoci per adaptar-se a les necessitats dels seus clients.

Del seu coneixement del mercat i de la recerca continuada per innovar i tornar-se una empresa 100% sostenible, va aparèixer la idea d'eCooltra, que compta actualment amb més de 500.000 usuaris i que aposta per una mobilitat urbana, sostenible elèctrica i tecnològica.

Per a utilitzar el servei cal descarregar una aplicació al mòbil, registrar les dades personals i localitzar la moto més propera. Es paga pels minuts que s'utilitzen, a un preu de 0,24 cèntims, sense quota d'alta. En aquest preu està inclosa l'assegurança, els cascos i el manteniment. L'usuari ha de deixar la moto dins de la zona d'ús disponible.

Els vehicles tenen una cilindrada de 49 CC i funcionen sense clau. Des de l'aplicació es sol·licita l'obertura del seient, per retirar el casc o la posada en marxa. El sistema també permet localitzar la moto més propera i demanar al vehicle que "emeti" una trucada, per a identificar-lo. Les motos funcionen amb bateries elèctriques disponibles que l'equip d'operacions de la companyia s'encarrega de canviar per assegurar que les motos sempre estan a punt per al seu ús.

Presenta a Barcelona, Madrid, Roma, Lisboa i Milà, la companyia, amb oficines centrals a Barcelona, planeja en els propers mesos expandir-se a noves ciutats europees.

Fins ara, els usuaris de la plataforma han recorregut més de 4 milions de quilòmetres i han estalviat més de 370 tones d'emissions de CO₂ a l'atmosfera.

eCooltra es presenta com un nou model de mobilitat compartida, ecològica, urbana i tecnològica, per a tothom.



La felicitat com a motor de canvi. El paper de la **bicicleta elèctrica** en la mobilitat sostenible

Per Dani Tizon



És evident que la mobilitat a les ciutats ha arribat a un punt de saturació. Fins i tot els nuclis urbans més petits comencen a tenir problemes de mobilitat que, tradicionalment, s'han solucionat ampliant les zones de circulació dels vehicles amb motor de combustió. Aquest fet, en realitat, produeix l'efecte contrari: costos a nivell temporal (unes 260 hores, dedicades només als desplaçaments), costos econòmics (uns 450 €/mes relacionats amb els desplaçaments a la feina), costos ecològics i de salut (el 68% de la població de Barcelona està exposada a nivells de NO2 superiors als fixats per la OMS).

Malgrat tot, gràcies a l'evolució tecnològica, cada cop més usuaris han descobert que un mètode amb tanta tradició com la bicicleta és una solució magnífica que no només redueix els costos abans esmentats sinó que, a més, genera un altre benefici de grandíssima rellevància: l'usuari de la bicicleta elèctrica guanya, sobretot, en felicitat.

Guanya en felicitat perquè deixa d'estar lligat als horaris de transport públic, perquè els embussos desapareixen, perquè triga menys en arribar on vol, perquè estalvia i perquè deixa de dependre dels altres. Però, sobretot, guanya en felicitat perquè desapareix l'estrès que generen els impactes negatius d'altres mitjans de transport i perquè pren consciència de què circular d'aquesta forma és una millora per a un mateix i també pel seu entorn.

En el cas de Freeel, la nostra experiència ha estat precisament la que ens ha ensenyat que l'ús de la bicicleta elèctrica provoca tot això. Tenir un mitjà de transport propi i personalitzat, eficient, que no ocupa espai, que pot transportar-se on es vulgui sense problemes, que pot fer servir qualsevol membre de la família i que és tan versàtil que pot utilitzar-se tan per treballar com per l'oci ha fet que els nostre usuaris canviïn realment la seva vida, que canviïn la seva relació amb l'entorn i que d'una manera natural i orgànica facin veure als altres que el canvi és eficient i real.

Sabent tot això, escoltant als usuaris i observant les nostres ciutats va ser com vàrem desenvolupar el nostre model de bicicleta elèctrica, la Z03. El concepte es va transformar no en crear una bicicleta, si no en presentar la millor solució possible de mobilitat, la solució a costos econòmics, de temps, de salut i, sobretot, contra l'estrès. Un producte multifuncional que generés felicitat amb totes les opcions que oferia, i que fos versàtil per fer-lo únic dependent de les necessitats de cada persona.

El canvi, per Freeel, és a nivell personal, i és tan poderós que s'estén, com estem veient, com una ona a l'aigua. És el nostre concepte aplicat del "pensa globalment, actua localment". Creiem que la bicicleta elèctrica és la base d'aquest canvi en la mobilitat. I creiem que és imparabile.

conclusions

Tal i com comentava Carme Miralles a la introducció, la mobilitat no és només una qüestió tècnica sinó també social i transversal. Aquesta publicació deixa constància dels punts de vista dels quatre actors principals: ciutadania, associacions, administració pública i empresa privada.

Les visions presentades als articles d'aquest recull coincideixen en afirmar que la tecnologia permet avui en dia prescindir del cotxe (com a mínim en les distàncies més properes) i optar per models de transport quotidians que produeixen menys emissions de CO₂ i de gasos com el NOx, també perjudicials per a la salut. L'existència d'aquestes alternatives i la seva popularitat no sempre es tradueix, però, en el seu ús continuat. És en aquesta fase on entra en joc el ciutadà, que pot optar per les diferents eines existents (*carsharing*, *motosharing*, bicicleta elèctrica, etc.), apoderar-se'n i fer-ne un ús cada vegada més freqüent.

La ciutadania també té la possibilitat de fer pressió davant entitats privades i públiques perquè adoptin models de mobilitat més sostenible. Això ho pot fer tant a nivell individual com a través d'associacions (veure secció III) on es converteix en un agent sòcio-polític i de canvi, organitzant-se per a participar en la definició i execució dels plans de les administracions públiques. Al seu torn, aquestes tenen la complexa tasca d'integrar els nous models de mobilitat amb el transport públic. Per exemple, si més gent fa ús de la bicicleta o el patinet elèctric, es necessitaran més carrils perquè en puguin circular i s'hauran d'adaptar les nor-

mes que regulen el seu ús. Finalment, les empreses privades poden sumar esforços no tan sols aportant solucions tècniques, sinó també adoptant plans de mobilitat dins de les seves estructures.

Per tal de tenir una idea més clara de com és i com evolucionarà la mobilitat sostenible, cal entendre-la, per tant, com el fenomen social que és i analitzar-la en la seva complexitat, sense deixar de banda components com ara el gènere, l'escala social, el barri o l'època de l'any en què es produeixen els desplaçaments.

El debat estimulat pel Fòrum de l'Energia Sostenible sobre la mobilitat ens omple el cap de noves preguntes per seguir explorant i avançant en el coneixement i la pràctica de desplaçaments cada vegada més sostenibles. Sorgeixen interrogants com ara quin impacte, per exemple, podrien tenir els individus que formen part de xarxes de ciència ciutadana en la generació de coneixement col·lectiu dins d'aquest àmbit? Com es podria integrar aquesta col·laboració dins dels circuits ja establerts de treball cooperatiu entre administracions locals, entitats i empreses per a impulsar el canvi de paradigma del qual ja apreciem algunes evidències?

El debat de la mobilitat és ampli i no ha de ser superficial. Publicacions com aquesta aporten diferents visions i perspectives que l'enriqueixen i el fan obert i plural. És així com entenem que s'ha d'abordar aquest fenomen transversal i complex que forma part estructural de la nostra vida quotidiana. La discussió encara està oberta. I ho celebrem.



WWW.ECOSERVEIS.NET

@EcoserveisCulturaEnergetica

@Ecoserveis

LA CIUTAT QUE ENS MOU

CIUTADANIA I ADMINISTRACIONS
CAP A LA MOBILITAT SOSTENIBLE

XX Fòrum de l'Energia Sostenible
Divendres 27 d'abril
De 8:45 a 14:00 hores
Cotxeres del Palau Robert
Passeig de Gràcia, 107, 08008 Barcelona

<https://www.ecoserveis.net/fes2018/>



Amb la col·laboració de:



#FES2018
#Ensmou

LA CIUTAT QUE ENS MOU

El **Fòrum de l'Energia Sostenible** arriba enguany a la seva vintena edició com a espai de reflexió al voltant de l'ús sostenible de l'energia, les energies renovables i la promoció de l'ús i l'accés a l'energia com a dret.

Al llarg de les dues darreres dècades, l'associació **Ecoserveis** ha promogut el debat de professionals, tècnics i de la ciutadania en general sobre aspectes com les eines i serveis per a generar i fer un ús eficient de l'energia a la llar, l'electricitat "verda", la comunicació de l'energia, les xarxes intel·ligents al servei de les persones i les comunitats, reducció de despeses a les factures de les empreses, o la legislació i els recursos de finançament per a una il·luminació exterior de qualitat, sana i eficient, per nombrar només algunes edicions.

Aquest any, la reflexió posa el focus en el panorama actual de la **mobilitat sostenible** i s'ofereix com a espai de trobada de les administracions públiques, la ciutadania i les empreses privades que treballen al voltant d'aquest objectiu.

La idea de sostenibilitat associada als desplaçaments urbans és un element comú des de fa ja temps a gairebé totes les propostes i models de planificació pública. A dia d'avui sembla impossible pensar i dissenyar el paisatge de les nostres ciutats sense considerar la promoció d'hàbits de desplaçament més sostenibles, sans i segurs.

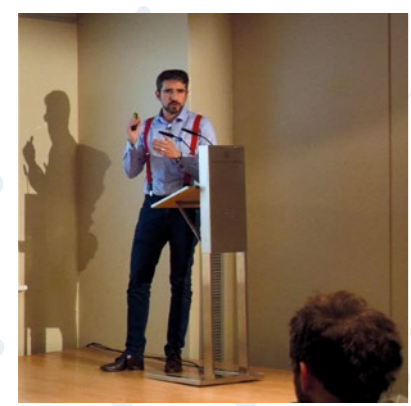
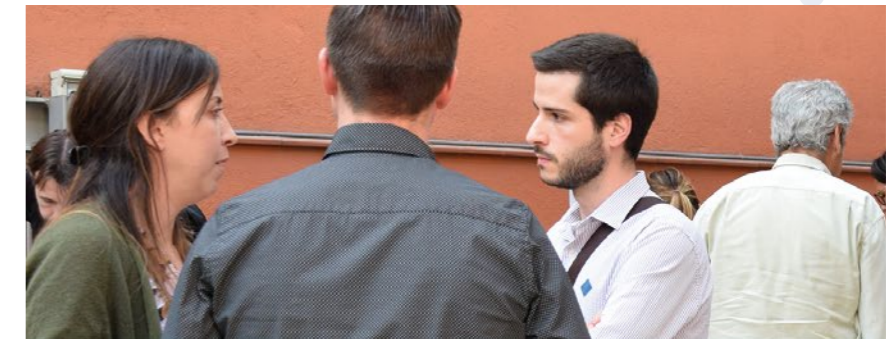
La tecnologia al nostre abast ens permet disposar d'alternatives de transport més eficients, segures i menys contaminants i cada dia cobren més pes les iniciatives ciutadanes que impulsen un entorn urbà centrat en les persones. Quins són els reptes davant dels quals ens trobem? Quines són les tendències actuals i com s'enfronten des dels diferents sectors socials? El FES 2018 pretén estimular la reflexió al voltant d'aquestes i altres interrogants i oferir informació i eines per a afavorir una idea compartida i sostenible de mobilitat urbana.



Programa preliminar

- 8:45 **Registre de participants**
- 9:00 Presentació de la jornada. [Ecoserveis](#).
CONFERÈNCIA INAUGURAL. LA MOBILITAT AVUI. Carme Miralles, [Grup d'Estudis de Mobilitat, Transport i Territorials \(GEMOTT\)](#), UAB.
- 9:25 **EL ROL DE L'ADMINISTRACIÓ PÚBLICA**
Aspectes clau de la mobilitat sostenible en l'àmbit municipal. Cas Barcelona. Adriana Malé, [Gerència de Mobilitat, Infraestructures i Ecologia Urbana](#) de l'Ajuntament de Barcelona.
Mesures de Mobilitat en el Programa Metropolità de Lluita contra la Contaminació Atmosfèrica. Carles Conill, [Àrea Metropolitana de Barcelona \(AMB\)](#).
Pla estratègic per al desplegament d'infraestructura de recàrrega per al vehicle elèctric a Catalunya 2016-2019 (PIRVEC). Lluís Morer, [Institut Català de l'Energia \(ICAEN\)](#).
- 10:35 **NETWORKING - PAUSA CAFÉ**
- 11:05 **SOLUCIONS PER MOURE'NS DE MANERA SOSTENIBLE**
Nou model de mobilitat i noves formes d'ús i compra de vehicles elèctrics. Ricard Jornet, [Cooperativa Som Mobilitat](#).
El cotxe social: l'ús compartit del vehicle privat. Mar Alarcón, [Social Car](#).
El lloguer de motos elèctriques. Almudena Muñoz, [Ecooltra](#).
La bicicleta elèctrica: el transport lleuger i sense embussos. Dani Tizon, [Freeel](#).
- 12:25 **LA CIUTADANIA I LES EMPRESES PRIVADES**
Construint un espai urbà eficient. Bregan Sánchez, [Centro de Investigación de Recursos y Consumos Energéticos \(CIRCE\)](#).
L'empresa i la mobilitat sostenible. Pla de mobilitat a Ferrer. David Guinart, [FERRER](#).
Eines digitals. Informació sobre punts de càrrega elèctrica i vehicles elèctrics. Javier Julve, [Electromaps](#).
El paper de les associacions en el foment del transport sostenible. Ricard Riol, [Associació Promoció del Transport Públic \(PTP\)](#).
La promoció de l'ús de la bicicleta en l'espai urbà. Pere Serrasolses, [Cooperativa BICICLOT](#).
- 14:00 **CONCLUSIONS I COMIAT**

[FOTOS DEL FÒRUM]





LA CIUTAT QUE ENS MOU

Associación Ecoserveis

C/ Girona, 25, pral. _ 08010 Barcelona

+34 934 590 022 · +34 651 306 169

info@ecoserveis.net

www.ecoserveis.net

facebook.com/EcoserveisCulturaEnergetica

twitter.com/Ecoserveis



**Diputació
Barcelona**

