

Extender el Car-Sharing en nuestras ciudades

**Programa de les jornades de formació i
debat sobre mobilitat sostenible 2018**

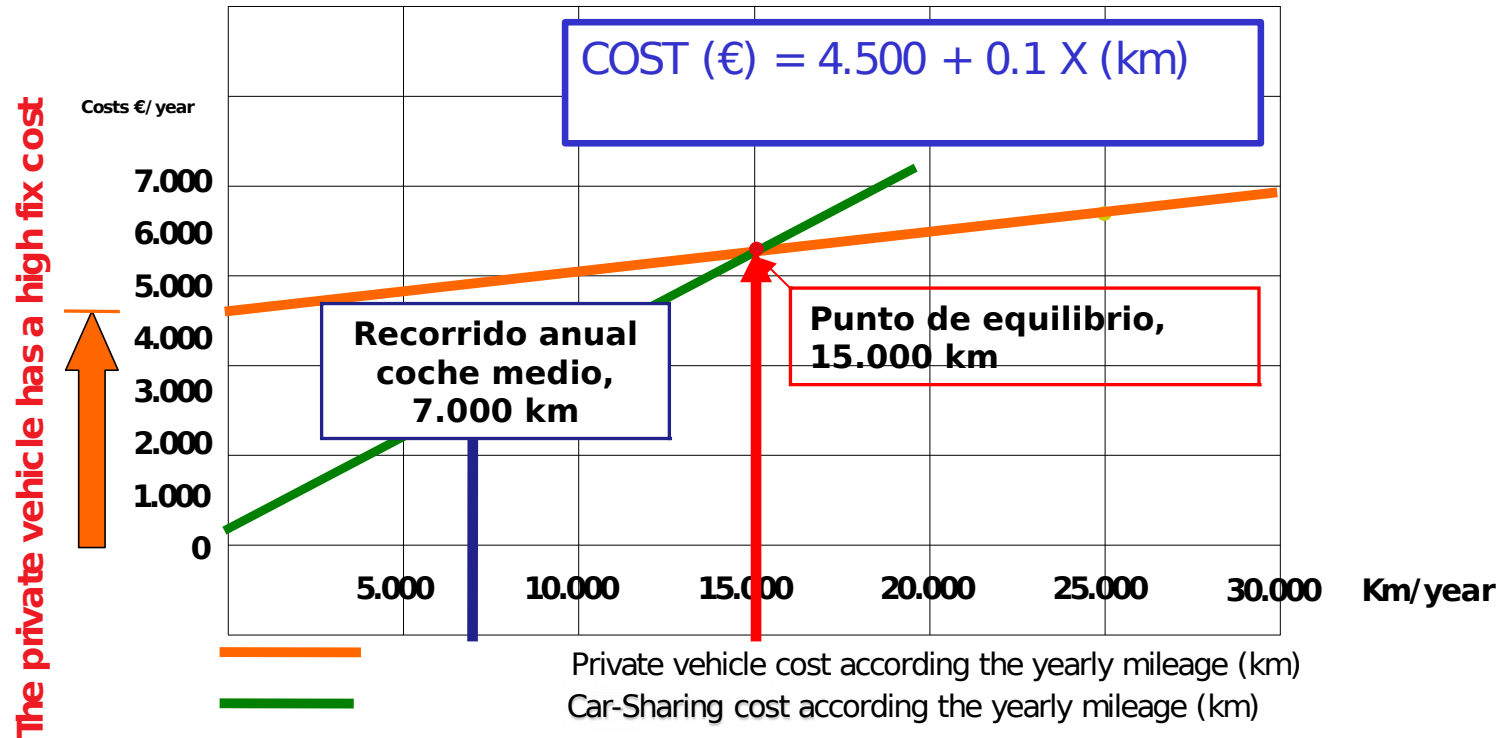
Pau Noy

Palma, 17 de novembre de 2018



Problema: los coches no son sostenibles

- **Gasta muchos recursos, tanto cuando se usa como cuando está aparcado**
 - ✓ Gran devorador de **espacio**
 - ✓ Gran devorador de **energía (rendimiento mecánico 15%, personal < 1%)**
 - ✓ Contribuye al **cambio climático**
 - ✓ **Seguridad** vial
 - ✓ **Contaminación**
 - ✓ **Ruido** ... (> 30 km/h)
- **Tasa de utilización muy baja**
 - ✓ > 96% del tiempo está **parado**
 - ✓ El resto del tiempo (4%) tiene **muy baja ocupación**, 1.2 personas en promedio
- **Su estructura de costes no anima a su uso racional:**
 - ✓ **Grandes costes ocultos** que no son visibles
 - ✓ **Ratio** muy alto entre costes fijos y variables
 - ✓ **Costes variables muy bajos** (0.10 € / km)
 - ✓ Importantes **costes no internalizados**



Todos los que hacen menos de 15,000 KM / año son clientes potenciales del Car-Sharing

El cambio operado en los clientes del Car-Sharing



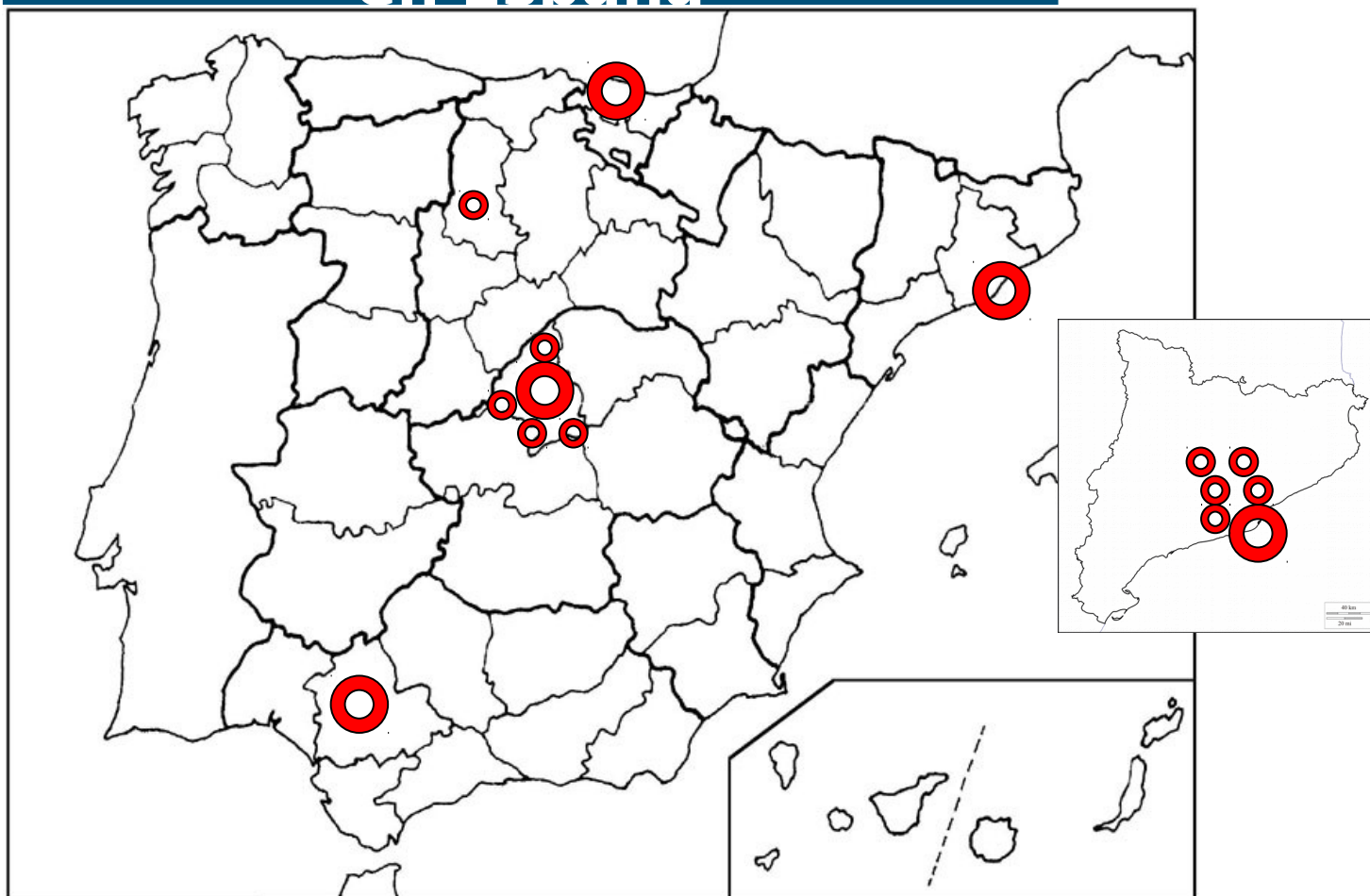
Fuente: Agencia Suiza de la Energía

Cambio patrón de movilidad en los nuevos clientes

	%
Transporte Público	35,42
Otros	150,00
Vehículo privado	-56,52
Total	-15,54

1. Reducen el uso coche 56%
2. Aumentan el uso TP 35%
3. Modo a pie, bici (y algo moto) x 3
4. Reducción global movilidad 15%,
2.200 km

Radiografía del Car-Sharing en España



Radiografía del Car-Sharing en Alemania

Tamaño	Número de municipios	Municipios con CS	%servicio CS en su categoría
>100.000 hab	80	76	95%
50.000 - 100.000 hab	110	64	58%
20.000 - 50.000 hab	505	202	40%
10.000 - 20.000 hab	884	155	18%
5.000 - 10.000 hab	1.344	84	6%
<5.000 hab	8.136	96	1%
Total	11.059	677	6%

- **50% de la población de Alemania vive en un municipio con servicio de Car-Sharing**
- **Y que 677 ciudades y pueblos alemanes disponen de este servicio**

Radiografía del Car-Sharing

CS según tipología de operador	SL (GmbH)	SA (AG)	Otros tipos de empresa	Asociaciones	Total
Número operadores	47	3	32	56	138
%	34%	2%	23%	41%	100%

- **Casi la mitad de operadores son asociaciones en pueblos pequeños**
- **Como Ecotxe, asociación/cooperativa**

Número de vehículos y clientes del CS en España

- **2.000 vehículos**, 1.000 térmicos + 2.000 eléctricos
- **350.000 clientes** registrados, el 2% de la población española con permiso de conducir
- Fuerte concentración de actividad en **Madrid** y **Barcelona**
- Mayoría de ciudades > 100.000 hab **sin servicio**
- **Gran contraste a la baja** con Francia, Alemania, Italia, UK

Innovaciones de movilidad en el mercado de transportes



Car-Sharing: Round-trip / One-way

- **Round-trip** privilegia usar el coche fuera de la ciudad, incita a más racionalidad. Orientación interurbana = > la gente no usa el coche en la ciudad. **Vivir sin coche y sin usarlo en ciudad**
- **One-way**, de orientación urbana. En el formato eléctrico, que sólo existe en Madrid compite con otros modos sostenibles, aunque precio x 10. Pero es cero emisiones y ayuda a extender el concepto de compartir.
Vivir sin coche pero usándolo en al ciudad
- La entrada de **One-Way no ha perjudicado el Round-Trip** porque son productos complementarios.
- Pero hay **confusión**

Car-Sharing en el mundo (2015)

- **2.000.000 usuarios** *round-trip* en **1.000 ciudades** en el mundo
- **1.500.000** usuarios *one-way*
- Líderes: **Alemania y USA** con 1.000.0000 clientes entre ambos sistemas
- Potencial, **37.000.000** clientes *round-trip*, a corto plazo

Diferente tipo de apoyo público

- **París** (etiqueta que identifica vehículos en el espacio público)
- **Londres** (estrategia para desarrollar los CS locales)
- **Hannover** (Provee información del CS en las oficinas de la empresa de TP e integra el CS en la tarjeta HANNOVERmobil)
- **Italia** (Iniziativa Car Sharing, agencia semipública de promoción)
- **Madrid** (regulación aparcamiento poco favorable al CS)
- **Barcelona** (ninguna regulación del CS)
- **Suiza** (integración total con SBB y red de ciudades; cuando clientes son titulares de abonos anuales de transporte consiguen un descuento en el momento de convertirse en clientes de CS)
- **Bruselas** (STIB entró en el accionariado de la empresa Cambio e incorporó el CS como un producto propio de movilidad)
- **Alemania y USA** (centenares de ciudades, apoyos diversos)

Qué apoyo se pide a la administración española. *Lo mismo que en 2017. No se ha avanzado*

Marco de colaboración de los **tres niveles de administración pública. Directrices:**

- ✓ Creación de un **marco de relación estable entre la Administración del Estado y la AEC** para la cooperación y la resolución de incidencias con las flotas de CS (convenio pendiente con la DGT)
- ✓ Diseñar una **estrategia española de desarrollo del car-sharing**, como otros países han hecho. Concreción a tres niveles de administración: estatal, autonómico y local, cada uno con su responsabilidad de acuerdo con sus competencias.
- ✓ Aprobar una ley del Car-Sharing, como ha hecho Alemania
- ✓ Crear un distintivo de producto CS, con una **etiqueta y código CNAE propio**.
- ✓ Marco regulatorio de **cesión de plazas de aparcamiento en superficie** para vehículos de CS.
- ✓ Reducción del **IVA al 10%**, el propio de la ecomovilidad.
- ✓ Autorizar a los vehículos de CS a circular por **carriles VAO** y en zonas de acceso exclusivo para **residentes y de bajas emisiones**.
- ✓ Impulsar el uso del car-sharing en las ciudades por la vía de su **integración en la oferta de transporte público**.

Qué dice la Ley alemana de Car-Sharing

"Ley del trato preferencial para el Car-Sharing" (marzo 2017)

- ✓ Ha servido para establecer el **principio de creación de plazas de aparcamiento para el Car-Sharing en el espacio público.**
- ✓ Establece explícitamente que el Car-Sharing **contribuye a reducir el cambio climático y los impactos ambientales**
- ✓ **Determina expresamente el efecto positivo del Car-Sharing** en el transporte y el medio ambiente.
- ✓ Prevé la posibilidad de conceder **descuentos o exenciones de tasas** para los vehículos de Car-Sharing.
- ✓ En la actualidad el coche compartido está presente en **600 ciudades y pueblos de Alemania**, y en 588 de ellos el proveedor del servicio es una asociación/club/ Pyme

La Ley alemana de Car-Sharing (2)

- ✓ La asociación alemana (BVC) ha demostrado que en las zonas residenciales del centro de la ciudad **cada vehículo de Car-Sharing ha reemplazado hasta 20 coches particulares**, permitiendo de este modo **liberar espacio público** de las ciudades para que vuelva a estar disponible para todos los ciudadanos.
- ✓ **78% de los clientes de Car-Sharing no disponen de un auto particular.** Este valor es cuatro veces superior a la media de las ciudades alemanas de más de 100.000 habitantes, que es del 18%, y también es significativamente más alto que el del centro de Berlín donde al menos el 53% de hogares no disponen de ningún coche particular
- ✓ Además de reducir el tráfico, **el Car-Sharing contribuye a aumentar el uso del transporte público** según recientes y relevantes estudios que se han llevado cabo. Un estudio del Centro Alemán Aeroespacial estableció que **el 47% de los usuarios del sistema free-floating y el 57% de los usuarios del Car-Sharing tradicional round-trip usan casi a diario el transporte público**, mientras que aquellos que **no eran usuarios del Car-Sharing** tenían valores que oscilaban entre el **18 y 28%**.

La Ley española de Carsharing

Trasposición del espíritu de la ley alemana al ordenamiento jurídico español

Ley española del CS

- ✓ **Reconocer el hecho del CS** en sus distintas modalidades y, **en tanto que vehículo de interés público, atribuirle propiedades y privilegios**, como los que dispone el transporte público
- ✓ **Determinar los beneficios que aporta el CS** (espacio público, energía y cambio climático, contaminación, movilidad sostenible)
- ✓ **Recomendar a las autoridades locales la integración** de las redes de CS en las del transporte público local y fijar un **marco básico** de integración.
- ✓ Fijar **incentivos a las ciudades** que implanten redes de CS

**Moltes
gràcies**

Pau Noy

pnoy@fundaciomobilitatsostenible.org

