

## Taula rodona. Mobilitat urbana

La mobilitat està immersa en el procés de transformació més gran des de l'arribada de l'automòbil a les carreteres. L'electrificació dels cotxes; la introducció de nous tipus de vehicles, com els patinets elèctrics o les bicicletes elèctriques, i l'emergència climàtica dicten un canvi de paradigma que redefinirà la manera com tots ens movem pel territori.

Aquest canvi ha de ser fruit d'un profund debat en el qual usuaris, administracions i empreses tinguin la seva veu i el seu vot per crear el model més just i accessible. Aquest debat va ser, precisament, el protagonista de l'última taula d'experts d'EL PERIÓDICO, en la qual es va discutir en quin punt ens trobem i cap on hauríem d'avançar per aconseguir els objectius abans esmentats.

### El punt de partida

Barcelona pot ser un bon exemple sobre el qual vertebrar aquest debat; de fet, a partir d'aquesta ciutat es van argumentar els diferents punts de vista. Ara mateix, la ciutat busca reduir el nombre de vehicles que circulen pels carrers, mentre es potencia l'electromobilitat, el transport públic i la nova mobilitat. En aquest sentit, l'ecosistema empresarial de Barcelona ha servit com a caldo de cultiu de moltes empreses que lluiten per aquests objectius, com Silence, present en l'esdeveniment a través del seu COO, Marc Camarasa, que va compartir la seva visió i propostes amb Lidia Montero, doctora en Informàtica, professora titular del departament d'estadística i investigació i responsable de Smart Mobility de la UPC, i Lluís Alegre, director de l'àrea de mobilitat de l'ATM.

La conversa va arrencar parlant sobre si Barcelona està preparada o no per a la mobilitat elèctrica. Montero va afirmar que «la ciutat no està preparada», però va matisar que «no és l'única». «La majoria d'estudis diuen que calen estacions de càrrega ràpida i que hi ha un dèficit d'estacions ràpides a tot Europa», va afegir. Opinió compartida per Alegre, que va admetre que «tenim un problema general amb els punts de recàrrega, sobretot per als particulars». En aquest sentit, Montero va aportar que «la majoria de persones que viuen en nuclis urbans no poden efectuar la càrrega dels seus vehicles a casa».

Camarasa va assentir sobre l'escassetat de càrrega pública i va aportar diverses solucions que ha desenvolupat Silence per combatre-la. «Intentem no ser tan dependents de la infraestructura de càrrega», va dir. «Els nostres vehi-



Els participants en la trobada, celebrada la setmana passada a la seu d'EL PERIÓDICO.

### EL REPTE DE LA MOBILITAT URBANA

# La mobilitat urbana del futur serà eficient, elèctrica i multimodal

Barcelona busca reduir el nombre de vehicles que circulen pels carrers, mentre es potencia l'electromobilitat i el transport públic

cles disposen d'un sistema que desvincula la bateria del vehicle per endur-se-la a casa i carregar-la com un electrodomèstic», va concretar. Tots els vehicles de Silence (Acciona), inclòs el futur quadricicle S04, disposen de bateries extraïbles de tipus tròlei per transportar-les fàcilment. A més a més, la seva capacitat permet recarregar-la al complet durant la nit en un endoll domèstic. Aquesta solució se suma als centres d'intercanvi de bateries que tenen a Barcelona i a altres ciutats que, com va explicar Camarasa, «permeten als usuaris intercanviar-la en menys d'un minut per una altra de carregada al 100%».

Els vehicles de Silence (Acciona) estan especialment pensats per a l'usuari que necessita un mitjà de transport, així com per a certs tipus d'empreses que treballen en l'àmbit urbà. Paral·lelament, hi ha altres usuaris, com va aportar Alegre, que també s'electrificaran. «Hem de pensar en els vehicles comercials



Vehicles com l'S04 podrien cobrir el 90% dels desplaçaments urbans.

L'estació d'intercanvi de bateries és una solució a l'escassetat de carregadors.

JORDI COTRINA



també, que necessiten una tipologia de càrrega que no s'està resolent en aquests moments, així com en els busos. Tenim un pla per electrificar el 60% de les línies en 100 anys amb una inversió de més de 400 milions, però tot i així continuaran sense electrificar-se el 40%», va indicar.

### Nova mobilitat i concepte de propietat

Tot i que potser el punt de partida per al vehicle elèctric no és el millor, solucions com les de Silence (Acciona) i el potencial de la digitalització faciliten la penetració d'aquest tipus de vehicles en el teixit urbà. Per exemple, tot i que els vehicles elèctrics són més cars que els seus equivalents de combustió, Camarasa va recordar el seu sistema de subscripció de bateries. «Ofereix als usuaris que optin per comprar un dels nostres models l'opció de subscriure's a la bateria», va detallar. A grans trets, el que permet aquest sistema és que el client pagui el vehicle sense la bateria i després una tarifa mensual per ella. Amb aquest servei, l'usuari pot carregar la bateria a casa seva o a qualsevol punt públic o utilitzar les estacions d'intercanvi de bateries. «És la bateria com a servei, no com a producte», va explicar el directiu de la companyia.

Aquest tipus de concepte de propietat és només un dels nous mètodes que han sorgit recentment. «La mobilitat s'ha consumit tradicionalment en la modalitat més clàssica, la compravenda, però ara hi ha nous escenaris, com el pagament per ús o el *sharing*, que, a més, són més atractius per a les noves generacions», va argumentar Camarasa. «El canvi de paradigma de propietat a ús compartit és una realitat que es constata a tots els països d'Europa entre els més joves. Entrem al món de la mobilitat com a servei i dins d'aquest món hi ha moltes fórmules», va assentir Montero.

Aquestes fórmules, com el cotxe o escúter compartit, el conegut com a *sharing*, que proposa un pagament per ús d'un vehicle, són especialment atractius per als joves, que no volen tenir un vehicle propi per la inversió que requereix i perquè tampoc en veuen la necessitat, ja que, com bé va apuntar Alegre, «el cotxe està el 90% del temps aturat». «Cal preguntar-se per què tenim aquest objecte i tenir en compte que hi ha persones per a qui un ús compartit és més adequat que posseir un vehicle», va afegir.

### La ciutat del futur

Aquesta convergència entre vehi-

## ELS PARTICIPANTS

La mobilitat urbana està en un procés de redefinició que canviarà la manera com ens movem. Entraran en joc nous tipus de vehicles, com les motos elèctriques de Silence (Acciona), i nous conceptes de propietat, com el 'sharing', que s'hauran de combinar amb el transport públic per crear un ecosistema efectiu, eficient i accessible per a tothom.



### MARC CAMARASA

COO de Silence (Acciona)

«La ciutat del futur serà silenciosa i més amigable, amb vehicles elèctrics, més lleugers i compactes»



### LIDIA MONTERO

Doctora en Informàtica, professora titular del departament d'estadística i investigació i responsable de Smart Mobility UPC

«El transport és el que cobreix les necessitats que tenen els ciutadans per fer les seves activitats»



### LLUÍS ALEGRE

Director de l'àrea de mobilitat de l'ATM

«Hem de tenir clar tot el territori, perquè una ciutat desconnectada no té cap sentit»

cle privat, opcions de mobilitat compartida, models de propietat diversos i transport públic són els ingredients que han de formar la mobilitat urbana del futur. Quan els van preguntar per com veuen les ciutats del futur, els experts van coincidir en molts punts i van treure a la llum algunes qüestions de consideració. «Ens imaginem una ciutat molt diferent de la d'avui, més silenciosa, més neta i amigable per als ciutadans i amb vehicles de dimensions més compactes, més lleugers i elèctrics, que donen una solució per al 90% dels desplaçaments que tenen lloc a la ciutat», va començar Camarasa. «El futur estarà condicionat pel desenvolupament urbanístic. S'apunta a les ciutats de 15 minuts, policèntriques i molt polaritzades, on els usuaris es puguin desplaçar a la feina o a casa mitjançant una mobilitat més activa, ja sigui a peu, en bici o amb motocicleta elèctrica», va afegir Montero.

En aquest sentit, Alegre va aportar que «la nostra idea és que a la ciutat del futur faran falta menys vehicles. Una ciutat on, quan necessitem un vehicle, el puguem tenir a la nostra disposició sota qualsevol modalitat». «És una combinació de diversos factors, en definitiva», va sumar Camarasa. «Reduirem els vehicles particulars i la petjada d'aquests vehicles i caldrà fomentar les solucions de *sharing*», va afegir el COO de Silence (Acciona).

A més a més, no ens hem d'oblidar de les zones periurbanes, més allunyades del centre i les localitats properes. Tots tres experts van coincidir en aquest aspecte en el fet que el desenvolupament urbà haurà de tenir una visió global, i no local, per potenciar les connexions entre localitats amb combinacions entre diferents modalitats de transport, i combinar el privat amb el *sharing* i el transport públic. «Vehicles com el nostre cotxe lleuger de quatre rodes poden ser una gran solució per als desplaçaments a la perifèria», va aportar Camarasa en aquest aspecte. «Aquests, combinats amb altres solucions, ens permetran descongestionar les vies i, a més, són una excel·lent opció per al B2B, el transport d'últim quilòmetre».

Queda molt camí per recórrer i ningú té la bola de vidre per predir el futur. El que és clar és que el futur és elèctric, multimodal, connectat i eficient i el paper de companyies com Silence (Acciona) serà dissenyar com ens mourem en el futur. «Tenim la tecnologia, les persones, les empreses i la responsabilitat de fer aquest canvi. És a les nostres mans», va acabar Camarasa.

## PROPIETAT

El 'sharing' consisteix en el pagament exclusivament per l'ús del vehicle

Hi ha un canvi de paradigma de la propietat a ús compartit entre els més joves