

El CTESC aposta per desenvolupar la mobilitat com a servei (MaaS)

El CTESC reclama que les actuacions necessàries per canviar de model de mobilitat (fabricació de vehicles elèctrics, ampliació dels serveis de transport públic, nous serveis de mobilitat, foment de les energies renovables, etc.) signifiquin un creixement de l'activitat econòmica de Catalunya, amb més oportunitats per a les empreses i un increment de l'ocupació qualificada

Barcelona, 28/09/2021.- L'informe del CTESC conclou que **la mobilitat del present és insostenible i proposa les mesures per fer-la intel·ligent i sostenible amb més de 110 recomanacions al Govern.**

LA MOBILITAT ACTUAL és insostenible segons els indicadors:

- **Dominada pel vehicle privat (60% dels desplaçaments a la feina) i on només el 0,4% dels vehicles és elèctric.**
- Genera **congestió en hores punta**. 7-9 matí, 18-19 hores. BCN és la ciutat més congestionada de l'Estat i el temps de desplaçament s'incrementa un 30%.
- **El transport de mercaderies intermunicipal es fa per carretera amb poc ús del ferrocarril.** Els models de negoci *just-in-time* i el creixement del comerç electrònic dels últims anys han incrementat la pressió sobre la carretera, especialment pel que fa a la distribució urbana de mercaderies.
- **Manca integració** dels diversos modes de transport.
- **El 28,2% de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle són generades pel transport.**

Cal fomentar la transició cap a un model sostenible mitjançant **l'impuls de la mobilitat activa i l'electrificació del transport, i desenvolupar les estratègies per reduir la intensitat del trànsit urbà i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH).**

QUÈ CAL PER FER LA TRANSICIÓ CAP A UN MODEL DE MOBILITAT INTEL·LIGENT I SOSTENIBLE: L'APOSTA PER LA MOBILITAT COM A SERVEI (la MaaS).

La mobilitat més intel·ligent i sostenible seria aquella que utilitza la tecnologia, els serveis i les dades per assolir la sostenibilitat ambiental, social i econòmica.

La **MaaS** (mobilitat com a servei) ha adquirit un rol cada cop més rellevant com a instrument per aconseguir una mobilitat intel·ligent i sostenible.

Aquest nou model **consisteix en la integració, amb continuïtat o sense interrupcions, de diferents modes de transport i serveis de mobilitat no de propietat (transport públic, serveis de mobilitat compartida –bicicleta, ginys, motocicleta, cotxe, etc. –, serveis xàrter i lloguer de vehicles, taxi, entre d'altres) en una plataforma digital que permeti satisfer les necessitats de mobilitat intermodal de les persones usuàries.**

Jerarquia en els modes de transport

En aquesta construcció d'un model de MMIS hi ha consens a **prioritzar la mobilitat activa i elèctrica enfront de la mobilitat passiva i de combustió, així com en afavorir els modes de transport col·lectius** en detriment dels privats.

L'aportació del teletreball i la flexibilitat horària

Un element estrella d'aquesta nova manera d'entendre la mobilitat des del punt de vista laboral és **el teletreball**. La crisi de la COVID-19 ha posat de manifest també **l'aportació de la flexibilitat horària**, atès que permet fer desplaçaments en hores valls o amb modes de transport actius. Ara, la flexibilitat horària a Espanya és baixa en comparació amb altres països europeus.

Comerç electrònic i lliuraments a domicili

Així mateix és urgent dissenyar, com més aviat millor, un model de **distribució urbana de mercaderies (DUM)** davant de l'acceleració del creixement del comerç electrònic i el previsible manteniment dels lliuraments a domicili.

La mobilitat més intel·ligent i sostenible seria aquella que utilitza la tecnologia, els serveis i les dades per assolir la sostenibilitat ambiental, social i econòmica.

Així mateix és urgent dissenyar, com més aviat millor, un model de **distribució urbana de mercaderies (DUM)** davant de l'acceleració del creixement del comerç electrònic i el previsible manteniment dels lliuraments a domicili.

EL CANVI HA DE SER UNA OPORTUNITAT:

Tecnològica

Per fer possible la Maas cal donar suport a la innovació, **apostant clarament pel desenvolupament de solucions avançades de connectivitat 5G**, així com per la intel·ligència artificial aplicada al vehicle autònom.

Al mateix temps, cal incrementar la intermodalitat i **fer possible la integració dels diferents models de transport públic i privat, no només des del punt de vista físic sinó també tarifari.**

Per desplegar la MaaS, cal col·laboració publicoprivada

Econòmica

El CTESC aposta per fer que les actuacions necessàries per canviar de model de mobilitat (vehicles elèctrics, nous serveis de mobilitat, foment de les energies renovables, etc.) signifiquin un creixement de l'activitat econòmica de Catalunya, **amb més oportunitats per a les empreses i un increment de l'ocupació qualificada.**

Tota la **cadena de valor de l'automoció** està representada a Catalunya i compta amb:

- 10.895 empreses i 143.400 ocupats
- 23.842 M€ (el 10,2% del PIB) de volum de negoci i més de mig milió de vehicles fabricats

però manca Implantar una **indústria de fabricació de bateries, components electrònics i programari específic** per poder ser competitius en el mercat global i donar confiança per produir els vehicles elèctrics que requereix el nou model de mobilitat. El vehicle del futur és connectat, elèctric, autònom.

Mediambiental

Es constata que les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) del transport representen **el 28,2% de les totals**.

Les emissions totals de GEH del sector no han deixat d'augmentar a Catalunya des de l'any 2013, per damunt de tot, les del transport rodat. **Calen zones de baixes emissions.**

- Cal impulsar amb decisió el vehicle elèctric, que actua com a palanca d'altres canvis.
- També cal recuperar la confiança ciutadana envers el transport públic a través del manteniment de les freqüències de pas i la supervisió constant de les mesures de seguretat sanitària.
- **Per reduir les aglomeracions** proposa l'ús de l'eurovinyeta i els aparcaments multimodals de superfície dissuasoris (*park & go*).

Energètica

Ara el transport és el principal sector en consum d'energia primària i final fòssil. El 95,1% del consum d'energia final del transport a Catalunya depèn dels productes petrolífers.

Cal un canvi profund del model energètic: Impulsar l'energia renovable i l'electrificació del parc d'automòbils, amb una infraestructura de punts de recàrrega adequada a aquest repte.

Així, per exemple, **el vehicle elèctric només representa el 0,4% del parc total de vehicles de Catalunya, lluny del 9,9% de Països Baixos o del 54,1% del país líder, Noruega.**

Només el 16% de l'electricitat generada a Catalunya és renovable, un percentatge inferior a les mitjanes de l'Estat espanyol o de la UE.

També cal fomentar **la recerca per millorar la prestació de les bateries del vehicle elèctric**, vist que triguin molt temps a carregar-se.

Per al transport col·lectiu

S'ha de fer un pas endavant en la governança de la mobilitat i apostar per un **sistema mixt** en què **el sector públic** garanteixi principalment **el dret a l'accessibilitat i la fiabilitat del transport**, mentre que **els operadors privats aportin fonamentalment eficiència**.

No concentrar només el canvi de model de mobilitat en el canvi de motoritzacions. Les polítiques han d'impulsar decididament sistemes de transport col·lectiu que donin un servei de qualitat a tot Catalunya.

- **Cal introduir elements de competència en la prestació del transport públic**, quan sigui possible, com a via per optimitzar les subvencions als operadors.
- **Fomentar la millora del transport col·lectiu en autobús enfront de les grans inversions ferroviàries.** L'autobús és més barat i flexible quant a rutes i freqüències.
- **Impulsar el servei d'autobús a demanda** per substituir línies amb baixa ocupació, més contaminants.
- **Desplegar en el territori una xarxa secundària d'autobusos que doni resposta a les necessitats de mobilitat de les zones rurals i no centrals.**

INFRAESTRUCTURES: L'informe detalla també les necessàries inversions en infraestructures en TIC, energètiques i de transport considerant que "la transició cap a una MMIS no sempre requereix grans inversions en infraestructures, sinó més aviat **intervencions estratègiques que suposin millores en la gestió multimodal dels serveis.**"

Paraules clau

Mobilitat, Transport, Tecnologia, Economia, Medi ambient