

ELS CIUTADANS I LA

mobilitat

A BARCELONA



**SITUACIÓ ACTUAL I
PERSPECTIVES DE FUTUR**

Realitzat per:

Creafutur

Autors : Charlotte Bouchet, Martí Jofre, Víctor Moyano, Sergi Paniagua i Alba Riera

Assessor: Josep Sala

Amb la participació de:



Índex

02 Pròleg

03 Objectius

04 Situació actual: dades i percepció ciutadana

Dades de mobilitat diària

L'arribada dels nous serveis de mobilitat

Les mesures de restricció a la circulació a Barcelona

Les empreses i la mobilitat dels treballadors

Els perfils dels ciutadans

14 Perspectives de futur

Persisteix el vincle amb el cotxe

Els nous serveis de mobilitat:
complement del transport públic?

Quin impacte poden tenir les restriccions
al vehicle privat?

El paper del sector empresarial en la resolució
dels problemes de mobilitat

22 Key learnings

24 Metodologia

Agraïments

Pròleg

Tots som conscients que estem a les portes d'un canvi important en la forma en què ens desplaçem a les nostres ciutats. Els greus problemes de contaminació i congestió que afecten les principals urbs europees, Barcelona entre elles, han portat les Administracions a adoptar mesures que afavoreixin una mobilitat sostenible.

És previsible que aquestes mesures continuïn en els propers anys, i en concret aquelles que limitin l'impacte del trànsit rodat. El transport de passatgers a la Regió Metropolitana de Barcelona (sigui en vehicle privat o transport públic) és responsable del 62% de les emissions de CO² del transport per carretera¹. La Comissió Europea, de fet, va donar un ultimàtum a Espanya el passat mes de febrer per l'incompliment constant dels límits de contaminació atmosfèrica a Madrid i Barcelona i la seva àrea metropolitana. L'executiu comunitari va advertir que les mesures adoptades fins ara són insuficients i es precisa molt més esforç a nivell local, regional i nacional per complir les obligacions que imposa la normativa de la UE i protegir la salut pública.

D'altra banda, l'adopció massiva de *smartphones* i objectes connectats ha permès el desenvolupament d'una sèrie de serveis de mobilitat compartida. Aquests nous serveis ofereixen una alternativa al patró de mobilitat consolidat en les últimes dècades, basat en el vehicle privat (principalment el cotxe) i el transport públic.

Donat el context, aquest estudi pretén analitzar fins a quin punt evolucionaran en un futur les actituds i els comportaments dels ciutadans en relació als seus trajectes diaris a Barcelona i la seva regió metropolitana. S'han estudiat tres factors de canvi: els nous serveis de mobilitat compartida; les mesures de restricció a l'ús del cotxe per part de les administracions; i el rol de les empreses en la mobilitat dels seus treballadors.

L'estudi ha estat realitzat per la Fundació Creafutur i finançat i co-construït per 11 entitats privades i públiques: Fundació Abertis, Ajuntament de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Autoritat del Transport Metropolità (ATM), Barcelona de Serveis Municipals (BSM), Clear Channel, Ferrocarrils de la Generalitat (FGC), SABA, RACC, Repsol i SEAT.

¹Font: "Seguiment de l'evolució de la mobilitat i les emissions de gasos d'efecte hivernacle i contaminants a la Regió Metropolitana de Barcelona el 2014", ATM (juliol 2016).

Objetius

L'objectiu principal de l'estudi ha estat analitzar fins a quin punt evolucionaran en un futur les actituds i els comportaments dels ciutadans en relació als seus trajectes en dies laborables. Més específicament, els objectius de l'estudi han consistit en:

1. Segmentar els ciutadans segons les seves actituds i percepcions en relació a la mobilitat, la tecnologia i la sostenibilitat
2. Identificar i quantificar els indicadors clau que defineixen el patró de mobilitat i comportament de cadascun d'ells
3. Avaluar les expectatives de canvi de comportament en cada segment, responnent a preguntes com:
 - ❖ Com evolucionarà la propietat privada de vehicles?
 - ❖ Quin és el seu interès pels nous serveis de mobilitat compartida?
 - ❖ Quina influència poden tenir les mesures dissuasòries en l'ús del vehicle privat? Per exemple, la restricció de vehicles més contaminants en el cas d'episodis de contaminació ambientals.
 - ❖ Quin impacte tindrà el teletreball i altres mesures per part de les empreses en la seva mobilitat laboral?

L'estudi s'ha centrat a analitzar la mobilitat en dies laborables d'àmbit metropolità i la seva evolució en els propers 10-15 anys. S'ha exclòs del focus d'anàlisi l'impacte que pugui tenir el vehicle autònom a les nostres ciutats, ja que els experts entrevistats consideren improbable la seva implantació massiva en aquests terminis.



Situació actual: **dades i percepció ciutadana**

Després dels pitjors anys de la crisi, l'ús de totes les modalitats de transport torna a recuperar-se: creixen a bon ritme l'ús de la bici i del transport públic, que aconsegueix nivells rècord, encara que també torna a augmentar l'ús del vehicle privat. Aquest panorama es combina amb l'aparició de nous serveis de mobilitat, que poden servir com a complement a les opcions de transport actuals, i l'adopció de mesures de restricció a l'ús del vehicle privat a la ciutat. Davant aquesta situació, observem diferents perfils actitudinals entre els ciutadans en relació a la seva visió de la mobilitat i els seus hàbits de transport.

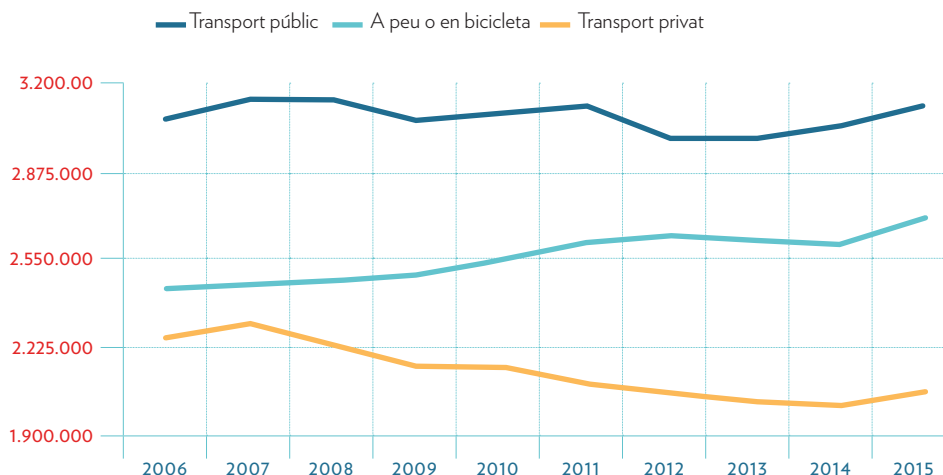
Dades de mobilitat diària

Dins de la ciutat de Barcelona es produeixen gairebé 5 milions de desplaçaments diaris, la major part dels quals, a peu o amb bicicleta (56%), un 30%, en transport públic i un 14%, en transport privat. Els desplaçaments en connexió (entrades des de o sortides cap a altres municipis de l'àrea metropolitana) ascendeixen a 1,83 milions. En aquests, el transport privat pren molt més protagonisme, assolint el 47% dels desplaçaments, encara que és el transport públic el mitjà més utilitzat, amb el 50%².

El transport, que representa entorn del 10% de la despesa familiar, és la tercera categoria de consum en importància, per darrere d'alimentació i habitatge. En temps de crisi la gent ha reduït més en transport que en la resta³.

Els desplaçaments en transport públic i privat han patit descensos durant la crisi, aconseguint el seu valor mínim en el 2012 i en 2014, respectivament. Dades que coincideix amb el període amb índexs més alts d'atur⁴. Això demostra la gran correlació que existeix entre el nivell d'ocupació i la mobilitat. De fet, totes les maneres de transport s'estan recuperant en el 2015.

EVOLUCIÓ DEL NOMBRE D'ETAPES EN ELS DESPLAÇAMENTS INTERIORS I DE CONNEXIÓ A BARCELONA²



Nota: es comptabilitza com una etapa l'ús durant més de 5 minuts d'un dels mitjans de transport considerats, per la qual cosa un desplaçament pot comptar amb diverses etapes.

NOTA METODOLÒGICA
Quan no s'indica la font són resultats propis del present estudi

² Font: "Dades bàsiques de mobilitat 2015", Ajuntament de Barcelona

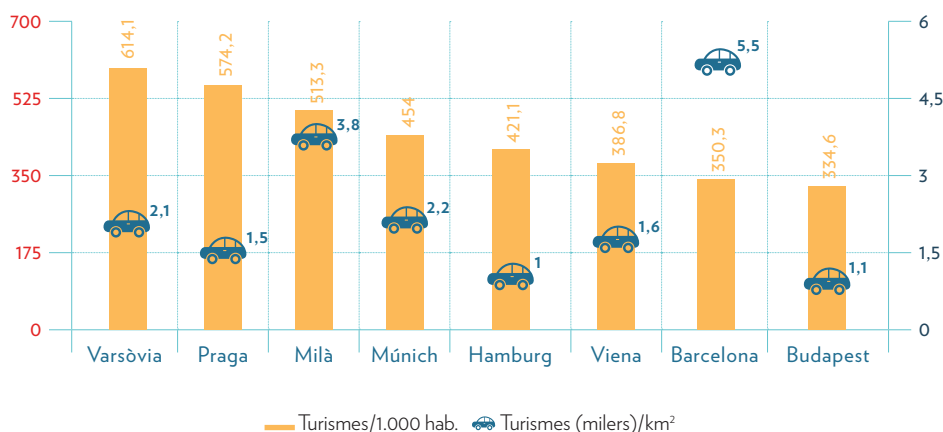
³ Font: IDESCAT (2016) - Barcelona ciutat

⁴ Font: Departament d'Estadística de l'Ajuntament de Barcelona

El cotxe

A Barcelona, el ràtio de turismes per cada 1.000 habitants era de 350,3 en 2014, inferior al de la majoria de ciutats europees de mida similar. No obstant això, el nombre de turismes respecte a la superfície total de la ciutat, és el més alt entre elles, aconseguint els 5.500 turismes/km².²

PARC DE VEHICLES EN RELACIÓ A LA POBLACIÓ I LA SUPERFÍCIE EN CIUTATS EUROPEES, 2014²



D'altra banda, el cost de tenir un cotxe en propietat (tenint en compte l'adquisició, l'assegurança, el manteniment, el carburant o el pàrquing, entre altres) a Barcelona és de 16,62 euros al dia, és a dir, 3.284,67 euros a l'any. És una xifra similar a la d'altres ciutats europees.⁵

Pel que fa a la possessió de carnet, en els últims anys s'ha observat als països desenvolupats un decreixement del nombre de llicències de conduir expedides. Això situa la proporció de joves amb carnet en uns nivells cada vegada més baixos. Aquesta tendència també es reproduïx a Espanya, on el nombre de nous conductors va assolir en el 2013 el valor més baix en dècades. No obstant això l'indicador va tornar a mostrar creixement en el 2014 i 2015, augmentant el nombre de nous conductors entre 2013 i 2015 un 5,2%⁶. Això pot portar a pensar que el fet que es reduïssin durant anys les expedicions de permís de conduir tingui relació amb la crisi econòmica, i no amb un canvi de patró de comportament.

En el present estudi, hem detectat una menor possessió de permís de conduir entre els joves (18-29 anys). Un 75,1% d'ells disposa de llicència, mentre que aquest percentatge puja al 89,6% per a la resta de segments d'edat analitzats. Així mateix, observem també una notable menor possessió de cotxe per part dels joves (18-29 anys): un 44,5% d'ells no té cotxe, mentre que aquest percentatge baixa al 24,6% en les altres franges d'edat. En la secció que tracta sobre les perspectives de futur, veurem com els joves es plantegen la relació amb el cotxe avui i d'aquí a 10 anys.

² Font: "Dades bàsiques de mobilitat 2015", Ajuntament de Barcelona

⁵ Font: estudi realitzat per Avancar en 2016

⁶ Font: DGT



El transport públic

El transport públic s'ha recuperat fins a tal punt que el seu ús en tot l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona ha superat els nivells previs a la crisi. 2016 va suposar el rècord absolut de passatgers a la zona de tarificació integrada amb 954,63 milions de viatgers².

Els resultats del present estudi demostren una satisfacció amb el transport públic alta a nivell general (un 64% declara que està molt o bastant satisfet), encara que difereix segons el tipus d'usuari: la valoració de l'usuari d'FGC puja fins a un 77,6%, mentre que la del de RENFE és només d'un 42,7%.

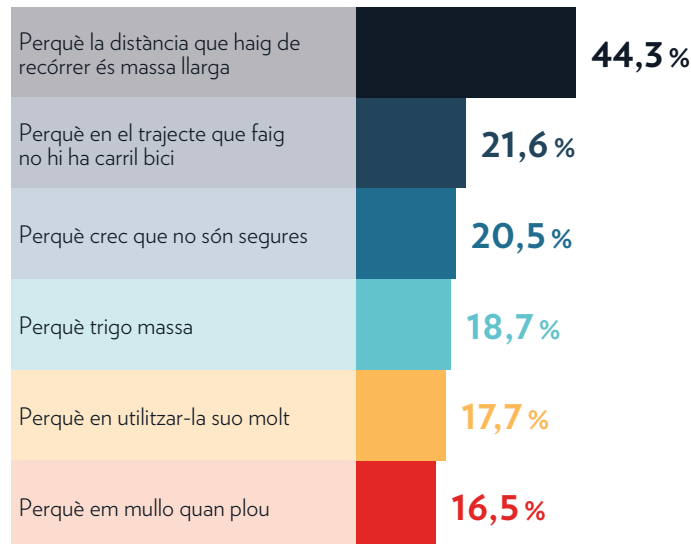


La bici

Des del llançament del Bicing en el 2007, el nombre de desplaçaments amb bicicleta no ha deixat de créixer a Barcelona. En 2015 es van produir 145.022 desplaçaments amb bici, un 6,3% més que l'any anterior, creixement que s'eleva fins al 36% en el període 2010-2015. Atès que el nombre d'usuaris i desplaçaments del Bicing ha descendit en els últims anys, és l'ús de la bicicleta privada el que explica aquest creixement.

En preguntar als entrevistats per què no fan ús de la bici, identifiquem que els principals frens, a part de la distància del trajecte, són la falta de carrils bici i la seguretat.

PRINCIPALS MOTIUS PER NO FER SERVIR LA BICICLETA



Base (no utilitzen bicicleta): 2.832

² Font: "Dades bàsiques de mobilitat 2015", Ajuntament de Barcelona

L'arribada dels nous serveis de mobilitat

L'adopció massiva de *smartphones* per part dels ciutadans, la creació de plataformes que connecten oferta i demanda i la possibilitat de monitoritzar els vehicles remotament ha permès el desenvolupament dels serveis de mobilitat compartida, que han adoptat diferents models.

<p>▶ Carsharing</p>	<p>Flota de cotxes distribuïts per la ciutat i accessibles les 24h del dia, disponibles per ser llogats per minuts, hores o dies. P. ex.: Avancar, Car2Go</p> <p>En el cas que el vehicle sigui propietat d'un particular, que el lloga a un altre particular, es denomina <i>Carsharing P2P</i>. P. ex. Social Car.</p> <p>Es distingeix el <i>carsharing round-trip</i>, en què s'ha de tornar el cotxe al lloc d'origen, i el <i>carsharing one-way</i>, en què es permet deixar el cotxe en una ubicació diferent del punt d'origen.</p>
<p>▶ Motosharing</p>	<p>Flota de motos repartides per la ciutat, accessibles les 24h del dia. Es localitzen i s'activen a través d'una app mòbil. Sovint són motocicletes elèctriques. P. ex: eCooltra, Motit</p>
<p>▶ Bikesharing</p>	<p>Flota de bicis a disposició dels usuaris, normalment en estacions en via pública. Sovint es paga una quota anual més un preu per minut d'utilització. Sovint estan cofinançades per l'Administració Pública. P. ex: Bicing</p>
<p>▶ Carpooling</p>	<p>Conductors amb seients disponibles per realitzar trajectes planificats comparteixen el viatge i els costos amb persones desconegudes. La connexió es realitza a través d'una plataforma on-line. P. ex: BlaBlaCar</p>
<p>▶ Ride-hailing</p>	<p>Conductors (particulars o professionals amb llicència VTC) donats d'alta en una plataforma ofereixen els seus serveis de transport en temps real a individus que sol·liciten un trajecte. També poden oferir l'opció de compartir viatge i despeses amb altres passatgers. P. ex: Uber, Cabify</p>
<p>▶ Bus a la demanda</p>	<p>Servei que permet sol·licitar un trajecte en un vehicle amb més capacitat que un turisme i compartir el viatge amb altres usuaris que el vehicle va recollint durant el seu trajecte, el qual canvia de forma dinàmica en funció de les peticions rebudes. P. ex: Shotl, Via</p>

Malgrat que el desplegament a nivell mundial d'aquest tipus de serveis està sent molt significatiu durant els últims anys, alguns d'ells són encara inexistents o tenen poca implantació a Barcelona. De fet, l'enquesta demostra un ús molt baix d'aquests serveis.

ÚS DE SERVEIS DE MOBILITAT

BICING

13,6%

BLA BLA CAR

11,1%

UBER

5,5%

AVANCAR

5,0%

e-COOLTRA

1,5%

CABIFY

1,3%

SOCIAL CAR

1,1%

CAP D'ELLS

74,4%

Base: 3.004 entrevistats.

Les mesures de restricció a la circulació a Barcelona



Davant els problemes de congestió, pol·lució i ocupació d'espai públic, Barcelona i la seva àrea metropolitana han anat adoptant nombroses mesures en les últimes dècades per intentar reduir l'ús del cotxe privat i fomentar una mobilitat més sostenible. Per exemple, la inversió en transport públic, la reducció de les places d'aparcament en calçada (un 5,1% entre 2012 i 2015)², la pacificació de carrers o l'impuls de la bicicleta. A continuació, detallem algunes d'aquestes mesures.

La Bici

La xarxa de carrils bici va créixer un 28,2% entre el 2011 i el 2015 fins a aconseguir els 120 quilòmetres, i segueix en continu creixement gràcies a les estratègies d'impuls a l'ús de la bicicleta incloses en el pla de mobilitat urbana de Barcelona⁷. A més, la implementació de zones 30, on la bici té prioritat, també va en augment. La ciutat compta amb 442 d'aquestes zones el 2015, un 5,1% més que el 2012².

Pacificació dels carrers

Tant les mesures per incentivar l'ús de la bici com la peatonalització de carrers formen part de l'estratègia de pacificació de carrers que Barcelona té en marxa. La seva mesura més rellevant és la transformació de determinades zones de la ciutat en "Superilles", on la circulació de cotxes particulars està restringida als residents i a un únic sentit de marxa, i els vianants i les bicis tenen prioritat. Aquest concepte s'està provant en alguns barris de Barcelona des de l'any passat per avaluar els seus efectes en l'accidentalitat, el soroll ambiental i la pol·lució.

Vehicles menys contaminants

A més de les mesures per reduir la congestió i el nombre de cotxes a la ciutat, les administracions públiques estan dissenyant i implementant mesures per promocionar l'ús de vehicles més sostenibles i restringir la circulació dels més contaminants. En aquest sentit, la DGT està distribuïnt etiquetes que classifiquen els vehicles segons el seu nivell d'emissions.

Aquest etiquetatge s'ha dissenyat per permetre l'aplicació de mesures restrictives per als vehicles més contaminants en els propers anys. De fet, 36 municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) han aprovat recentment un paquet de 33 mesures per reduir la contaminació de l'aire. Entre elles, i depenent del municipi, limitar l'entrada de cotxes contaminants a determinades zones de la ciutat. En el cas de Barcelona, el govern local ha donat llum verda a prohibir l'accés a l'interior de les rondes dels cotxes sense etiquetatge de la DGT (els gasolina anteriors a l'any 2000 i els dièsel anteriors al 2006, que representen el 58% dels vehicles a Catalunya⁸). A partir d'aquest mateix any, la prohibició serà efectiva quan es donin episodis d'alta contaminació. A partir de finals de 2019, la prohibició serà permanent.

² Font: "Dades bàsiques de mobilitat 2015", Ajuntament de Barcelona

⁷ Font: Pla de mobilitat urbana de Barcelona PMU 2013-2018

⁸ Font: DGT

Les empreses i la mobilitat dels treballadors

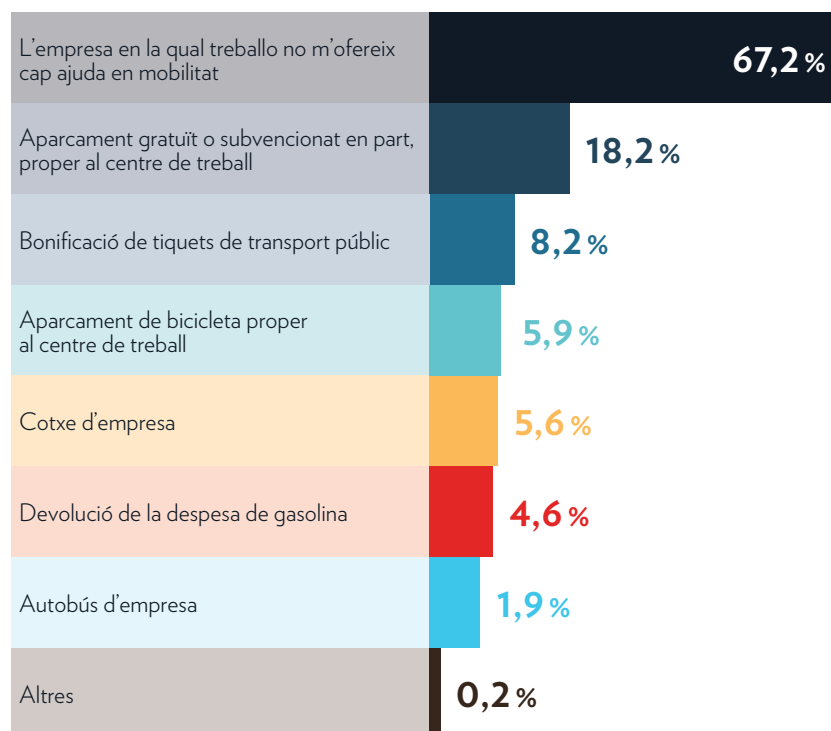


Donada la incidència de la mobilitat laboral en el trànsit i congestió que es produeixen als carrers i vies d'accés a Barcelona, les empreses tenen un rol important en la contribució a una mobilitat més sostenible.

Una mesura com el teletreball podria tenir un impacte important. Per exemple, Accenture, que facilita 2 o 3 dies de teletreball a la setmana a certs empleats del seu centre a Madrid, indica que el 99% dels trajectes així estalviats abans es realitzaven amb cotxe. A més, han notat un augment de la productivitat dels treballadors, que indiquen que el 50% del temps anteriorment dedicat al transport es fa servir per treballar.

Segons un estudi d'Adecco i l'INE del 2015, a Espanya solament un 6,5% dels treballadors realitzava almenys una part del seu treball a casa i un 22% de les empreses declarava oferir-ho⁹. Segons el nostre estudi, a la Regió Metropolitana de Barcelona en el 2017, el 15,2% dels entrevistats declara que treballa des de casa algun dia a la setmana.

Quan se'ls pregunta sobre quines ajudes en temes de mobilitat els ofereix l'empresa en la qual treballen, la gran majoria declara no rebre cap ajuda i, entre les ajudes a la mobilitat, la primera indicada va dirigida als usuaris de cotxe privat (facilitar l'aparcament: 18,2%).

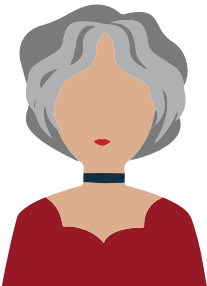
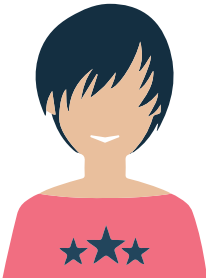

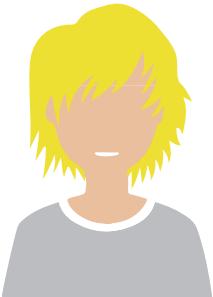


Base: 2.450





⁹ Font: Adecco, INE

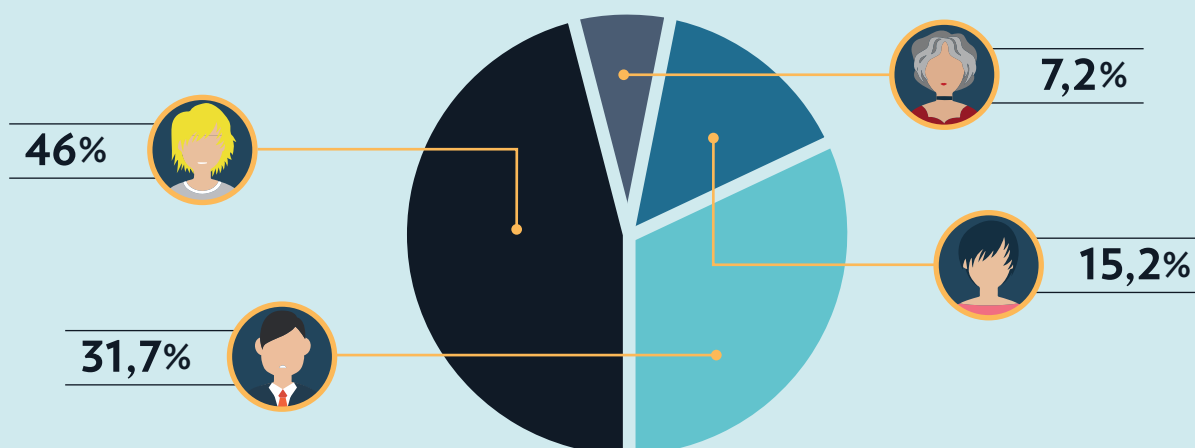
Els perfils dels ciutadans

S'ha identificat 4 perfils sobre la base de les seves actituds i dels seus comportaments relacionats amb la mobilitat, la sostenibilitat i l'ús de la tecnologia.

Adults conscienciat	Eco-Tech	Car Lovers	Indecisos
 <p>Perfil de major edat, utilitza majoritàriament el transport públic i està molt satisfet amb el seu funcionament.</p> <p>En general no té cotxe propi ni intenció de comprar-se'n un.</p> <p>Té interioritzat el concepte de sostenibilitat i està disposat a canviar els seus hàbits de mobilitat per aquest motiu.</p> <p>Es mostra partidari que l'administració pública actuï per millorar la mobilitat a Barcelona.</p> <p>Els nous serveis de mobilitat no encaixen en les seves necessitats de desplaçament.</p>	 <p>Perfil més jove i habituat a l'ús d'eines tecnològiques.</p> <p>Fa servir molt el transport públic i està satisfet amb el seu funcionament.</p> <p>No té cotxe propi o, si en té, el fa servir esporàdicament.</p> <p>És partidari de restringir l'ús del cotxe a la ciutat i apostar pel transport públic i la bici.</p> <p>Està realment conscienciat amb el medi ambient i estaria disposat a canviar els seus hàbits de mobilitat i a pagar més per un vehicle no contaminant.</p> <p>És receptiu als nous serveis de mobilitat i fins i tot n'ha utilitzat alguns d'ells.</p>	 <p>Perfil en què hi ha més usuaris exclusius de vehicle privat.</p> <p>Gaudeix de la conducció i utilitza el seu cotxe diàriament.</p> <p>Està molt insatisfet amb el transport públic.</p> <p>És el que menys valora la sostenibilitat com a factor d'elecció del mitjà de transport.</p> <p>No és partidari que l'administració pública limiti l'ús del cotxe privat ni creu que calgui reduir el seu ús a la ciutat.</p> <p>No té intenció de canviar la forma en què es desplaça.</p> <p>Valora negativament les alternatives que ofereixen els nous serveis de mobilitat.</p>	 <p>És usuari principalment de cotxe encara que considera que el transport públic és una bona forma de moure's per Barcelona.</p> <p>Té dubtes sobre la idoneïtat de reduir l'ús del cotxe a Barcelona i que l'administració pública intervingui.</p> <p>Es plantejaria reduir el seu ús del cotxe si el transport públic millorés.</p> <p>Perfil en què hi ha més <i>commuters</i> (que viu a Barcelona i treballa o estudia fora o a l'inrevés)</p> <p>Després dels Eco-Tech, és el grup més obert a utilitzar els nous serveis de mobilitat.</p>

Actituds i comportaments relacionats amb la mobilitat, la sostenibilitat i l'ús de la tecnologia

	TOTAL				
S'haurien de construir més accessos viaris a Barcelona i més aparcaments a la ciutat.	55%	52%	45%	54%	60%
El transport públic és la millor forma de desplaçar-se per Barcelona.	71%	89%	88%	50%	76%
Estic disposat a fer canvis en la meua mobilitat per tal de millorar la meua ciutat.	46%	75%	89%	16%	48%
S'hauria de reduir l'ús del cotxe a Barcelona, encara que fos elèctric.	37%	70%	79%	13%	35%
Em sembla bé que l'administració pública limiti o prohibeixi certs comportaments de mobilitat.	44%	75%	84%	14%	47%
Estic disposat a pagar més per comprar-me un cotxe no contaminant.	41%	56%	71%	17%	45%
S'haurien de construir més carrils bici.	44%	62%	81%	19%	47%
M'agrada provar nous serveis que facilitin la meua mobilitat.	39%	22%	75%	17%	45%



Base de 3.004 entrevistes*. Els % indiquen la suma de % de "Totalment" i "Bastant d'acord".



Perspectives de futur

Els profunds canvis que hi està havent i que hi haurà en els propers anys en el panorama de la mobilitat, generen moltes incògnites respecte a l'adaptació per part dels ciutadans al nou escenari: es reduirà la dependència del vehicle privat?, quin impacte tindran les futures restriccions al trànsit rodat en els patrons de mobilitat dels ciutadans?, quina acceptació tindran els nous serveis de mobilitat?, adoptaran les empreses mesures de conciliació laboral per contribuir a la reducció de la congestió?

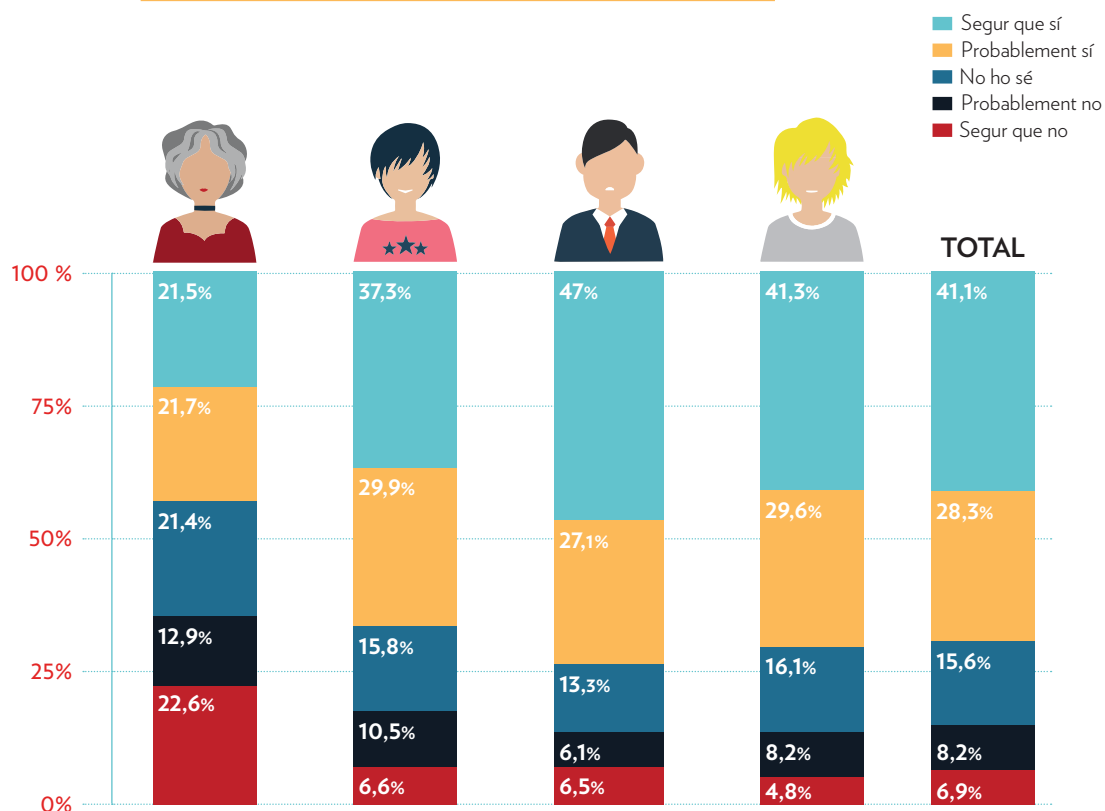
Persisteix el vincle amb el cotxe

Ja hem vist que, malgrat els descensos en la possessió de cotxe i de carnet de conduir que es van registrar en els anys posteriors a l'inici de la crisi, aquestes dues variables estan creixent des de 2014. Això ens porta a relacionar gran part d'aquest comportament amb la situació econòmica. Aquest argument es reforça en constatar en aquest estudi que el vincle entre els ciutadans i el vehicle privat (el cotxe, en particular) encara existeix, fins i tot en el segment jove.

En general, no es percep un descens en la intenció de tenir un cotxe ni que els ciutadans s'imaginin prescindir del cotxe privat en el futur. Si observem les respostes del grup de 18 a 29 anys, aquest representa el tram d'edat de la mostra on hi ha més gent convençuda que tindrà un cotxe d'aquí a 10 anys (un 80%). També, és el grup d'edat que mostra més afecció cap al seu cotxe, en preguntar-los si els el deixarien a altres persones.

Pel que fa als perfils identificats a l'estudi, no es percep una renúncia de la possessió del vehicle en els dos segments majoritaris, Car Lovers i Indecisos. Un 74,1% i un 70,9%, respectivament, declara que segurament o probablement tindrà cotxe propi el 2027.

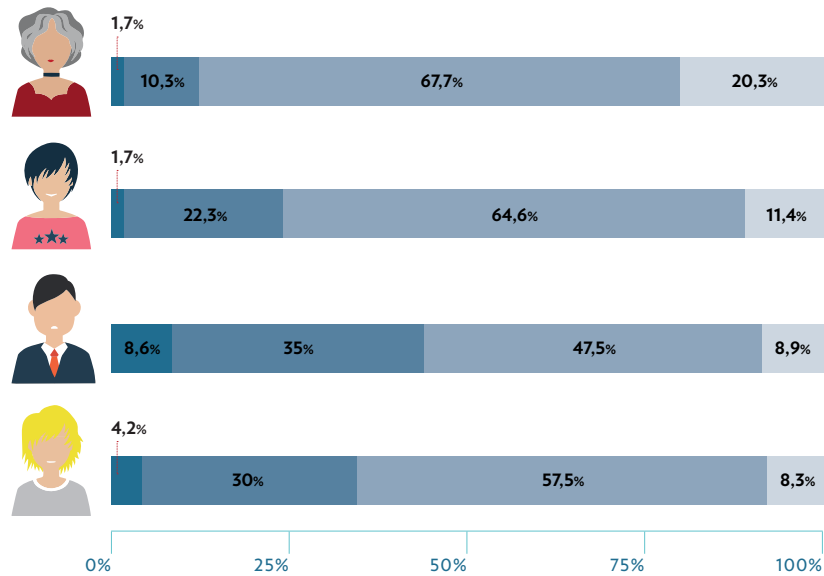
TINDRAN COTXE PROPI EL 2027?



Base: Adults conscienciats 216; Eco-Tech 456; Car lovers 952; Indecisos 1.381

Els Adults conscienciats i els Eco-Tech són els que tenen un menor vincle emocional amb el cotxe. En cadascun d'aquests dos segments, gairebé 7 de cada 10 utilitzen el cotxe només per necessitat.

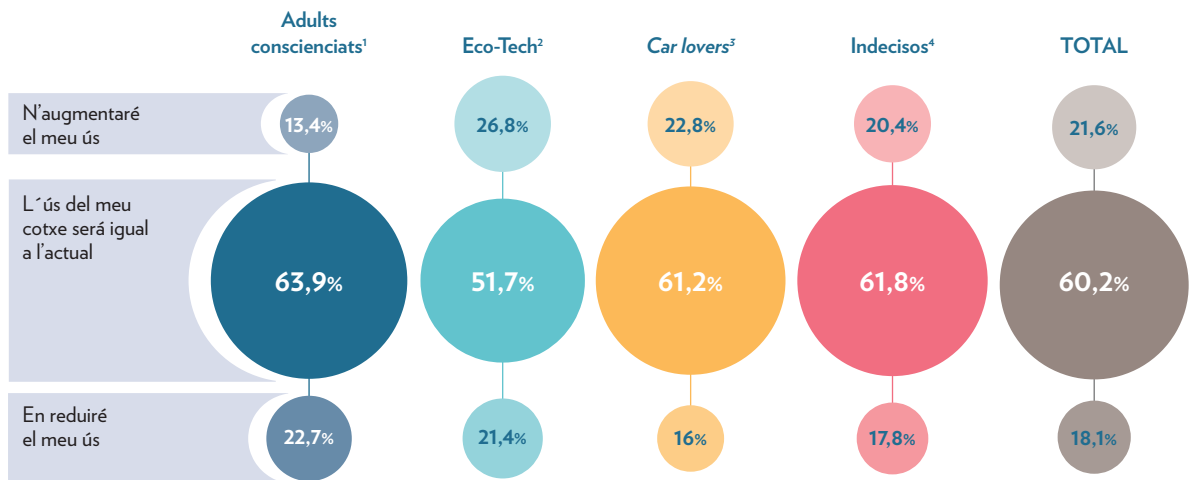
RELACIÓ AMB EL COTXE



Base:
¹ Adults conscienciats 216
² Eco-Tech 456
³ Car lovers 952
⁴ Indecisos 1.381

■ M'agrada molt el meu cotxe, no el deixo a ningú. ■ Gaudeixo molt conduint, m'encanta conduir.
 ■ Tan sols utilitzo el cotxe quan el necessito. ■ Mai utilitzo el cotxe, em fa molt respecte.

Tampoc s'observa un canvi quant a la intenció d'ús del cotxe. Del total dels enquestats, el 81,8% creu que el seu ús del cotxe privat serà igual o major a l'actual d'aquí a 10 anys. Per perfils, els Car Lovers són els que més afirmen que mantindran o augmentaran el seu ús del cotxe (84%), mentre que si solament ens fixem en els que l'augmentaran, els Eco-Tech són els que presenten un percentatge més elevat. Això pot ser degut al fet que és el grup on menys persones tenen un cotxe i on més esperen tenir-ne un en el futur.

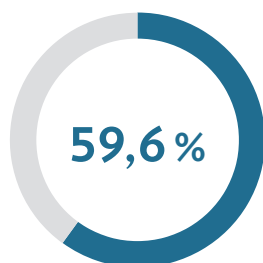


La millora del transport públic es posiciona com la raó més triada per deixar d'utilitzar el cotxe privat (59,6% dels enquestats). Cal destacar que el cost d'utilitzar un cotxe privat solament apareix en el vuitè lloc dels motius per deixar d'utilitzar-lo.

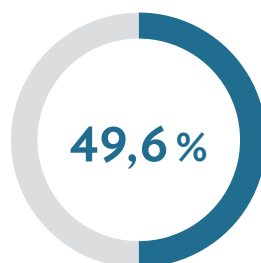
OPCIONS QUE PODRIEN MOTIVAR A DEIXAR D'UTILITZAR EL COTXE



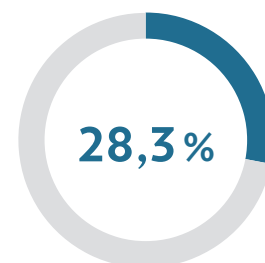
Multiresposta



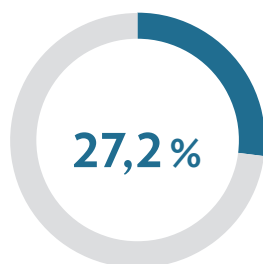
Que hi hagi una millora significativa del transport públic a la meua zona



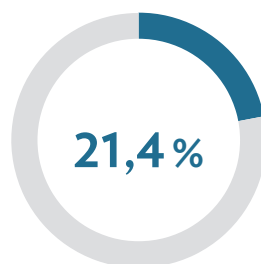
Que l'administració pública m'incentivi a utilitzar el transport públic



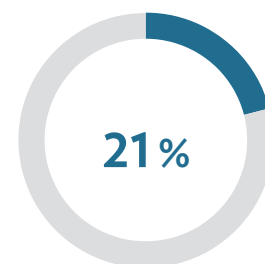
Que em dificultin el seu ús a la ciutat



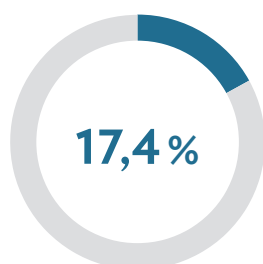
Que l'empresa m'incentivi a utilitzar el transport públic



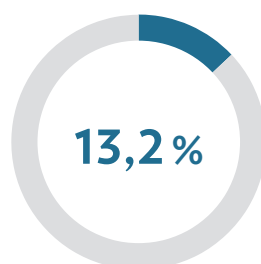
Que el taxi sigui més barat



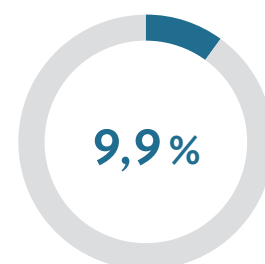
Que hi hagi un augment de la congestió de trànsit



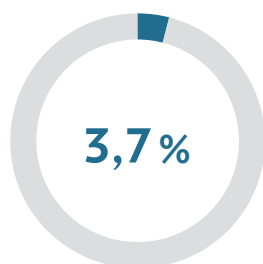
Que s'incrementi la contaminació a la ciutat



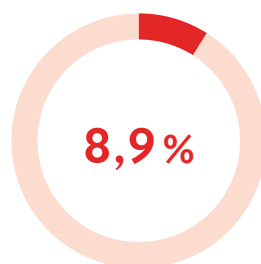
Que el cost de la compra i el seu manteniment sigui més car



Que s'encareixi l'aparcament



Altres



No em replantejaria l'ús del cotxe

Base (utilitzen habitualment cotxe): 803

Els nous serveis de mobilitat: complement del transport públic?



A causa de la seva relativa novetat, no es disposa de suficients dades per avaluar el seu impacte a mitjà i llarg termini en la mobilitat urbana, el qual és encara incert. Alguns estudis apunten al seu potencial de reducció de l'ús del vehicle privat i afavoriment d'una mobilitat més sostenible¹⁰; altres estudis constaten l'augment de trànsit que alguns d'ells provoquen¹¹. La majoria d'experts consultats considera que, encara que a curt termini puguin captar usuaris d'altres mitjans més sostenibles i generar més trànsit a la ciutat, permeten complementar la resta de mitjans perquè la propietat de vehicle privat deixi de ser necessària.

Pel que fa als ciutadans objecte de l'estudi, un 55,3% declara interès per utilitzar algun d'aquests nous serveis. Es pot observar que el servei de *carpooling* (com a conductor i com a passatger) és el que té una millor valoració, i que el *carsharing* P2P (lloguer del propi vehicle a un particular) és el menys valorat.

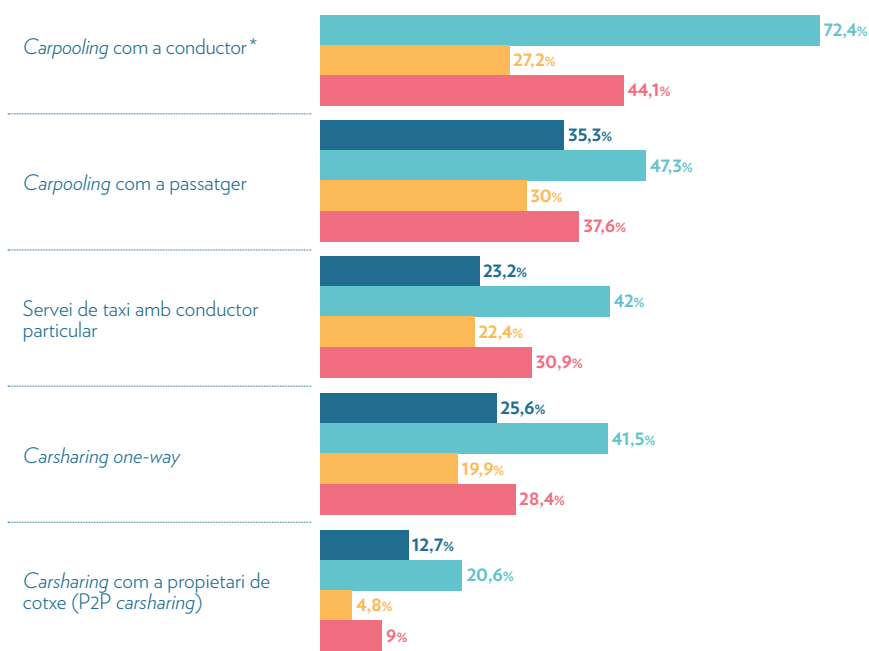
El segment Eco-tech, el més interessat en aquests serveis, podria exercir com *early adopter* i arrossegar als Indecisos a provar aquests serveis.

INTERÈS A UTILITZAR ELS SERVEIS DE MOBILITAT

Multiresposta

Base:
Adults conscienciats 216
Eco-Tech 456
Car lovers 952
Indecisos 1.381

* No es mostren els resultats per al perfil Adults conscienciats ja que la base és massa petita.



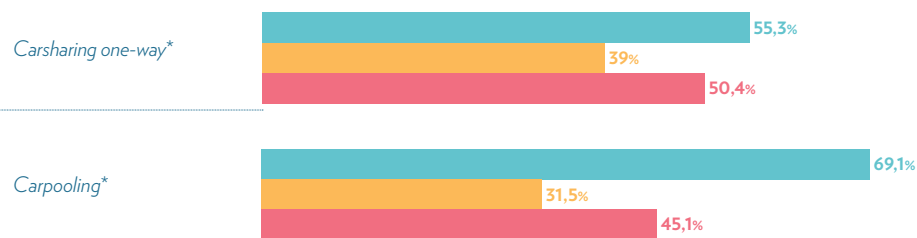
¹⁰ Fonts: "Shared Mobility and the transformation of Public Transit", American Public Transport Association (2016); "The Impacts of Car2go on Vehicle Ownership, Modal Shift, Vehicle Miles Traveled, and Greenhouse Gas Emissions: An Analysis of Five North American Cities", Transportation Sustainability Research Center (2016)

¹¹ Font: "The Downside of Ride-Hailing: More New York City Gridlock", Schaeffer Consult (2017)

El servei de lloguer de cotxe per minuts (*one-way carsharing*), juntament amb el *carpooling*, semblen els serveis amb més potencial per substituir al vehicle privat (solament el 44% dels propietaris de cotxe declara que el necessita per desplaçar-se cada dia), o per complementar el transport públic (principalment en el perfil Eco-Tech, seguit del dels Indecisos).

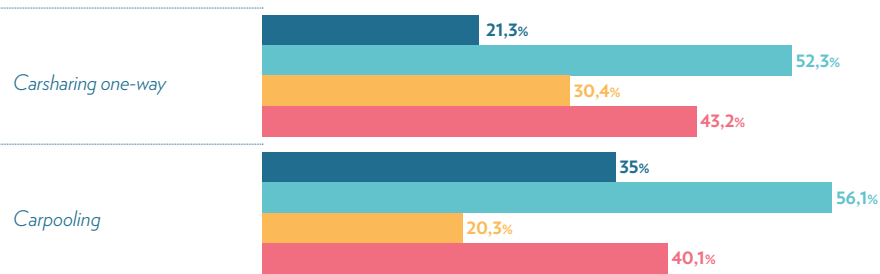
SERVEIS QUE SUBSTITUIRIEN EL COTXE EN DESPLAÇAMENTS HABITUALS

Multiresposta



SERVEIS QUE COMPLEMENTARIEN EL TRANSPORT PÚBLIC EN DESPLAÇAMENTS HABITUALS

Multiresposta

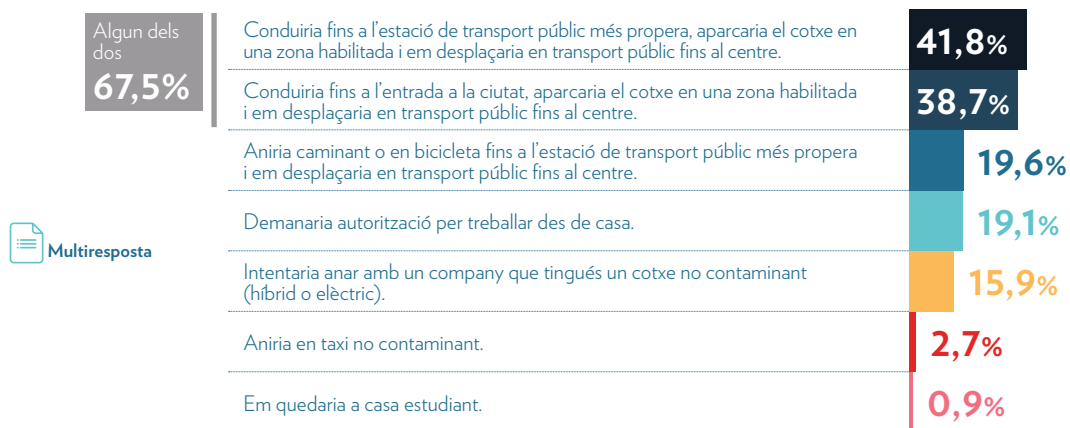


Cal destacar que el 24% dels que avui es desplacen amb el seu cotxe privat considera que una combinació d'aquests serveis els faria replantejar-se el seu ús del cotxe.

Quin impacte poden tenir les restriccions al vehicle privat?

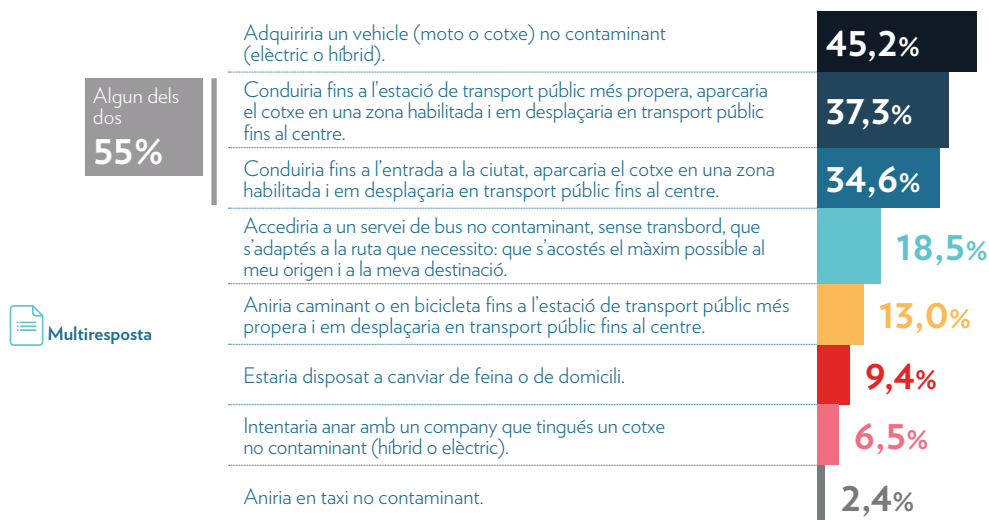
Les alternatives que més es plantegen els ciutadans que accedeixen a Barcelona des de l'àrea metropolitana en el cas de restriccions per episodis de contaminació ambiental impliquen l'ús del cotxe privat, que es posiciona com a element imprescindible de la mobilitat, en combinació amb el transport públic.

PROHIBICIÓ TEMPORAL



PROHIBICIÓ PERMANENT

Base: 435



En el cas de restriccions temporals, un 67,5% es plantejaria l'ús d'aparcaments de dissuasió des d'on utilitzar el transport públic (park & ride), ja sigui a l'estació més propera o a l'entrada de la ciutat. En el cas de restriccions permanents, el percentatge baixaria al 55%, i l'adquisició d'un vehicle no contaminant, que no estigui afectat per aquestes restriccions, seria la segona opció (45,2%).

El paper del sector empresarial en la resolució dels problemes de mobilitat

Hem vist en la secció anterior que la gran majoria de ciutadans declara no rebre cap ajuda a la mobilitat per part de les empreses, i si en reben alguna, la més comuna va dirigida als usuaris de cotxe privat (facilitar l'aparcament). Les mesures que les empreses podrien prendre per fomentar una mobilitat més sostenible i evitar la congestió en hora punta són de diferent tipus:

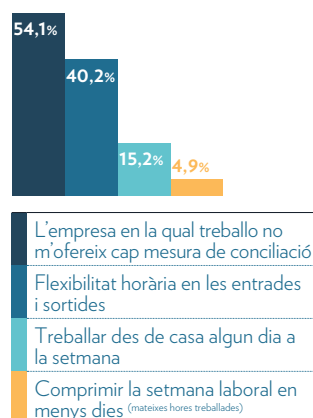
- ❖ Reconsiderar les ajudes a la mobilitat amb cotxe privat dels seus empleats: devolució de les despeses de combustible, aparcament gratuït o subvencionat al centre de treball,...
- ❖ Foment de mitjans de transport alternatius: *carsharing* corporatiu, bonificacions al tiquet de transport públic, aparcament segur de bicicletes, autobús d'empresa, foment del *carpooling*...
- ❖ Mesures de flexibilització horària o teletreball, que evitin desplaçaments especialment en les hores de més congestió.

Preguntats en relació a les mesures de conciliació laboral, el 54,1% dels entrevistats declara que actualment no se'n aplica cap en la seva empresa, i el 54,7% creu que no se'n aplicarà tampoc en el futur. En canvi, la gairebé totalitat declara estar a favor d'aquestes mesures, i la que més valoració té és la de comprimir la setmana laboral en menys dies (34,3%).

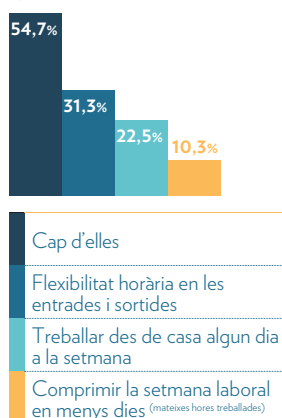
MESURES DE CONCILIACIÓ FAMILIAR

Multiresposta

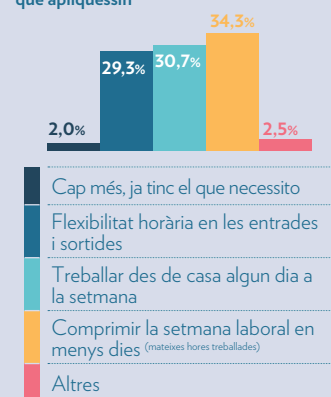
Mesures que apliquen actualment



Mesures que creuen que aplicaran en el futur



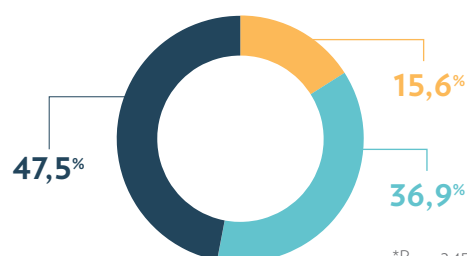
Mesures que els agradaria que apliquessin



IMPACTE ESPERAT EN LA PRODUCTIVITAT

Així mateix, els treballadors perceben positivament l'impacte de treballar algun dia des de casa en la seva productivitat (encara que únicament un 22,5% creu que aquesta mesura serà aplicada per la seva empresa en el futur).

- La meua productivitat no es veuria afectada
- Augmentaria la meua productivitat
- Es reduiria la meua productivitat



*Base: 2.450

Key Learnings



Ús i propietat del cotxe

En general, no es detecta un canvi de tendència respecte a la voluntat de posseir un cotxe:

- ◆ El 69,4% dels enquestats creu que tindrà cotxe d'aquí a 10 anys, el mateix percentatge de gent que ara posseeix un.

Tampoc es detecta un canvi de consciència respecte a la necessitat de reduir l'ús del cotxe a la ciutat:

- ◆ El 55% recolza construir més accessos viaris a Barcelona i aparcaments a la ciutat.
- ◆ El 81,8% creu que el seu ús del cotxe privat serà igual o major a l'actual d'aquí a 10 anys.



69%

dels barcelonins segueix pensant que tindrà cotxe d'aquí a 10 anys



55%

dona suport a la construcció de més accessos viaris a Barcelona

41%

dels conductors faria servir el *carpooling*





84%
dels treballadors
creu que seria igual
o més productiu
amb el teletreball



Alternatives de mobilitat

Transport públic.

La millora del transport públic és la raó més triada per deixar d'utilitzar el cotxe privat (59,6% dels enquestats).

Bici.

Després de la distància a recórrer, la principal barrera per usar la bici en els desplaçaments diaris és la falta de carrils bici (triada pel 21,6% dels enquestats).

Nous serveis de mobilitat.

El *one-way carsharing* i el *carpooling* es posicionen de forma clara com els serveis que millor complementarien la mobilitat actual:

- ◆ Un 39,7% dels usuaris de transport públic està d'acord amb que el *one-way carsharing* complementaria la seva mobilitat diària; un 37,5% opina el mateix del *carpooling*.
- ◆ Un 46,1% dels conductors habituals està d'acord amb que el *one-way carsharing* podria substituir el seu cotxe per a la seva mobilitat diària; un 41,4% opina el mateix del *carpooling*.

Park & ride.

En cas d'implementar-se restriccions al trànsit per episodis d'alta contaminació, el "park & ride" es presenta com l'opció preferida pels ciutadans que accedeixen a Barcelona en els seus desplaçaments diaris:

- ◆ Amb una restricció temporal, un 67,5% d'ells conduiria fins a l'estació més propera al seu domicili o un aparcament a l'entrada de la ciutat, on agafaria el transport públic.
- ◆ En el cas de restriccions permanents, el percentatge baixaria al 55%, i l'adquisició d'un vehicle no contaminant seria la segona opció (45,2%).



El paper de les empreses

Actualment, el 54,1% d'enquestats declara que la seva empresa no adopta cap mesura de conciliació laboral, com el teletreball, la flexibilitat horària en les entrades i sortides o la compactació de la setmana laboral, mesures que tindrien un impacte evident en la reducció de la congestió.

La gran majoria dels treballadors (un 84,4%) creu que augmentaria la seva productivitat o que aquesta no es veuria afectada amb el teletreball, però només el 22,5% creu que aquesta opció se'ls plantejarà en un futur.



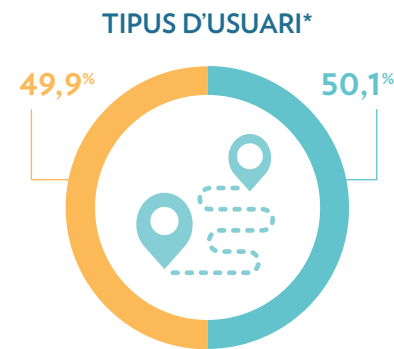
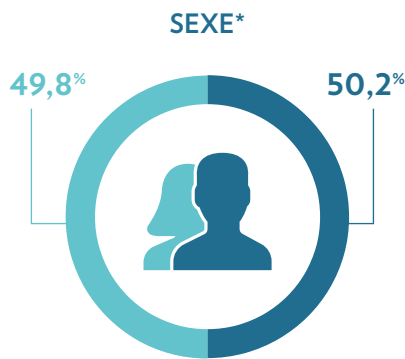
22%

creu que aniria
en bici si hi
hagués més
carrils bici

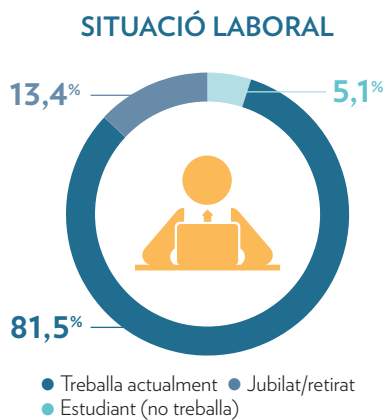


68% utilitzaria el
"park & ride" si hi hagués
restriccions de trànsit

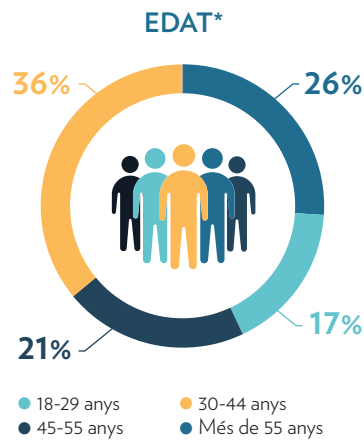
Metodologia



● Viuen i treballen a Barcelona
● Commuters**

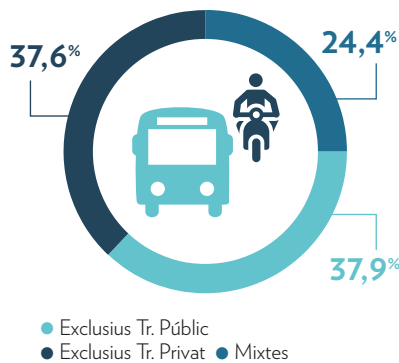


● Treballa actualment ● Jubilat/retirat
● Estudiant (no treballa)



● 18-29 anys ● 30-44 anys
● 45-55 anys ● Més de 55 anys

MITJÀ DE TRANSPORT UTILITZAT HABITUALMENT



● Exclusius Tr. Públic ● Exclusius Tr. Privat ● Mixtes

L'estudi s'ha realitzat entre els mesos de juny 2016 i maig 2017.

Fase preparatòria:

- Desk Research
- Entrevistes a experts de 28 entitats locals i internacionals a les àrees de mobilitat, urbanisme, societat, e-commerce i laboral
- Viatge de referència Göteborg (Suècia)

Investigació qualitativa:

- 20 entrevistes en profunditat
- Target: individus de més de 18 anys de Barcelona i de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), usuaris diaris de transport públic o privat
- Treball de camp: realitzat entre el 13 i el 21 d'octubre de 2016

Investigació quantitativa:

- 3.004 entrevistes on-line auto administrades a través de sistema CAWI, a individus de més de 18 anys de Barcelona i de la Regió Metropolitana de Barcelona
- Treball de camp: realitzat entre el 9 de febrer i el 7 de març de 2017
- Error mostral: +/- 1,82% per a resultats globals per a p=q=50% amb un nivell de confiança del 95%
- Perfil de l'entrevistat: veure gràfics

* Quota predefinida

** Viu a Barcelona i treballa o estudia fora o a l'inrevés

Agraiments

Experts entrevistats

Klaus Bamberger

Wiener Linien GmbH & Co KG

Ignasi Gómez-Belinchón Railgrup

Oscar Puigdollers

Barcelona Serveis Municipals

Jordi Fuster Barcelona Regiona

Antonio Cantalapiedra MyTaxi

Jaume Gomà Ulabox

Jose Manuel Jurado Villena CCOO

Joaquina Garrido Accenture

Mercedes Alonso Accenture

Carles Lloret Uber

Ildefonso Pastor Uber

Arnau Vilardell Som Mobilitat

Ricard Jornet Som Mobilitat

Orazio Corva Car2Go

Àngel Hernández Wazypark

Carlos Rodriguez Wazypark

Adrià Ramírez SHOTL

Manuel Molés Moovit

Yovav Meydad Moovit

Oriol Serra Nektria

Víctor Tejedo Nektria

Adam Cohen TSRC Berkeley

Gunnar Nehrke

Bundesverband Carsharing EV

Philipp Rode LSE Cities

Gabriele Grea Università L. Bocconi

Sampo Hietanen Whim

Judit Batayé OuiShare

Carlo Ratti MIT Senseable City Lab

Martin Kruse

Copenhagen Institute for Future Studies

Vincent Rosso Investor

Hans Arby Ubigo

Christian Seiberlich Ubigo

Jan Hellaker Drive Sweden

Malin Andersson City of Gothenburg

Jana Sochor Chalmers University

Helena Stromberg Chalmers University

Per-erik Holmberg Viktoria ICT

Steven Sarasini Viktoria ICT

Col·laboradors de les empreses partners

Guillem Alsina AMB

Carles Conill AMB

Daniel Illa AMB

Carlos López Ajuntament de Barcelona

Oscar Puigdollers

Barcelona Serveis Municipals

Carlos Murillo

Barcelona Serveis Municipals

Ricard Fornesa Fundación Abertis

Josep Maria Mirmi Fundación Abertis

Diana Mesa SEAT

Arantxa Alonso SEAT

Carmen Tejedor SEAT

Josep Martínez Vila Saba

Joan Viaplana Saba

Pere Baulenas Clearchannel

Pedro Muntaner Clearchannel

Oriol Juncadella FGC

Jordi Quintana FGC

Lluís Puerto RACC

Martí Massot RACC

Miquel Roca RACC

Lluís Alegre ATM

Xavier Sanyer ATM

Cristina Pou ATM

Fernando Muñoz Repsol

Joan Ramirez Petrocat (Repsol)

Realització gràfica

Aída de Miguel Alió Atypicas

Sobre Creafutur

La Fundació Creafutur, promoguda per la Generalitat de Catalunya i per ESADE, és un pont entre el sector públic i el sector privat, per detectar oportunitats d'innovació amb impacte social i/o mediambiental a partir de l'anàlisi de les necessitats dels consumidors/ciudadans i de les tendències econòmiques, socials i culturals. Les seves àrees d'especialització són la mobilitat sostenible, l'economia circular i la innovació social.

Data de publicació: juny 2017

creafutur

 @creafuturcom | info@creafutur.com

t. (+34) 93.206.17.50

www.creafutur.com

 Generalitat
de Catalunya

ESADE
Business School
Universitat Ramon Llull