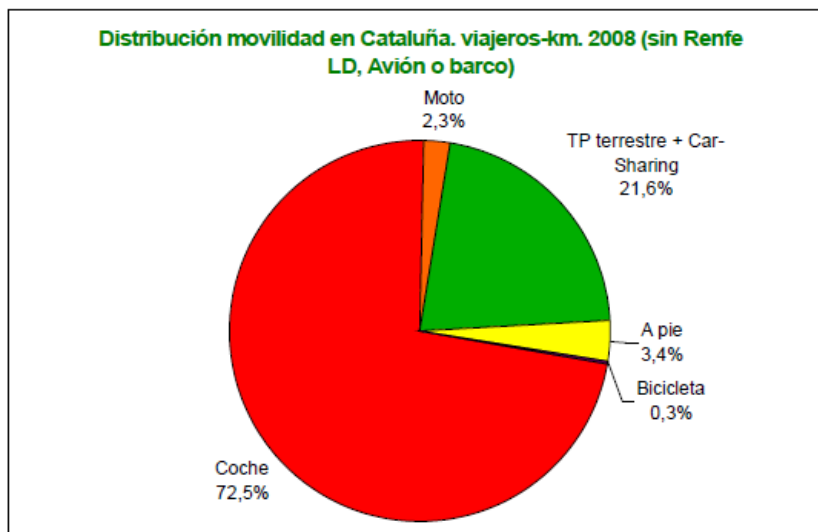


L'esquema actual de mobilitat

Caracteritzat per

1. Un ús intensiu del cotxe.
Dades del transport terrestre en viatgers-km 2008.

Resumen según tipo de movilidad. Datos de Cataluña

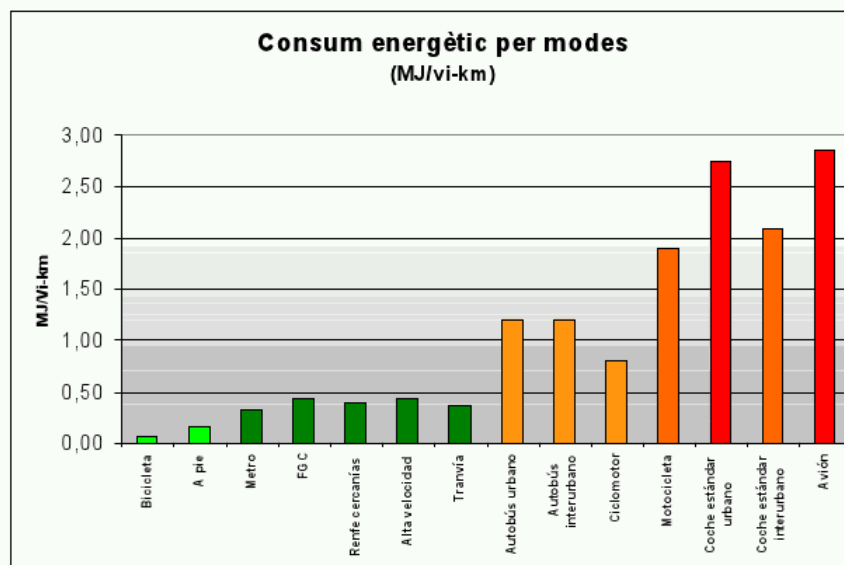


ISTAS. La Generació de empleo en el transporte colectivo en el marco de una movilidad sostenible
https://docs.google.com/a/fundaciomobilitatsostenible.org/viewer?a=v&pid=explorer&chrome=true&srcid=0B_Quk339aNZfNWQ2Nzk2NWUtZDhkMS00ZmIwLWFhNzktM2YwMTRiZDhiOTRI&hl=ca_ES

2. Un alt cost de funcionament VP/TP, 4:1, i infinit a zero amb els modes no motoritzats
3. Un gran malbaratament energètic només 1 dels 7 litres que posem al cotxe s'aprofiten per traccionar un cotxe que pesa 1300 kg (o més) per portar una persona que pesa 70 kg de mitjana. Si es tracta d'un 4 x 4, aleshores les ràtios són encara pitjors.
4. L'enorme ineficiència dels coxtes dotats amb motors dels alemanys Otto i Diesel s'ha sustentat
 - En un petroli barat
 - Una alta densitat energètica 13.000 Wh/ kg de la benzina, que amb un rendiment mecànic-tèrmic del 15% dona 2.000 Wh/kg, que comparats amb els 150 Wh/kg de les millors bateries, ofereix una relació de 1 : 13 vegades. Si apliquem un coeficient de rendiment elèctric del 65%, la relació puja a 1:20 amb les millors bateries possibles. Cada kg de moderna bateria elèctrica lliura a la tracció 20 cops menys d'energia que un kg de gasolina.

5. Però els vehicles elèctric fa molts anys que existeixen. Cada persona que a Catalunya va en un tren de rodalies gasta entre 5 i 7 vegades que si va en cotxe. Sempre els faig servir: vaig anar a l'escola en tramvia, a la universitat en metro i a la feina, sempre amb metro o tren. Ara en Renfe. Què vull dir amb això ? Que el transport elèctric guiat fa més de 100 anys que es coneix. De fet hi va haver abans cotxes elèctrics que de motor rotatiu.
6. El Govern espanyol preveu que al 2014 hi hagi 1.000.000 de vehicles, entre elèctrics i híbrids, però l'últim cens diu que a Espanya el nombre de veh elèctrics avui no passa de 1.000. Tots sabem les enormes limitacions pràctiques d'implantació dels vehicles elèctrics. En el capítol de la mobilitat privada no col·lectiva, caldria apostar pels veh de tracció en transició, els híbrids endollables, en comptes dels elèctrics. Els veh 100% elèctrics agraden molt als nostres polítics, delerosos de trobar una solució fàcil a l'escassetat de combustibles fòssils, però poc als usuaris.
7. Sistemes eficients d'usar el cotxe com el car-sharing o el car-pool han començat a caminar però tenen dificultats objectives de penetració. Avancar, una empresa fundada el 2005 per la Fundació que avui represento, tot just arriba a 9.000 clients – que Déu n'hi do—després de 6 anys d'insistir-hi, tot i que l'univers potencial és superior a 1.000.000 de clients. I el car-pool només funciona si hi ha incentius. Atenció al sistema “Dits i fets” de Girona. I de moment el principal incentiu públic és de 6.000 euros per comprar uns cotxes elèctrics que ningú no compra.
8. Dic eficient, perquè si el cotxe portés tres usuaris tindria una marca energètica millor que la del bus convencional, no la dels busos híbrids, i no estariem fent aquesta sessió. Només el 2% de cotxes porten 3 o més usuaris. El 82% en porten només 1.
9. Atenció a la taula següent de consums unitaris

Factors de consum (1)



Font: Pau Noy

Cada persona que va en cotxe gasta 5/7 vegades més energia que en un tre

10. Així com tinc clar que en el 2050 la producció d'energia elèctrica a Europa serà 100% renovable i haurem tancat les funestes centrals nuclears i de carbó, no sé com ens ho farem per fer molts més sostenible la mobilitat. Recordem que es parla molt

d'energia elèctrica però només representa el 40% del consum, la resta, calefacció, indústria i, sobre tot, mobilitat, el 40% del consum energètic primari a Espanya, és quasi tot de derivats de petroli, un combustible que s'acaba..... al preu que l'estem pagant ara.

11. Ocupació / Llocs de treball.

El lobby de l'automoció sempre posa en relleu els llocs de treball a Espanya, però la majoria d'ells són deslocalitzables. Ara que àrees importants Àfrica estan sortint de l'Edat Mitjana, seran indrets excel·lent per implantar les nostres indústries d'automoció, cap d'elles amb capital espanyol o català. Segons uns estudi d'ISTAs en el que vaig participar un escenari d'eficiència energètica, aconseguiria que els desplaçaments sostenibles a Espanya creixessin 10 punts, es reduís la mobilitat global, i els llocs de treball originats per la mobilitat sostenible s'incrementessin en 140.000 en el 2020, la mateixa magnitud que tot el sector actual de l'automoció.

Escenario **tendencial** 2020. Empleo generado

	Empleo
Ferrocarril	58.151
Metro	15.565
Tranvía	2.759
Autobuses	116.937
Taxis	67.997
Coche sostenible	14.612
Bicicletas	20.562
Estacionamiento regulado	6.116
Gestión de la movilidad	779
Total empleos directos	303.478
Total empleos directos + indirectos	321.614
Fuente: elaboración propia	

Escenario de **eficiencia energética** 2020. Empleo generado

	Empleo
Ferrocarril	91.948
Metro	15.565
Tranvía	4.302
Autobuses	139.259
Taxis	67.997
Coche sostenible	15.021
Bicicletas	78.180
Estacionamiento regulado	5.045
Gestión de la movilidad	1.057
Total empleos directos	418.374
Total empleos directos + indirectos	443.870
Fuente: elaboración propia	

12. Polítiques a impulsar

- Planificació i disseny urbanístic favorable a la mobilitat sostenible.
- Fiscalitat favorable al uso de la eco-mobilitat.
- Canvi en el model tarifari del transport públic, tarifa plana.
- Electrificació del transport, també del públic.
- Canvi a les prioritats de les inversions en el transport interurbà. Acabar amb la dualitat metro per Barcelona, autopistes per a la resta del país.
- Dins de la ciutat la prioritat ha de ser la gestió i la pacificació del trànsit.
- Ha d'iniciar-se la taxació del combustible del transport aeri.
- Internalització dels costos externs del transport, eurovinyeta
- Canvis en l'enfocament institucional per passar a gestionar la mobilitat en comptes de proveir unes infraestructures que ens empobreixen, ja que la majoria, sinó totes, tenen TIR negatives.
- Aprovació d'un marc normatiu bàsic que reguli la mobilitat i sobre tot un nou marc financer.
- Un nou marc per començar a solucionar la insostenibilitat estructural del sector de transport
 - Quotes de mobilitat per a tots els ciutadans que s'intercanvien en un mercat de drets de mobilitat?
 - Road Pricing generalitzat?