

*La Fundació Creafutur presenta l'estudi:*

**"Els ciutadans i la mobilitat a Barcelona: situació actual i perspectives de futur"**

## **El 55% dels ciutadans de l'àrea metropolitana està interessat en utilitzar els nous serveis per a compartir cotxe**

- El carpooling, que consisteix en compartir trajectes com a conductor o com a passatger, és la modalitat que més interès desperta.
- El 69% dels enquestats creu que tindrà cotxe d'aquí a 10 anys, el mateix percentatge de gent que declara posseir-ne un actualment.
- Els aparcaments dissuassoris (Park & Ride) són l'alternativa preferida en cas de restriccions de circulació per episodis de contaminació per a un 68% dels ciutadans.
- Un 64% dels ciutadans declaren estar molt o bastant satisfets amb el transport públic. La seva millora és la raó més triada per a deixar d'utilitzar el cotxe privat en trajectes habituals, ho pensa el 59,6% dels conductors.
- La majoria de treballadors no disposen de mesures ni incentius en les seves empreses que facilitin la millora de la seva mobilitat

Barcelona, 14 de juny 2017 – La Fundació Creafutur ha presentat aquest matí l'estudi *"Els ciutadans i la mobilitat a Barcelona: situació actual i perspectives de futur"*, que ha estat finançat i co-elaborat per 11 entitats privades i públiques: Grup 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. En l'elaboració de l'estudi, Creafutur ha realitzat 3.004 entrevistes a individus de més de 18 anys de Barcelona i de la Regió Metropolitana de Barcelona<sup>1</sup>.

Aquest estudi analitza els hàbits actuals de mobilitat dels ciutadans i l'evolució que tindran les seves actituds i comportaments en relació als seus trajectes diaris a Barcelona i la seva regió

<sup>1</sup> Mostra sel.leccionada d'acord amb els objectius de l'estudi. Veure apartat "Metodologia" en el Resum Executiu adjunt per a més detalls

metropolitana. S'han estudiat tres factors de canvi que podrien transformar la mobilitat en un futur proper: 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.

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 a les principals urbs europees, Barcelona entre elles, han portat les Administracions a adoptar mesures que afavoreixin una mobilitat sostenible.

D'altra banda, l'adopció massiva de telèfons intel·ligents 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.

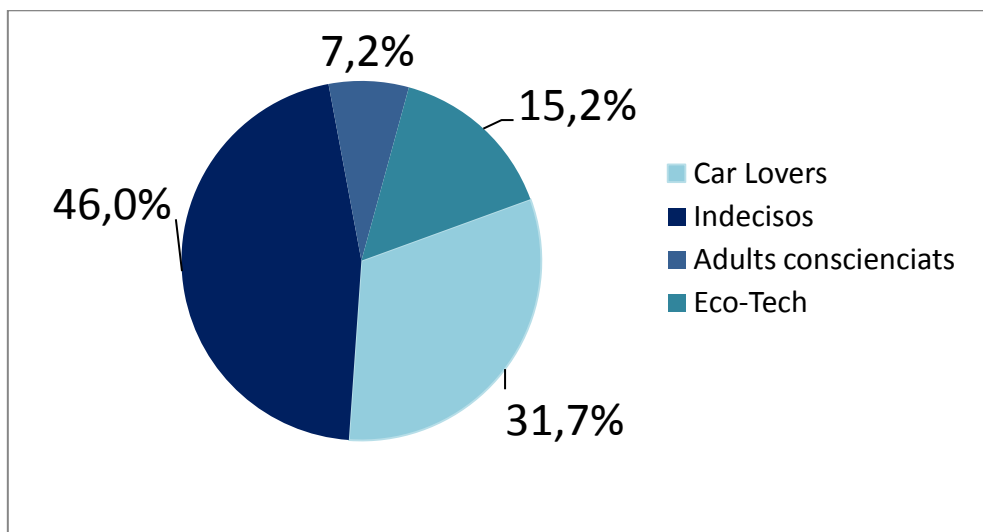
### Els perfils de ciutadans

L'estudi 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:

<b>Adults conscienciats</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perfil de major edat, utilitza majoritàriament el transport públic i està molt satisfet amb el seu funcionament.</li> <li>• En general no té cotxe propi ni intenció de comprar-ne un.</li> <li>• Té interioritzat el concepte de sostenibilitat i està disposat a canviar els seus hàbits de mobilitat per aquest motiu.</li> <li>• Es mostra partidari que l'Administració Pública actuï per millorar la mobilitat a Barcelona.</li> <li>• Els nous serveis de mobilitat no encaixen en les seves necessitats de desplaçament.</li> </ul>
<b>Eco-Tech</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perfil més jove i habituat a l'ús d'eines tecnològiques.</li> <li>• Fa servir molt el transport públic i està satisfet amb el seu funcionament.</li> <li>• No té cotxe propi o, si ho té, el fa servir esporàdicament.</li> <li>• És partidari de restringir l'ús del cotxe a la ciutat i apostar pel transport públic i la bici.</li> <li>• 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.</li> <li>• És receptiu als nous serveis de mobilitat i fins i tot ha utilitzat alguns d'ells.</li> </ul>
<b>Car Lovers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perfil en què hi ha més usuaris exclusius de vehicle privat.</li> <li>• Gaudeix de la conducció i utilitza el seu cotxe diàriament.</li> <li>• Està molt insatisfet amb el transport públic.</li> <li>• És el que menys valora la sostenibilitat com a factor d'elecció del mitjà de transport.</li> <li>• No és partidari que l'administració pública limiti l'ús del cotxe privat ni creu</li> </ul>

	<p>que calgui reduir el seu ús a la ciutat.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• No té intenció de canviar la forma en què es desplaça.</li> <li>• Valora negativament les alternatives que ofereixen els nous serveis de mobilitat.</li> </ul>
<b>Indecisos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• És usuari principalment de cotxe encara que considera que el transport públic és una bona forma de moure's per Barcelona.</li> <li>• Té dubtes sobre la idoneïtat de reduir l'ús del cotxe a Barcelona i que l'administració pública intervingui.</li> <li>• Es plantejaria reduir el seu ús del cotxe si el transport públic millorés.</li> <li>• Perfil en què hi ha més commuters (que viu a Barcelona i treballa o estudia fora o a l'inrevés)</li> <li>• Després dels Eco-Tech, és el grup més obert a utilitzar els nous serveis de mobilitat.</li> </ul>

Aquesta és la distribució de la població segons els diferents perfils, amb un pes important dels indecisos:



### Continua la vinculació amb el cotxe

En els últims anys s'ha observat als països desenvolupats un decreixement del nombre de llicències de conduir expedides, situant la proporció de joves amb carnet en uns nivells cada vegada més baixos. Segons el present estudi, un 75,1% dels joves (18-29 anys) disposa de llicència, mentre que aquest percentatge puja al 89,6% per a la resta de segments d'edat analitzats. Així mateix, s'observa 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.

No obstant, no es detecta un canvi de tendència respecte a la **voluntat de posseir un cotxe**. Un **69,4% dels enquestats creu que tindrà cotxe d'aquí a 10 anys**, percentatge similar al de la gent que ara en posseeix un. El grup de 18 a 29 anys representa el tram d'edat on hi ha més gent convençuda de tenir-ne (80%).

Tampoc s'observa un canvi referent a la intenció d'ús del cotxe. Del total dels enquestats, el **60,2% creu que d'aquí a 10 anys utilitzarà el cotxe privat igual que ara, el 21,6% n'augmentarà l'ús i el 18,1% en reduirà el seu ús**.

### Divisió d'opinions davant les mesures que restringeixen el trànsit

A causa dels problemes de congestió, pol·lució i ocupació de l'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. Recentment, s'ha donat llum verda a prohibir l'accés a l'àmbit de les rondes dels cotxes sense etiquetatge de la DGT<sup>2</sup>. A partir d'aquest mateix any, la prohibició serà efectiva quan es donin episodis d'alta contaminació. A partir de 2020, la prohibició serà permanent.

Pel que fa a l'acceptació d'aquestes mesures, l'estudi constata que hi ha força divergència entre els quatre perfils de ciutadans. **Els Adults Conscienciats i els Eco-Tech són partidaris que es limiti l'ús del cotxe a Barcelona**, fins i tot tractant-se d'un d'elèctric (70% i 79%). Els Car Lovers, en canvi, s'oposen majoritàriament a aquesta mesura (només un 13% n'està a favor).

### Els aparcaments dissuasoris (Park&Ride), l'alternativa preferida

L'estudi també ha analitzat quines serien les preferències dels ciutadans que accedeixen a Barcelona, en el cas que es veiessin afectats per la prohibició de fer-ho en vehicle privat. Si hi hagués restriccions temporals, un 67,5% es plantejaria l'ús d'aparcaments de dissuasió des d'on utilitzar el transport públic (*park & ride*). En el cas de restriccions permanents, el percentatge baixaria al 55,0%, i com a segona opció un 45,2% es decantaria per adquirir un vehicle que no estigui afectat per les restriccions.

Si ens fixem en altres mesures més enllà de les restriccions, **la millora del transport públic és la raó més triada per a deixar d'utilitzar el cotxe privat** (59,6% dels ciutadans habituals de cotxe). Cal destacar que els resultats del present estudi demostren, en general, una **satisfacció alta amb el transport públic** (un 64% declara que estan molt o bastant satisfets), encara que difereix segons el servei utilitzat: el 77,6% dels usuaris d'FGC es declaren satisfets amb el servei, mentre que els usuaris de RENFE satisfets són només el 42,7%.

---

<sup>2</sup> "Primer acord institucional per a la millora de la qualitat de l'aire de la conurbació de Barcelona" ([enllaç](#))

Per una altra banda i a nivell d'accés a la ciutat i possibilitats d'aparcar-hi, un 55% dels ciutadans encara percep una manca d'accessos viaris i d'aparcaments a Barcelona.

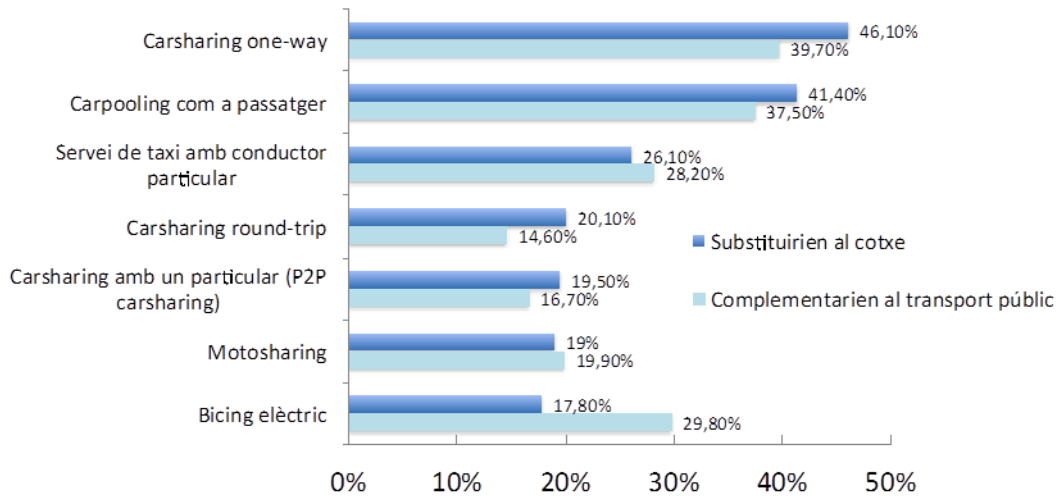
Pel que fa a l'ús de la bicicleta, l'estudi constata que, **després de la distància a recórrer, la principal barrera per a utilitzar la bici en els desplaçaments diaris és la manca de carrils bici** (així ho considera el 21,6% dels enquestats).

### Els nous serveis de mobilitat

L'adopció massiva de telèfons intel·ligents per part dels ciutadans, la creació de plataformes que connecten oferta i demanda i la possibilitat de monitoritzar els vehicles remotament ha permès, entre d'altres millores, el desenvolupament dels serveis de mobilitat compartida. 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 l'àrea de Barcelona. De fet, l'enquesta demostra un ús molt baix d'aquests serveis:

<b>Bicing</b>	13,6%
<b>Bla Bla Car</b>	11,1%
<b>Uber</b>	5,5%
<b>Avancar</b>	5%
<b>e-Cooltra</b>	1,5%
<b>Cabify</b>	1,3%
<b>Social Car</b>	1,1%
<b>Cap d'ells</b>	74,4%

Malgrat el desconeixement actual, un 55,3% dels ciutadans declara interès en utilitzar algun d'aquests serveis. El *one-way carsharing* (lloguer de vehicles per minuts, que permet realitzar un trajecte d'un punt a un altre de la ciutat) i el *carpooling* (conductors amb seients disponibles comparteixen el seu trajecte habitual i els costos amb persones desconegudes) són els serveis que millor complementarien la mobilitat actual dels passatgers habituals de transport públic o substituirien el cotxe propi en el cas de conductors habituals:



### El rol de les empreses

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

Quan se'ls pregunta sobre quines ajudes en termes de mobilitat els ofereix l'empresa en la qual treballen, **la gran majoria d'enquestats declara no rebre cap ajuda** (67,2%). Entre els que sí reben ajudes per a la seva mobilitat, la primera indicada va dirigida als usuaris de cotxe privat (facilitar l'aparcament: 18,2%).

Les mesures de conciliació laboral també poden tenir un impacte important en la mobilitat perquè reduirien la demanda de transport, especialment en hores punta. Actualment, però, **el 54,1% dels enquestats declara que la seva empresa no adopta cap mesura de conciliació laboral** (teletreball, flexibilitat horària en les entrades i sortides o compactació de la setmana laboral). La gran majoria dels treballadors (un 84,4%) creu que si pogués teletreballar, la seva productivitat augmentaria o seguiria igual, però només el 22,5% creu que aquesta opció se'ls oferirà en un futur.

## Sobre la Fundació 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 / ciutadans i de les tendències econòmiques, socials i culturals. Les seves àrees d'especialització són la mobilitat sostenible, l'economia circular i la innovació social.

### Per a més informació:

Martí Jofre Julià

Gestor de Projectes - Fundació Creafutur

[m.jofre@creafutur.com](mailto:m.jofre@creafutur.com)

Telf: 675 32 47 47

## Altres entitats participants a l'estudi:

### Grup Abertis

Abertis és el grup líder internacional en la gestió d'autopistes, amb més de 8.600 kilòmetres de vies d'alta capacitat i qualitat al món. Present a 14 països d'Europa, Amèrica i Àsia, Abertis és el primer operador nacional a Espanya i Xile, i té una presència destacada a França, Brasil, Itàlia i Puerto Rico.

Per mitjà del seu programa Road Tech, dedicat a la investigació i la innovació, Abertis busca unir els avenços en les infraestructures d'alta capacitat amb les noves tecnologies. Pionera en mètodes de pagament a les autopistes i en la tecnologia de peatge sense barrera, Abertis impulsa solucions innovadores per afrontar els reptes de la mobilitat del futur, com la digitalització, la congestió o el canvi climàtic.

### Àrea de Metropolitana de Barcelona (AMB)

L'AMB és l'administració pública metropolitana amb competències en els àmbits de la cohesió social, la planificació territorial i l'urbanisme, la mobilitat i el transport, la gestió de residus, l'abastament d'aigua, la protecció del medi ambient, l'habitatge social, les infraestructures i la promoció econòmica del territori metropolità.

Concretament, entre les competències que l'AMB té en matèria de mobilitat, hi ha la planificació integral de la mobilitat i els serveis públics de transport, la prestació dels serveis d'autobús, metro i taxi (gestionant 123 km de xarxa de metro, flota de més de 1.700 autobusos i 10.523 taxis), així com la planificació de la mobilitat sostenible que permeti reduir la contaminació atmosfèrica i millorar la qualitat de l'aire de la metròpolis. En aquesta darrera

questió, s'emmarca l'impuls de la bicicleta com a mitjà de transport diari i la promoció dels vehicles elèctrics i de baixes emissions, entre d'altres.

### **Autoritat del Transport Metropolità (ATM)**

L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) és un consorci interadministratiu de caràcter voluntari format per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i l'Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà; creat el 1997, al qual es poden adherir totes les administracions titulars de serveis públics de transport col·lectiu, individualment o mitjançant entitats que les agrupin i les representin, que pertanyin a l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona.

L'ATM té com a finalitat articular la cooperació i col·laboració entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic així com les compromeses des d'un punt de vista financer.

### **Barcelona de Serveis Municipals (BSM)**

Barcelona de Serveis Municipals (B:SM) és una empresa de l'Ajuntament de Barcelona que va néixer l'any 2002 amb l'objectiu d'unificar en una sola societat la prestació de serveis municipals. Actualment, les activitats que gestiona B:SM són variades i inclouen des d'aspectes relacionats amb la mobilitat fins a la gestió d'instal·lacions de referència dedicades a la cultura, lleure i biodiversitat.

Contribuir a la política de mobilitat de la ciutat, és un dels principals objectius de B:SM, exercint un paper protagonista en la definició i gestió de la política d'aparcament i del control de la indisciplina a l'estacionament amb una gestió eficient i de qualitat. L'empresa ha evolucionat, adaptant els seus serveis i creant de nous, perquè els desplaçaments per la ciutat siguin compatibles amb una mobilitat sostenible, planificada, més eficient i respectuosa amb l'entorn.

### **Clear Channel**

Clear Channel Espanya, filial de iHerat Media, és una empresa de comunicació i publicitat. Disposa de més de 44.000 cares publicitàries (digitals i convencionals) de mobiliari urbà. Amb presència a les principals ciutats d'Espanya, CCE ha reforçat el seu lideratge amb la recent adjudicació del Mobiliari urbà de Madrid i Barcelona. A més, Clear Channel és pionera en desenvolupament de Smarbike, un sistema de transport públic amb bicicleta, pioner al món, complementari a la resta de mitjans de transport, que contribueix al desenvolupament



sostenible de les ciutats. Clear Channel realitza la gestió integral, el subministrament i el manteniment del sistema a cada ciutat on s'implanta.

Gestiona el sistema públic de bicicletes de Barcelona, Bicing, que situa a la Ciutat com a punt de referència a l'àrea de mobilitat sostenible. Bicing té a la Ciutat Comtal 420 estacions i 6.000 bicicletes circulant a tota hora per la ciutat, a més de 300 elèctriques i 46 estacions, que sumats als usuaris de el "Bizi" a Saragossa suposen un total de més de 123.000 abonats.

## Saba

Saba és un operador industrial de referència en el desenvolupament de solucions en l'àmbit de la mobilitat urbana, especialitzat en la gestió d'aparcaments. Amb una plantilla de més de 1.400 persones, el Grup està present en cinc països d'Europa i l'Amèrica Latina i compta amb 195.000 places d'aparcament distribuïdes en 368 centres. La innovació, l'aplicació de les noves tecnologies i la concepció de l'aparcament com una peça més de la cadena de la mobilitat de les ciutats, són alguns dels eixos que marquen el desenvolupament de la companyia. Per a més informació: <http://www.saba.eu/es/sala-prensa>

## RACC

El RACC és una entitat que ofereix serveis d'alta qualitat a més d'un milió de persones i a les seves famílies. És especialista en la prestació d'assistència personal, familiar, mecànica, sanitària urgent i a la llar i té la xarxa d'autoescoles més gran de l'Estat. Per cobrir les seves necessitats, l'entitat realitza 900.000 assistències a l'any i gestiona més de 600.000 pòlisses d'assegurances de diferents rams. El RACC promou una nova cultura de la mobilitat, més àgil, fluida, segura, intel·ligent, assequible i respectuosa amb el medi ambient. En el món del motor dóna suport a joves pilots fomentant les habilitats per competir i els valors humans de l'esport. Gaudeix d'un reconegut prestigi internacional com a organitzador rigorós de les tres proves puntuables per als campionats del món de Fórmula 1, Moto GP i Rallies.

## SEAT

SEAT és l'única companyia que dissenya, desenvolupa, fabrica i comercialitza automòbils a Espanya. Integrada en el Grup Volkswagen, la multinacional amb seu a Martorell (Barcelona), exporta el 81% dels seus vehicles i està present en més de 80 països a través d'una xarxa de 1.700 concessionaris. El 2016, SEAT va aconseguir un benefici operatiu de 143 milions d'euros, el més alt de la història de la marca, i va vendre gairebé 410.000 vehicles. A SEAT treballen més de 14.500 professionals en els seus tres centres de producció: Barcelona, el Prat de Llobregat i Martorell.

La companyia, el primer inversor industrial en recerca i desenvolupament d'Espanya, ja ofereix l'última tecnologia en connectivitat a la seva gamma de vehicles i es troba immersa en un procés de digitalització global per impulsar la mobilitat del futur.

### **Persones de contacte:**

#### **Grup Abertis:**

Contacte premsa: [abertis.comunicacion@abertis.com](mailto:abertis.comunicacion@abertis.com)

#### **Àrea de Metropolitana de Barcelona (AMB)**

Marina Muñoz Benito  
Responsable de premsa  
Tel. 93.506.93.80 – 607.316.941  
[mmunoz@amb.cat](mailto:mmunoz@amb.cat)

Carles Conill Vergés  
Director de Serveis de Mobilitat Sostenible - Àrea de Mobilitat i Transport  
[conill@amb.cat](mailto:conill@amb.cat)

#### **Autoritat del Transport Metropolità (ATM)**

Marta Vancells  
Àrea de Comunicació  
Tel. 93 362 00 20  
[mvancells@atm.cat](mailto:mvancells@atm.cat)

Maria Montaner  
Àrea de Comunicació  
Tel. 93 362 00 46  
[mmontaner@atm.cat](mailto:mmontaner@atm.cat)

#### **Barcelona de Serveis Municipals (BSM)**

Anna Costa Rabinad  
Cap Àrea Premsa i Comunicació  
Tel. 93.887.50.42  
[acosta@bsmsa.cat](mailto:acosta@bsmsa.cat)

Oscar Puigdollers Zanon  
Cap Unitat d'Estudis i RD i

Tel. 93.887.50.36  
opuigdollers@bsmsa.cat

### **Clear Channel**

Pedro Muntaner  
Director de Smartbike  
Tel. 93 303 26 42 – 699 684 099  
pmuntaner@clearchannel.es

Pere Baulenas  
Director de Desarrollo de Negocio  
Tel. 93 303 44 78 – 600 926 162  
pbaulenas@clearchannel.es

### **Saba**

Elena Barrera  
Comunicació i RRII  
Tel. 93 557 55 26  
elena.barrera@saba.eu

Guillem Cabezas  
Comunicació i RRII  
Tel. 93 557 55 59 — 662408134  
guillem.cabezas@saba.eu

### **RACC**

Premsa  
93 495 50 29  
raccmedia@racc.es

### **SEAT**

Ezequiel Avilés  
Global Corporate Media Relations - Corporate Communications  
Tel. 937 085 950  
Tel. 646 303 738  
ezequiel.aviles@seat.es