

Transport públic gratuït, 'sharing' i més receptes per millorar la mobilitat

Una de cada dues persones menors de 34 anys no s'ha tret el carnet de conduir. En concret, segons les dades publicades l'estiu passat per la Direcció General de Trànsit, tan sols els 48% dels ciutadans de l'Estat d'entre 18 i 34 anys disposen del permís escaient. I és que la majoria d'edat ja no arriba amb una matriculació a l'autoescola sota el braç, sinó amb un vol de baix cost a Florència, les entrades d'algun festival de música, un mòbil d'última generació o, fins i tot, la PlayStation 5.

Els hàbits han canviat. Les prioritats dels joves dels anys 80 o 90 a penes guarden relació amb les d'ara. El sil·logisme que equiparava el carnet de cotxe a la llibertat ha quedat sepultat. Ni tan sols l'adquisició d'una motocicleta no resulta prou atractiva. Molts dels joves actuals no preveuen, de cap manera, la possibilitat de posseir un vehicle privat.

Què està passant? D'una banda, sens dubte, hi juga en contra el dispendi que comporta una compra d'aquestes característiques, així com les despeses que hi van associades: el combustible, l'assegurança, l'impost anual corresponent... Per tant, sense un lloc de treball estable —cosa que cada vegada entra més en el món de la fantasia— no és tan senzill de llançar-s'hi.

Ara bé, també hi juguen en contra —o més ben dit, a favor— els nous models de ciutat que a poc a poc van guanyant terreny. La proliferació dels serveis de lloguer immediat de motocicletes elèctriques i l'eclosió del patinet com a mitjà de transport quotidià són alguns dels factors que permeten als joves d'avui dia traslladar-se d'un punt a un altre de →



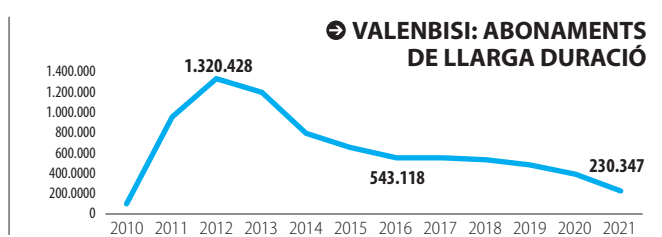
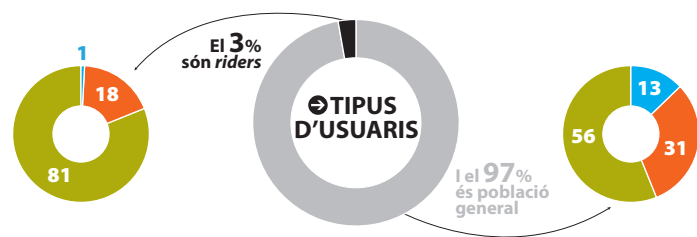
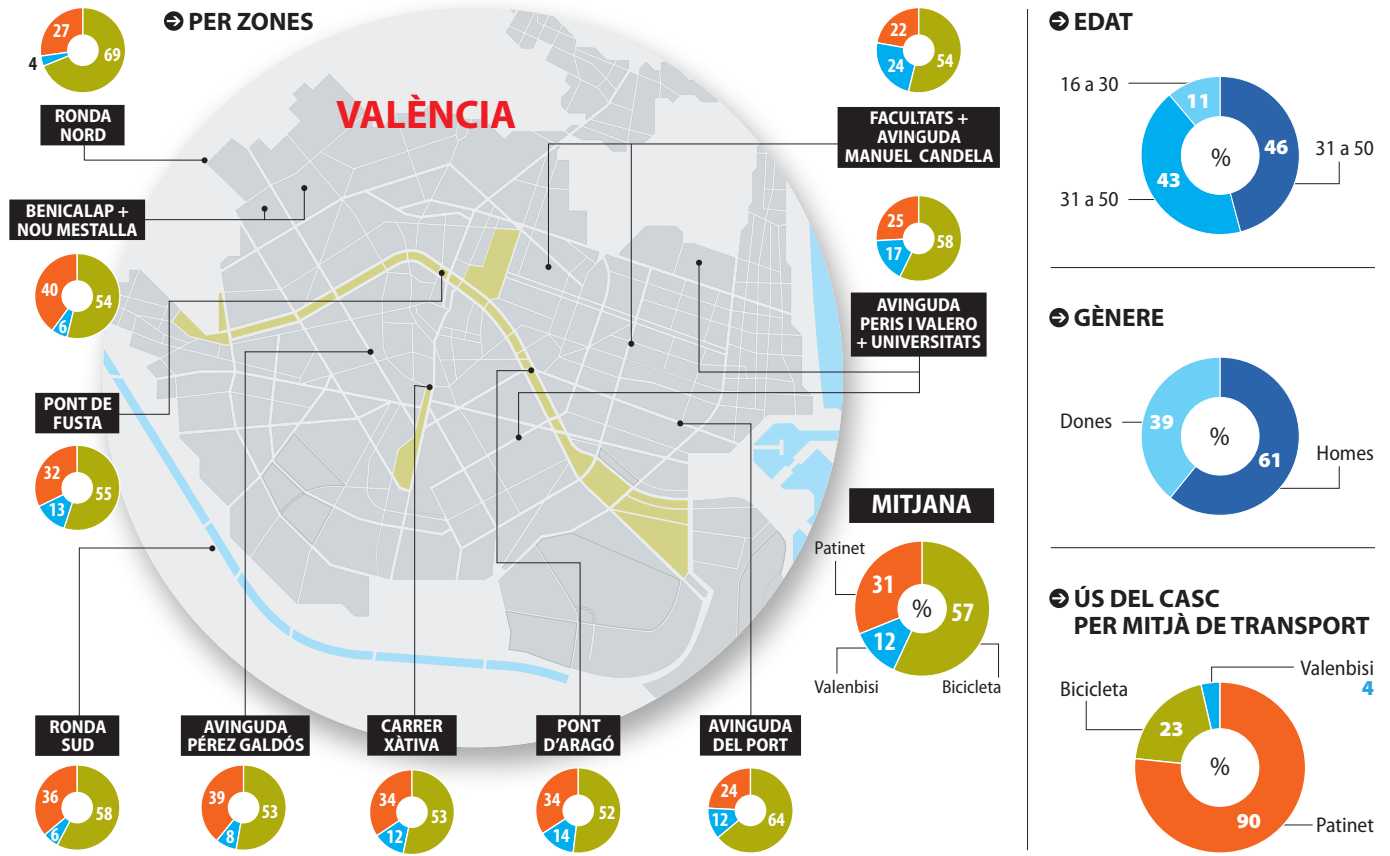
No tot havia de ser negatiu. La pandèmia de la COVID-19 ha contribuït a reinterpretar la mobilitat urbana. A la majoria de poblacions grans i mitjanes, la persona guanya protagonisme en detriment del vehicle contaminant. El foment decidit del transport públic, l'extensió del 'sharing' i la proliferació de xarxes de carrils bici ben interconnectades entre si són elements clau per fer més amables les nostres ciutats.

Alguns estudis, com el que recentment acaba de publicar la Càtedra d'Economia Col·laborativa i Transformació Digital de la Universitat de València, apunten en aquesta mateixa direcció.

*Per Victor Maceda / @VictorMaceda
Fotografies de Miguel Lorenzo / @miguellorenzo_*

Ús del carril bici en València

Dades de 2021



Font: Càtedra d'Economia Col·laborativa i Transformació Digital de la Universitat de València.

→ la seua ciutat amb comoditat i sense la necessitat de disposar d'un automòbil o d'una moto en propietat.

Tot plegat, però, encara requereix un marc més propici, que han de fomentar les diverses administracions implicades. No sols a peu de carrer, projectant espais menys inspirats en els cotxes i més amables per als vianants i les persones que es desplacen en vehicles lleugers nets. També convé actuar, a tots els nivells, mitjançant la llei: des de les normes generals de rang estatal fins a les ordenances de cada població en funció de les seues condicions particulars.

Assenyalant el camí

Aquesta va ser, de fet, una de les principals conclusions de la jornada organitzada el propassat 10 de novembre per la Càtedra d'Economia Col·laborativa i Transformació Digital de la Universitat de València. L'acte va servir per presentar un estudi molt aprofundit sobre l'ús del carrer bici a la ciutat durant l'any 2020 i el que portem de 2021.

A la trobada van participar especialistes en mobilitat d'àmbits molt diferents: la docència universitària, l'emprenedoria, l'Administració pública, el sector privat... Amb un objectiu en comú: aportar

idees que contribueixen a orientar les polítiques públiques. En aquest cas, afavorint una mobilitat més efectiva i més eficient, respectuosa amb el medi ambient.

I una de les constatacions té a veure amb la importància de legislar bé. "Ho hem vist en el cas dels *riders* i en l'extensió dels carrils bici", sosté Andrés Boix, professor de la UV i director de la Càtedra des de 2018 —l'any de la seua creació— conjuntament amb Adrián Todolí, també professor de la UV. "La legislació sempre té efectes, ni que siga a través microregulacions", explica Boix.

La prova la tenim, tal com es detalla a l'informe, en el cas concret dels *riders*. L'estudi de la Càtedra —que ja havia investigat sobre la situació d'aquests treballadors i sobre l'impacte de l'empresa de lloguer d'apartaments Airbnb, i que properament s'endinsarà en l'economia digital relacionada amb els *gamers*, els youtubers i els *influencers* en general— indica que el 90% de les persones que treballen a empreses com ara Glovo o Deliveroo fan servir el casc.

“La regulació del sector els ha permès de tenir més capacitat adquisitiva i incrementar, per tant, la inversió en elements de seguretat”, subratlla Boix.

El 10 de novembre, al complex de Les Naus —un espai de recerca i de trobada, dependent de l'Ajuntament de València, que ha finançat l'estudi de la Càtedra— van poder sentir-se unes altres veus interessants.

Per exemple, la de Charles Landry, una eminència en termes de planificació de les ciutats. És el pare del concepte de “ciutat creativa” i l'autor de *The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators*, un llibre de capçalera en aquesta matèria.

“Cal posar l'ésser huma al centre del disseny de les nostres ciutats, facilitant els desplaçaments de tota la comunitat”, és a dir, impulsant una “mobilitat justa” que es fonamenta en els objectius de desenvolupament sostenible.

En aquest sentit, Landry opina que urgeix repensar les ciutats des d'una perspectiva “integral”, posant al servei dels gestors públics tota la informació que proporciona la tecnologia —el *big data*— per tal d'aconseguir una mirada completa, de 360 graus.

Sinergies publicoprivades

Una col·laboració estreta entre el sector públic i el sector privat esdevé clau per implementar moltes de les mesures de mobilitat sostenible.

El sorgiment d'algunes *start-ups* i l'interès d'empreses internacionals per arrelar a les nostres ciutats massa sovint xoca amb un marc normatiu gens lax, que hi posa pals a les rodes.

A la jornada de Les Naus, el 10 de novembre, també va escoltar-se el punt de vista de professionals del sector.

May López, Antonieta Fernández i Pep Gómez van parlar sobre les solucions col·laboratives i tecnològiques i els

reptes que ha suposat l'arribada de la pandèmia. La primera és directora de Desenvolupament d'Empreses per la Mobilitat Sostenible, que aixopluga més de 50 associacions del sector, i els dos últims treballen a Reby, una empresa de patinets, bicicletes i motocicletes elèctrics compartits que ha obtingut el reconeixement de pime innovadora. Actualment, Reby opera a Sevilla, Saragossa i 13 ciutats espanyoles més.

López es felicita pel fet que 149 ciutats de l'Estat —totes les de més de 50.000 habitants— estiguen obligades a generar zones de baixes emissions abans que acabe 2023. En aquest sentit, subratlla la importància de fer lliuraments més sostenibles. “El comerç electrònic no és conscient de l'impacte que està tenint a les nostres ciutats”, afirma.

Els representants de Reby, al seu torn, destaca la importància d'executar aparcaments dissuasoris a les grans ciutats i de potenciar una regulació més “madura” que afavorisca l'ús de nous actors de l'escena urbana com ara els patinets.

“És fonamental una regulació com cal”, remarca Gómez. “No és lògic que algunes ciutats prohibisquen el lloguer de patinets, mentre d'altres tenen 20 empreses operant”. Segons els estudis efectuats sota la COVID-19, el 48% dels enquestats es mostren reticents a fer servir el transport públic i el 28% és més receptiu a fomentar una mobilitat activa saludable.

Gómez lamenta que la normativa “varie tant en funció de la ciutat” i prega que hi haja un “mínim comú denominador”. Ell troba que el bon moment que travessa la moto elèctrica de lloguer no és ni serà extensible a l'automòbil “per un problema de costos”.

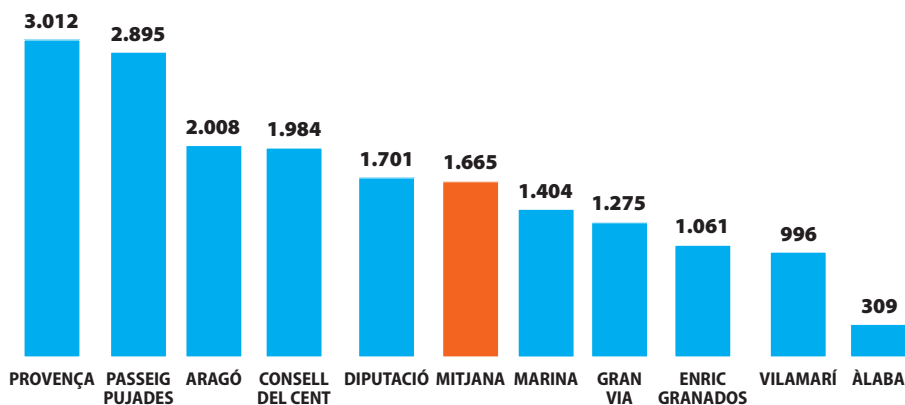
Una de cada tres motocicletes que van vendre's a l'Estat espanyol al llarg de 2020 eren elèctriques. En bona mesura, gràcies a l'eclosió d'aquestes empreses de *sharing*, que ja s'havien obert un forat de mercat abans de l'inici de la pandèmia. Pel que fa a la indústria de l'automòbil, una de cada tres adquisicions de vehicles de 2020 va efectuar-se sota la fórmula del *renting*, que permet retornar el cotxe al cap d'un temps i canviar-lo per un de nou.

En canvi, el servei de bicicletes de lloguer no funciona tan bé com podria esperar-se, atesa la conjuntura cada cop més favorable. “A València, l'empresa JCDecaux el té segrestat”, es plany Boix. “Van signar un contracte fins 2029 amb l'equip de govern anterior a canvi de gestionar els *mupis*, les tanques publicitàries, que és allò que els interessa de debò”. Així doncs, es dediquen a complir l'expedient i prou, renovant ben poc la flota de bicis i no obrint més estacions. La caiguda dels abonaments de llarga durada que reflecteix l'estudi publicat per la Càtedra és simptomàtic.

Antonio Fortes, professor de dret administratiu de la Universitat Carles III de Madrid, apunta la llei asturiana de mo- →

Ús del carril bici en Barcelona

Mitjana d'usuaris diaris en cada punt de control de la ciutat, de gener a octubre de 2021.



Font: Ajuntament de Barcelona

+ 10 REPTES PER A LA CIUTAT DE VALÈNCIA

El valencià Ramon Marrades, economista urbà i director del *think tank* Placemaking Europe —integrat per especialistes d'arreu del continent a fi de compartir experiències urbanístiques i aconsellar les ciutats que així ho desitgen—, també va participar a la jornada celebrada a Les Naus. En el seu cas, va enumerar els 10 reptes que considera bàsics per millorar la mobilitat sostenible a València i la seua àrea metropolitana.

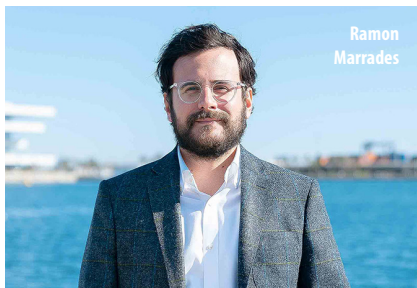
1. Passar de la mobilitat a l'espai públic: una interconnexió millor entre les mesures de mobilitat i la capacitat d'accés, gaudi i programació de l'espai públic.

2. De l'espai públic al model de ciutat: passar de les anècdotes positives a la conformació d'un model de ciutat "de planificació elàstica" que marque uns objectius prioritaris i que incorpore valor pel camí.

3. La inclusió: eliminar les barreres de gènere o d'origen.

4. La mobilitat que no es dona: la que no es dona no de manera elegida sinó per manca de servei, com per exemple el transport públic nocturn.

5. L'impacte industrial: connectar la ciutat amb una estructura industrial sòlida.



Ramon Marrades

6. La capacitat d'innovar: una regulació que s'adapte a les noves maneres de viure, practicant l'experimentació en matèries com els *living labs* ('bancs de proves').

7. La integració metropolitana: un gran problema pendent, essencial per garantir la justícia i l'equitat en mobilitat.

8. La connexió megarregional: parlar dels creuers, de les ampliacions del port i de l'aeroport, les connexions ferroviàries, el corredor mediterrani.

9. L'accessibilitat total a les oportunitats: no hi ha una accessibilitat total a les oportunitats de treball, al gaudi i la cultura.

10. El repte climàtic: el més important de tots, que implica la presa de decisions clau com ara permetre o no els vols curts.



→ bilitat i transports com "un exemple a tenir present", perquè fa esment a la mobilitat intel·ligent i la mobilitat de les cures. També considera que "Catalunya i la Comunitat Valenciana han apostat per un model propi molt interessant".

El Govern espanyol també enllesteix ara la seua legislació sobre la matèria. "Tant de bo reflectisca un concepte que sembla assumit però no ho està tant: el dret a la mobilitat", rebla Fortes.

En el cas valencià, l'estudi que s'ha publicat ha estat dirigit pel mateix Boix i per Itziar Riera, la qual explica que "va elaborar-se en dues onades, durant dues setmanes de 2020 i de 2021". Les zones de València amb un carril bici millor interconnectat amb la resta de la xarxa presenten un ús clarament superior.

Boix troba a faltar, igualment, "connexions dignes amb la resta de l'àrea metropolitana". I posa damunt la taula experiències pioneres —puntuals— que s'han posat en pràctica a Madrid, com ara el transport gratuït al centre de la ciutat. "A Luxemburg, tota l'àrea metropolitana ja gaudeix de transport públic gratuït".

Sense dades a Palma

L'estudi de la Càtedra d'Economia Col·laborativa i Transformació Digital o les dades que aporta l'Ajuntament de Barcelona i que també formen part d'aquest article [vegeu requadres de les pàgines 22 i 23] contrasta amb la manca de dades sobre l'ús de la bicicleta —i

en general, del carril bici— a la ciutat de Palma.

Segons informa Miquel Payeras, els serveis de comunicació de l'Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Palma no disposen de dades sobre l'ús del patinet ni, tampoc, del servei de lloguer públic Bici-Palma. Del primer, del patinet, diuen que "els tècnics han notat durant aproximadament l'últim any, visualment, a través de la xarxa de càmeres de trànsit, un increment de l'ús del patinet, però no existeix cap quantificació". Des del servei de Bici-Palma expliquen que "no existeixen dades concretes perquè el servei ha entrat en una fase de remodelació profunda". Afirmen que el servei "està obsolet" després d'11 anys de funcionament. En el moment en què es va posar en marxa, l'any 2011, va ser capaç de superar ràpidament els 10.000 usuaris i comptava amb una trentena d'estacions de bicis. Però, segons els serveis de comunicació de l'Àrea de Mobilitat, "el pas del temps ha afectat el servei, moltes bicis s'han trencat i no és un servei competitiu, per exemple, davant del patinet".

Per això "l'Ajuntament va decidir fer una remodelació completa del servei" i hi ha destinat una partida de 2,5 milions. La previsió és que el pròxim estiu estigui en funcionament el nou Bici-Palma, que duplicarà les estacions i no només oferirà bicicletes de tracció de sang, sinó també elèctriques, per afavorir-ne l'ús. ●