



# MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA

# EN LAS COMUNIDADES ENERGÉTICAS

Guía práctica para impulsar las diferentes  
modalidades de movilidad eléctrica compartida

## COMUNIDADES ENERGÉTICAS

# ÍNDICE DE CONTENIDOS

## 1. INTRODUCCIÓN. QUÉ ES Y CUÁL ES EL OBJETIVO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA EN COMUNIDADES ENERGÉTICAS

## 2. CLAVES PARA UNA BUENA IMPLEMENTACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA EN COMUNIDADES ENERGÉTICAS

### 2.1 Requisitos del entorno

#### 2.1.1 En las ciudades

#### 2.1.2 En los pueblos

### 2.2 Requisitos del aparcamiento

### 2.3 Gobernanza

## 3. LA MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA DE SOM MOBILITAT SEGÚN USOS Y TIPOLOGÍAS DE USUARIOS

### 3.1 Tipo de usos y posibles servicios a ofrecer

#### 3.1.1 Uso esporádico

#### 3.1.2 Uso regular

#### 3.1.3 Uso de larga duración

### 3.2 Coste del servicio para la Comunidad Energética

#### 3.2.1 Modalidad 1: alquiler vehículo + gestión del servicio de movilidad eléctrica compartida

#### 3.2.2 Modalidad 2: gestión del servicio de movilidad eléctrica compartida

### 3.3 Perfil de usuarios

#### 3.3.1 Particulares

#### 3.3.2 Entidades, colectivos y empresas

#### 3.3.3 Administraciones locales

## **4. DIAGNÓSTICO PREVIO Y PRINCIPALES CONFIGURACIONES DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA**

- 4.1 Factor económico
- 4.2 Factor ambiental
- 4.3 Factor social
- 4.4 Legal-normativo
- 4.5 Principales configuraciones de movilidad eléctrica compartida en Comunidades Energéticas
  - 4.5.1 Modelo cooperativo/asociativo ciudadano
    - 4.5.2 Modelo municipalista (administración local)
      - 4.5.2.1 Propiedad cooperativa
      - 4.5.2.2 Propiedad municipal
    - 4.5.3 Modelo cooperativo con colaboración municipal
    - 4.5.4 Modelo vivienda cooperativa

## **5. PASOS PARA LA PUESTA EN MARCHA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA**

- 5.1 Diagnóstico previo
- 5.2 Identificación de la ubicación idónea
- 5.3 Estudio sobre la tipología de vehículos y el tamaño de la flota necesaria
- 5.4 Subvenciones
- 5.5 Sistemas de financiación
  - 5.5.1 Financiación con entidades de crédito cooperativo o banca ética
  - 5.5.2 Financiación bancaria
  - 5.5.3 Financiación colectiva
- 5.6 Establecer modelo de participaciones económicas-movilidad
- 5.7 Buscar empresa instaladora de punto de carga de confianza
- 5.8 Pasos necesarios para conectar los vehículos de la comunidad al sistema de gestión de movilidad eléctrica compartida
- 5.9 Preparar todos los elementos comunicativos necesarios para el servicio

## **6. LA ALIANZA PARA IMPULSAR LAS COMUNIDADES ENERGÉTICAS**

## **7. GUÍAS PUBLICADAS**

## MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA EN LAS COMUNIDADES ENERGÉTICAS

# 1. INTRODUCCIÓN. QUÉ ES Y CUÁL ES EL OBJETIVO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA EN COMUNIDADES ENERGÉTICAS

Para una transición energética completa es imprescindible incorporar la movilidad, que lleva asociados grandes consumos energéticos provenientes, de forma mayoritaria, de combustibles fósiles. Poner en marcha servicios de movilidad eléctrica compartida de forma colectiva en Comunidades Energéticas implica promover un cambio de modelo de movilidad de forma autoorganizada, descentralizada y con menor impacto ambiental.

La implementación de servicios de movilidad eléctrica compartida es una de las claves hacia un modelo de movilidad más sostenible, que dé prioridad a los

desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público, y que anime a reflexionar sobre la necesidad real de realizar o no un desplazamiento (y la forma en que se realiza). El impulso de estos servicios es también una forma de contribuir a la transformación de nuestras ciudades para recuperar el espacio público tradicionalmente dedicado al vehículo privado.

Aparte de la movilidad eléctrica compartida, existen muchos otros proyectos que deben ponerse en marcha para conseguir fomentar una movilidad descarbonizada. Estas son las principales líneas de trabajo que deberían priorizarse:

- El despliegue de una red pública de carga con energía proveniente de fuentes renovables.
- El impulso de Comunidades Energéticas locales en las que, además de la generación eléctrica renovable comunitaria, se instalen vehículos eléctricos compartidos.
- El fomento de una red potente de transporte público.
- El incremento y la mejora de las vías ciclables seguras (urbanas e interurbanas).
- El despliegue de estrategias que permitan tener la mayoría de los servicios necesarios en un radio de 15 minutos andando (atención sanitaria, comercios, educación, ocio y entretenimiento, etc.).

Estas son algunas de las medidas que favorecerían un decrecimiento del uso de los vehículos privados de combustión, lo que iría a favor de un sistema económico y energético más sostenible, socialmente más justo y descarbonizado.

Es necesaria una transformación de nuestros municipios en favor de un estilo de vida con bajo impacto ambiental, donde se favorezca y se promueva el uso y disfrute del espacio público para personas, en que las calles y las plazas sean lugares seguros, pacificados, no contaminados. Y hace falta también un cambio en el paradigma clásico de la movilidad, basado en la propiedad privada de vehículos (en su gran mayoría contaminantes) y en un uso indiscriminado de estos. Es necesario ir hacia un modelo de movilidad consciente en el que personas y organizaciones racionalicemos el uso de vehículos privados contaminantes y optemos por opciones más económicas, menos invasivas y ambientalmente más justas. Esta

transformación será mucho más potente si el impulso de la movilidad eléctrica compartida está vinculada a las Comunidades Energéticas en las que se produce generación eléctrica renovable, puesto que, por un lado, la energía producida será verde y, por otro, se llevará a cabo en el marco de un proyecto colectivo, participativo y transformador.

En esta guía empezaremos explicando las claves para una buena implementación de la movilidad eléctrica compartida en Comunidades Energéticas y continuaremos profundizando en el tipo de usos y usuarios a los que se puede dar servicio, para acabar finalmente con las distintas configuraciones de movilidad eléctrica compartida que pueden darse en Comunidades Energéticas y en los pasos a seguir para la puesta en marcha de servicios de movilidad eléctrica compartida.

**Esperamos que esta guía te pueda ser de utilidad. ¡Adelante!**



## MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA EN LAS COMUNIDADES ENERGÉTICAS

## 2. CLAVES PARA UNA BUENA IMPLEMENTACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA EN COMUNIDADES ENERGÉTICAS

En este apartado hablaremos de los requisitos necesarios para poder poner en marcha una comunidad de usuarios de vehículos eléctricos compartidos y de cuáles son las necesidades del espacio donde deben

ubicarse estos vehículos. Y también reflexionaremos sobre cómo organizar estas comunidades de usuarios. Porque tan importante es el qué como el cómo.

### 2.1 Requisitos del entorno

Para escoger dónde impulsar una comunidad de servicios de movilidad eléctrica compartida dentro de las Comunidades Energéticas es relevante conocer el entorno, el barrio, el municipio donde se quiere poner en marcha, ya que del contexto dependerá, en gran medida, su éxito como servicio utilizado. Los municipios están en constante transformación y, en un contexto de emergencia climática, es necesario y urgente aplicar medidas para paliar los efectos del cambio climático y adaptar nuestros barrios y municipios a un estilo de vida y economía que genere el menor impacto ambiental posible.

Para elegir dónde poner un nuevo aparcamiento con vehículos eléctricos compartidos, es importante estudiar el entorno y ubicarlo, en la medida de lo posible, cerca de espacios que fomenten la intermodalidad. Se priorizará siempre ubicar un nuevo vehículo en un aparcamiento que disponga de estacionamiento seguro para bicicletas, que esté bien conectado con vías ciclables o cerca de estaciones de autobuses (urbanos y/o interurbanos) o tren. El resultado será una aportación más a una red de movilidad variada, a través de la cual podemos satisfacer casi el 100% de nuestros desplazamientos con un impacto ambiental muy inferior al que se daría utilizando un vehículo privado de combustión.

## 2.1 REQUISITOS DEL ENTORNO

### 2.1.1 En las ciudades

Todo este entramado debería formar parte, además, de un modelo de ciudad de las proximidades: un modelo de ciudad llamada de los 15 minutos que promueve una reconfiguración del urbanismo, pensada a partir de los usos y del papel del tiempo en nuestro entorno vital. Este concepto de los 15 minutos hace referencia al tiempo máximo de trayecto a pie que debería permitir que un ciudadano residente en un municipio concreto pudiera acceder desde su casa a los servicios y actividades que den respuesta a las necesidades esenciales: vivienda, trabajo, suministros, atención sanitaria y acceso a la cultura y el deporte. Esta propuesta rompe claramente con el paradigma del automóvil que rige la organización de nuestros territorios.

## LA CIUDAD DE LOS 15 MINUTOS



En una ciudad de los 15 minutos, peatones y ciclistas recuperan su espacio y la importancia como actores urbanos, que con la segregación espacial que dio predominancia al vehículo privado había quedado reducido de forma importante. Hacer realidad este cambio de paradigma, dar la vuelta a la pirámide poniendo en la base al peatón y en la punta el vehículo privado, hará que se generen nuevas dinámicas de interrelación en el espacio público, la economía y el comercio local se dinamicen y que, en definitiva, podamos gozar de municipios más seguros y saludables. Y todo ello por poder realizar gran parte de los desplazamientos caminando y no depender de vehículos a motor para realizar cualquier desplazamiento.



De acuerdo con esta visión, existen espacios más idóneos que otros para ubicar servicios de coche eléctrico compartido en una ciudad. Que los aparcamientos estén cerca de estaciones de transporte público, tengan buena conexión con la red ciclable, dispongan de estacionamiento seguro para bicicletas o espacio para dejar sillitas infantiles, por ejemplo, son factores importantes para tener en cuenta.



## 2.1 REQUISITOS DEL ENTORNO

### 2.1.2 En los pueblos

El reto de la movilidad sostenible en los pueblos y zonas rurales es aún mayor. La puesta en marcha de vehículos eléctricos compartidos es solo una pequeña parte de la solución a una cuestión que debería abordarse de forma global para que, en zonas donde la movilidad es más compleja, se promuevan alternativas para poder desplazarse de forma más sostenible. En estas zonas consideramos que debería darse una combinación de distintas estrategias de forma conjunta:

1. Incrementar la frecuencia de paso, diversificar los trayectos o implantar servicios de bus a demanda..
2. Servicio de *carpooling* (compartir trayectos).
3. Despliegue de vías ciclables seguras que conecten municipios de una misma zona.
4. Red de vehículos eléctricos compartidos con, como mínimo, un vehículo en cada municipio.

Disponer de todas estas infraestructuras y servicios en todos los municipios será un gran incentivo para ayudar a reducir el número de vehículos que existen en cada núcleo familiar. Es importante recordar que en zonas rurales suele haber más de un vehículo por persona adulta con permiso de conducir.

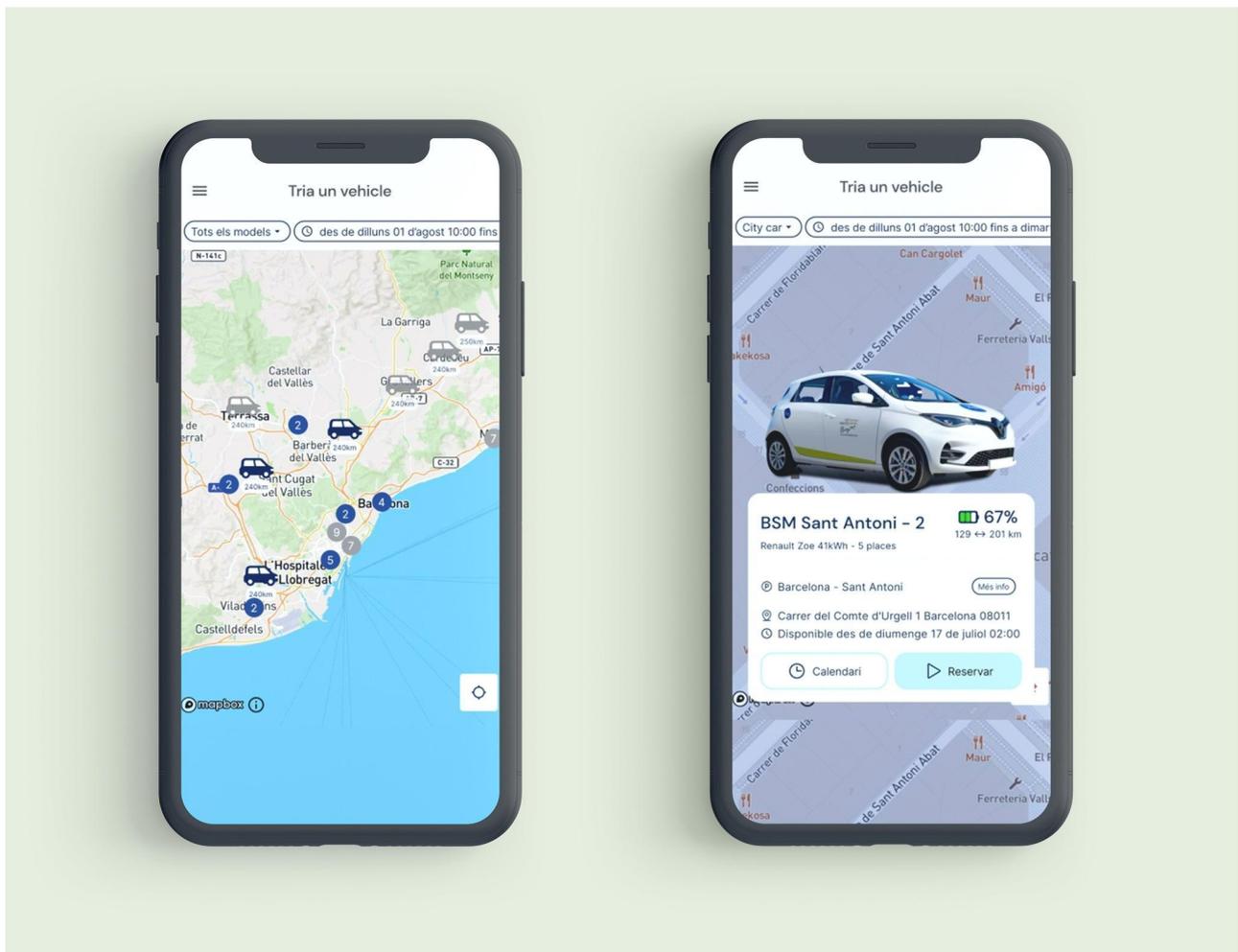
## 2. CLAVES PARA UNA BUENA IMPLEMENTACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA EN COMUNIDADES ENERGÉTICAS

### 2.2 Requisitos del aparcamiento

Para poner en marcha servicios de movilidad eléctrica compartida, también son necesarios algunos requisitos concretos, a fin de garantizar la máxima calidad y accesibilidad del servicio. Los vehículos eléctricos compartidos se gestionan desde una app móvil a través de la que se puede:

- ✓ Reservar
- ✓ Alquilar al instante
- ✓ Abrir y cerrar las puertas

Para ello, los vehículos deben tener instalado un dispositivo que está conectado a la app de movilidad eléctrica compartida.



*Dos capturas de pantalla de la app de la cooperativa Som Mobilitat que permite alquilar vehículos eléctricos compartidos.*

Por lo tanto, uno de los primeros requisitos para poder poner en marcha una nueva comunidad con vehículos eléctricos compartidos es que el aparcamiento disponga de **cobertura 3G, 4G o 5G**. Otro requisito indispensable es que cada uno de los vehículos en servicio disponga de una **plaza de aparcamiento fija con un punto de carga exclusivo**. El tipo de servicio que mejor se adapta a una Comunidad Energética es la modalidad Estación Base, lo que significa que cada vehículo tiene un aparcamiento de referencia donde los usuarios irán a buscarlo y deberán devolverlo cuando acaben de usarlo. De esta forma, garantizamos que el vehículo, cuando finalice el servicio, siempre podrá quedar cargándose y listo para el siguiente usuario.

Un tercer requisito sería **tener acceso al vehículo 24 horas al día**. Los usuarios del servicio deben poder acceder al aparcamiento donde están ubicados los vehículos, en caso de que estos no estén en la vía pública, lo que se puede garantizar a través de distintas vías: con una llave del aparcamiento, con un mando del aparcamiento (solo viable en caso de que sea una comunidad de usuarios reducida) o a través de la instalación del *software* de **wesmartPark** en el aparcamiento, conectado a la app, a través de la que se podrá abrir la puerta.

1. La cobertura 3G, 4G o 5G.
2. Plaza de aparcamiento fija con un punto de carga exclusivo
3. Accesibilidad al vehículo 24 horas al día

Si se trata de aparcamientos subterráneos, es deseable que las plazas sean muy visibles y fáciles de encontrar. Si están en la primera planta, además de garantizar la cobertura, tendrán más visibilidad, puesto que estarán en la planta con mayor circulación de personas y vehículos y el acceso será más cómodo. Sin cobertura móvil es inviable poner en marcha un servicio.

Más allá de los requisitos técnicos, se proponen, además, otras recomendaciones que pueden facilitar y/o promover el uso de los vehículos eléctricos compartidos de una comunidad, como disponer de:

- Aparcamiento seguro para bicicletas, patines, patinetes....
- Posibilidad de añadir bicicletas plegables o patinetes que puedan complementar el trayecto de la persona usuaria.
- Sillas para el transporte de bebés o niños.
- Aspirador para el vehículo u otros productos de limpieza o mantenimiento del vehículo..



Por último, es deseable que el aparcamiento esté debidamente identificado con carteles para difundir la apuesta por la movilidad más sostenible de una comunidad y, además, en caso necesario, que se instalen paneles informativos sobre el funcionamiento del servicio.



## 2. CLAVES PARA UNA BUENA IMPLEMENTACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA EN COMUNIDADES ENERGÉTICAS

### 2.3 Gobernanza

El servicio de movilidad eléctrica compartida enmarcado en una Comunidad Energética necesitará estar organizado de forma que sus integrantes puedan dictaminar cómo se toman las decisiones, cómo se puede tener acceso al servicio y cuáles son las tarifas que la Comunidad Energética quiere aplicar. En Cataluña, el servicio de movilidad eléctrica compartida y cooperativo actualmente solo lo opera **Som Mobilitat**.

Som Mobilitat es una cooperativa de consumidores y usuarios nacida en 2016 con la función de transformar el modelo de movilidad actual basado en el uso del vehículo privado de combustión. La cooperativa ofrece servicios de movilidad eléctrica compartida a través de una app a particulares y organizaciones públicas y privadas, para ayudar a realizar la transición hacia un modelo de movilidad +sostenible que dé prioridad a los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público. El servicio, que se encuentra en más de 25 municipios, se puede contratar en distintos formatos y tarifas: alquiler por horas o por días, para largas temporadas, para comunidades cerradas o vehículos reservados durante días o franjas horarias concretas..

Som Mobilitat se relaciona con otras cooperativas de *carsharing* eléctrico en España con **Redmovilidad**, una red formada por 7 cooperativas: **Eh!Co!Che** (Aragón), **eKiwi** (Castilla y León), **ConectaMove!** (Comunidad de Madrid), **Alternacoop** (Comunidad Valenciana), **Movis** (Islas Canarias), **KarKarCar** (Navarra) y **Som Mobilitat** (Cataluña).



En lo que se refiere a la gobernanza de los servicios que ofrece Som Mobilitat, podemos distinguir dos opciones:

### Opción 1

El servicio es operado por la cooperativa de movilidad eléctrica compartida **Som Mobilitat** y a los socios de la Comunidad Energética se les aplican las mismas tarifas y condiciones que al resto de usuarios de Som Mobilitat. En estos casos los vehículos empleados serán los de Som Mobilitat.

- **Gobernanza:** En este caso, todos los socios de la Comunidad Energética deberán ser socios de Som Mobilitat y sus espacios de gobernanza serán los mismos de los socios de Som Mobilitat: asamblea, encuestas vinculantes, dinámicas participativas, etc.

### Opción 2

El servicio es operado por Som Mobilitat, pero los socios de la Comunidad Energética pueden decidir las tarifas y las condiciones que aplican al servicio. En este caso, los vehículos utilizados serán de uso exclusivo de los miembros de la Comunidad Energética.

- **Gobernanza:** En este caso, los socios de la Comunidad Energética NO tendrán que ser socios de Som Mobilitat para poder utilizar los vehículos de la Comunidad Energética. Sus espacios de gobernanza serán los que la Comunidad Energética ofrezca a sus miembros.

**Importante:** Si los miembros son socios de la Comunidad Energética, pero no de Som Mobilitat, sólo podrán utilizar los vehículos de uso exclusivo de la Comunidad Energética. Si quieren tener acceso a todos los vehículos de la flota de Som Mobilitat, deberán asociarse a esta cooperativa.





### 3.1 TIPO DE USOS Y POSIBLES SERVICIOS A OFRECER

#### 3.1.1 Uso esporádico

**Descripción:** Este uso es al que nos referimos cuando una persona u organización puede necesitar uno o varios vehículos eléctricos compartidos de forma esporádica, sin necesidad de tener un patrón horario o de días fijos a la semana. Normalmente, su uso es por horas o por (pocos) días completos.

**Servicio ofrecido por Som Mobilitat:** Se ofrece la posibilidad de alquilar por horas o días uno de los vehículos eléctricos compartidos que están conectados a la app, sin necesidad de reserva previa, en caso de que el vehículo esté disponible justo en el momento de necesitarlo, con la Tarifa de Uso Flexible.

**Tarifas y condiciones:** Para estos usos recomendamos implantar un sistema tarifario en el que se facture según las horas del alquiler y por km realizados. Esta tarifa debe cubrir el coste total de: la amortización del vehículo eléctrico, el gasto energético, la conectividad con el *hardware*, el aparcamiento, el mantenimiento y el seguro.



### 3.1 TIPO DE USOS Y POSIBLES SERVICIOS A OFRECER

#### 3.1.3 Uso de larga duración

**Descripción:** Uso que se da cuando necesitamos un vehículo unos días seguidos, por ejemplo, en períodos de vacaciones o de ejecución de proyectos profesionales acotados en el tiempo. El alquiler mínimo es de 5 días y el máximo de 2 años.

**Servicio ofrecido por Som Mobilitat:** Se ofrece la posibilidad de alquilar un vehículo de forma exclusiva durante el período de tiempo acordado.

**Tarifas y condiciones:** Som Mobilitat ofrece dos tarifas distintas para satisfacer este uso:

- **Tarifa de larga duración (5 días a 1 mes):** Se paga una cuota fija por cada día de alquiler y se cobra cada km realizado. El servicio incluye mantenimiento, coste de la energía y seguro.
- **Suscripción (1 mes a 2 años):** Se paga una cuota fija mensual de alquiler y el servicio incluye mantenimiento, unos km al mes y el seguro. Este servicio

TIPO DE USO	NECESIDAD QUE CUBRE	SERVICIO QUE OFRECE SOM MOBILITAT	VEHÍCULO QUE SE PUEDE UTILIZAR	PAGO
Esporádico	Disponer de un vehículo por pocas horas o días	<i>Uso flexible</i>	Cualquier vehículo de la flota de Som Mobilitat visible en la app	Por horas o días
Regular	Disponer de un vehículo de forma fija y habitual	<i>Vehículo reservado</i>	Un vehículo concreto reservado	Cuota mensual fija
		<i>Comunidades cerradas</i>		
Larga duración	Disponer de un vehículo unos días consecutivos durante un período concreto	<i>Larga duración (5 días - 1 mes)</i>	Con consulta previa y según disponibilidad, se asigna un vehículo	Cuota mensual fija
		<i>Suscripción (1 mes - 2 años)</i>		



## TABLA RESUMEN DE LAS DOS MODALIDADES

EL SERVICIO INCLUYE	MODALIDAD 1 (CON VEHÍCULO)	MODALIDAD 2 (SIN VEHÍCULO)
Vehículo	✓	✓
Mantenimiento	✓	✓
Seguro	✓	✓
Punto de carga	x	x
Electricidad	x	x
Aparcamiento	x	x
Limpieza	Opcional	Opcional
App móvil multiplataforma	✓	✓
Conectividad vehículo y app	✓	✓
Gestión facturación	✓	✓
Gestión de cobro	✓	✓
Gestión multas	✓	✓
Impuestos	✓	✓
Atención telefónica 7 días a la semana de 8 a 23 h	✓	✓
Servicio de grúa 365 días 24 horas	✓	✓
Servicio Teletac	✓	✓

Las tarifas actualizadas del servicio estarán siempre publicadas en la página web de Comunidades Energéticas de Som Mobilitat



### 3. LA MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA DE SOM MOBILITAT SEGÚN USOS Y TIPOLOGÍAS DE USUARIOS

## 3.3 Perfil de usuarios

Es muy recomendable también estudiar los perfiles de potenciales usuarios del servicio: presupuesto disponible, necesidades de movilidad (días, horas, distancias a recorrer, tipos de usos...), si disponen, además, de otros vehículos para desplazarse o este será el principal vehículo del que dispondrán, etc.

Hemos definido tres tipos de usuarios, aunque en gran medida lo que determinará los usos serán sus necesidades y el presupuesto, más que el hecho de ser un tipo u otro de usuario.

### 3.3.1 Particulares

Personas que, a título individual, utilizan el servicio de movilidad eléctrica compartida. La mayoría de los usuarios particulares tienden a un uso esporádico, a menudo poco programado, y muy variable tanto en intensidad como en duración de las reservas.

### 3.3.2 Entidades, colectivos y empresas

Cualquier organización privada con necesidades de movilidad puede ser potencial usuaria del servicio de movilidad eléctrica compartida. En función de si las necesidades son fijas y estables en el tiempo o esporádicas, harán un tipo de uso u otro del servicio, o una combinación de ambos.



## MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA EN LAS COMUNIDADES ENERGÉTICAS

## 4. DIAGNÓSTICO PREVIO Y PRINCIPALES CONFIGURACIONES DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA

Para realizar un diagnóstico previo es necesario tener en cuenta los factores clave que pueden influir de forma determinante a la hora de impulsar nuevos servicios de movilidad eléctrica compartida. Diagnóstico previo:

### 4.1 Factor económico

Los motivos para impulsar (y utilizar) servicios de movilidad eléctrica compartida obedecen a distintos factores; uno de los más importantes puede ser el económico. No todo el mundo puede permitirse la adquisición de un vehículo privado y la horquilla de personas que pueden adquirir uno de eléctrico aún se reduce más por su elevado precio. A todo ello, hay que sumar que las ayudas o los incentivos fiscales para la compra de vehículos eléctricos son puntuales y con condiciones concretas y, por lo tanto, es aún más difícil dar el paso hacia la adquisición de un vehículo eléctrico.

Una vez superado el tope de compra inicial, además, mantener un vehículo privado es costoso: hay gastos de aparcamiento, mantenimiento, seguro y combustible/energía que hacen que además

se necesite una cantidad importante de dinero de forma mensual (de media, tener un coche en propiedad puede costar entre 250 y 375 €),<sup>[1]</sup> independientemente del uso que se haga de él.

Aun así, es un gasto que tenemos normalizado y la gran mayoría de personas aún no se plantean que sea posible reducirlo o prescindir de él. Por el contrario, no disponer de vehículo en propiedad y utilizar vehículos (eléctricos) compartidos genera una toma de conciencia del gasto mensual en movilidad, puesto que se recibe una factura con los usos y consumos de cada mes.

<sup>1</sup>Datos de referencia extraídos del estudio del portal Rastreator: [Cuánto cuesta tener un coche | Rastreator](#)

Por último, varios estudios apuntan a que, una vez una persona prescinde de un vehículo en propiedad y se empieza a desplazar de otras formas, como el coche compartido, termina usando menos el coche a favor de realizar más desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público, lo que reduce aún más su gasto mensual en movilidad. Por ello, no disponer de un coche en propiedad provoca una reflexión sobre el uso que se hace de este bien, se empieza a hacer un uso menor, más consciente y racional.

#### 4. DIAGNÓSTICO PREVIO Y PRINCIPALES CONFIGURACIONES DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA

## 4.2 Factor ambiental

Pasar de un modelo de vehículos privados de combustión a uno de vehículos privados eléctricos no será la solución a los retos ambientales del contexto de crisis climática en el que vivimos. Es necesario reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> limitando el número de vehículos que circulan por nuestras ciudades y promoviendo que sean eléctricos, pero también es necesario reducir la producción de vehículos (sean eléctricos o de combustión) como estrategia para disminuir la explotación de recursos naturales limitados del planeta. Es necesario un decrecimiento en el número de vehículos fabricados y en el número de vehículos que circulan en nuestras ciudades.

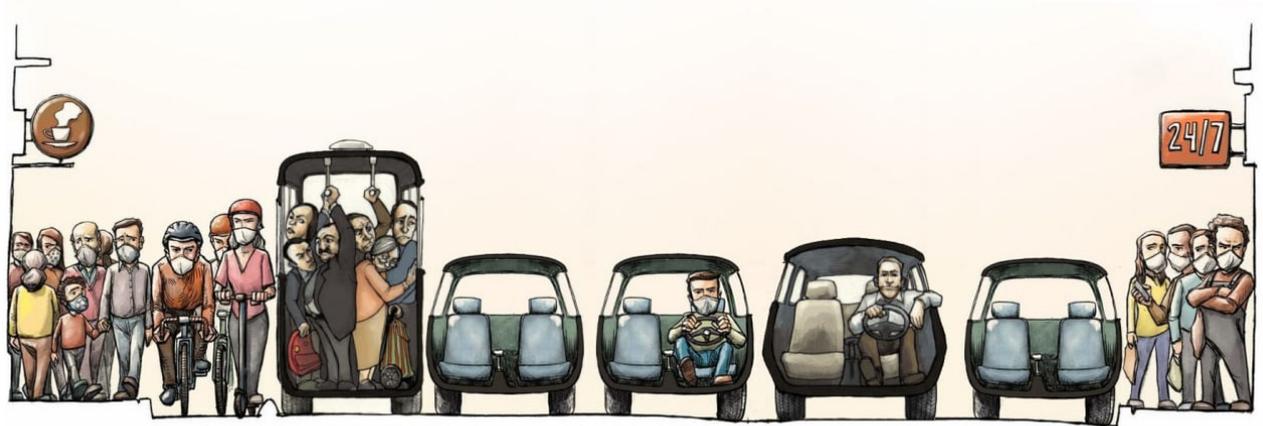
Además, el modelo de movilidad actual, basado en la predominancia del vehículo privado de combustión en nuestras ciudades,

genera impactos graves en la salud pública, la siniestralidad vial, las emisiones de efecto invernadero, la contaminación acústica y el empleo del espacio público (el coche privado ocupa más del 80% de un espacio que es de todos).<sup>2</sup>

Actualmente, más del 30% de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la Unión Europea proceden del sector del transporte, lo que hace necesario y urgente replantear el modelo de movilidad actual hacia otro más sostenible, en el que se prioricen formas de movernos que generen un menor impacto ambiental negativo (andando, en bicicleta y en transporte público). Únicamente cuando el desplazamiento no pueda realizarse de otra forma, proponemos utilizar vehículos eléctricos compartidos.

<sup>2</sup>Greenpeace: *Mobilitat - CA | Greenpeace España*





Fabian Todorovic

Actualmente, más del 30% de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la Unión Europea proceden del sector del transporte, lo que hace necesario y urgente replantear el modelo de movilidad actual hacia otro más sostenible, en el que se prioricen formas de movernos que generen

un menor impacto ambiental negativo (andando, en bicicleta y en transporte público). Únicamente cuando el desplazamiento no pueda realizarse de otra forma, proponemos utilizar vehículos eléctricos compartidos.



## 4. DIAGNÓSTICO PREVIO Y PRINCIPALES CONFIGURACIONES DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA

### 4.3 Factor social

La gran mayoría de barrios y municipios en los que vivimos tienen un urbanismo pensado para resolver las necesidades de espacio y tráfico de los coches privados y otros vehículos de motor. La mayor parte del espacio público está dedicado a ellos y esto va en contra de poder tener espacios públicos pensados para las personas que viven en ellos.

Es necesario replantear nuestros barrios y municipios en favor de las personas y esto pasa, necesariamente, por reestructurarlos urbanísticamente. En este nuevo planteamiento del espacio público hay que dar importancia a los espacios de interrelación (calle y plazas), haciendo que sean espacios seguros y saludables; es necesario trazar vías seguras para los desplazamientos a pie y en bicicleta, donde la prioridad hacia estas formas de movernos (junto con el transporte público) sean las protegidas. Todo repercutirá positivamente en el entorno a nivel social, ambiental y económico, ya que propiciará la reactivación del tejido social y comercial de proximidad, que las calles y plazas (donde debería reducirse la presencia de vehículos y también la velocidad a la que puedan circular) sean espacios seguros y agradables donde vivir e interrelacionarse... En definitiva, que los barrios y municipios dispongan de más espacio público para disfrutarlo.

Existen, además, otras medidas que favorecen la interrelación de la ciudadanía y fomentan la

buena vecindad y la consolidación del tejido comercial de proximidad. Estas medidas podrían ser la transformación de las calles en espacios peatonales, el despliegue de vías ciclables, la implantación de estrategias de urbanismo táctico o supermanzanas, despliegue de una red de refugios climáticos que proporcionen espacios verdes de proximidad, etc.

Por último, promover servicios de movilidad eléctrica compartida como estrategia para un cambio de modelo de movilidad más sostenible es también una herramienta para combatir el sesgo de género que existe también en el ámbito de la movilidad. Tradicionalmente, disponer de un coche en propiedad ha sido una cuestión mayoritariamente reservada a los hombres por dos motivos: mayor poder adquisitivo y predominancia en el uso del vehículo privado para desplazamientos laborales con un trayecto de ida y vuelta. Las mujeres, por el contrario, se desplazan más para realizar tareas de cuidado y realizan muchos más desplazamientos (y de distintos tipos) a lo largo de un día. No tener la necesidad de adquirir un vehículo eléctrico para poder conducirlo cuando sea necesario, disponer de ellos a precios razonables para que esto no sea un tope, y promover desplazamientos con bajo impacto ambiental negativo entre todas las personas favorecerá la reducción de las desigualdades de género en el ámbito de la movilidad.

4. DIAGNÓSTICO PREVIO Y PRINCIPALES CONFIGURACIONES DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA

### 4.4 Legal-normativo

Las administraciones públicas, en mayor o menor medida, están adoptando estrategias para mitigar los efectos originados por el contexto de emergencia climática en el que estamos. Aun así, no disponer de una legislación valiente que obligue a administraciones (locales, nacionales y supranacionales) a llevar a cabo cambios considerables para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y mitigar los efectos del cambio climático hace que estos cambios se produzcan de forma lenta y desorganizada.

El documento marco de la Unión Europea que propone las líneas de actuación para una transición verde es el **Objectiu 55** y promueve, entre otros, reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de todos los sectores económicos (incluidos industria, transporte, energía, agricultura y residuos) y promover la generación de más combustibles alternativos y el despliegue de más estaciones de carga para vehículos eléctricos.

## PRINCIPALES ÁMBITOS DE ACTUACIÓN DEL OBJETIVO 55 DE LA UE

-  Règim de comerç de drets d'emissió de la UE
-  Reglament de repartiment de l'esforç
-  Ús de la terra i silvicultura (UTCUTS)
-  Infraestructura per a combustibles alternatius
-  Mecanisme d'ajustament en frontera per carboni
-  Fons Social per al Clima
-  Iniciatives "ReFuelEU Aviation" i "FuelEU Maritime"
-  Normes sobre emissions de CO2 per a turismes i furgonetes
-  Fiscalitat de l'energia
-  Energies renovables
-  Eficiència energètica



#### 4. DIAGNÓSTICO PREVIO Y PRINCIPALES CONFIGURACIONES DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA

## 4.5 Principales configuraciones de movilidad eléctrica compartida en Comunidades Energéticas

En este apartado hablaremos de distintas posibilidades de configuración de servicios de movilidad eléctrica compartida en el marco de comunidades energéticas. Este listado de configuraciones no pretende ser exhaustivo, sino una muestra variada de las posibilidades que pueden existir, y se ha elaborado de acuerdo con la información explicada en los apartados anteriores relativos a los factores de diagnóstico previa, la tipología de usuarios y la tipología de usos.

### 4.5.1 Modelo cooperativo/asociativo ciudadano

El modelo asociativo o cooperativo ciudadano está impulsado y gestionado al 100% por la ciudadanía, sin participación de administraciones públicas. La puesta en marcha de servicios de movilidad eléctrica compartida dentro de este modelo es posible gracias a la suma de personas a título individual que deseen disponer de uno o varios vehículos eléctricos compartidos. Y una forma de hacerlo es a través de aportaciones económicas mancomunadas (que se pueden vehicular a través de una campaña de microfinanciación a través de una plataforma

web, que puede ser a través del mapa de microfinanciación para vehículos eléctricos compartidos que ha desarrollado Som Mobilitat), que hagan posible la adquisición de los vehículos y su mantenimiento durante un período de tiempo concreto. Cada aportación económica puede dar derecho a una cantidad concreta de horas para el uso de vehículos eléctricos compartidos impulsados. En este modelo, también se pueden sumar entidades y colectivos, empresas u otras organizaciones.



## CASO REAL

El grupo local de Som Mobilitat de Badalona ha conseguido poner en marcha tres vehículos eléctricos compartidos en dos aparcamientos diferentes sumando aportaciones económicas para hacerlo posible. Varios socios y socias empezaron una campaña de difusión para detectar posibles necesidades de movilidad en el municipio, se elaboró una encuesta para saber dónde residían los potenciales usuarios y poder decidir, así, las mejores ubicaciones para los. Finalmente, se optó por poner vehículos en dos aparcamientos distintos.



*Aparcament Pompeu Fabra Engestur en Badalona*



## 4.5 PRINCIPALES CONFIGURACIONES DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA EN COMUNIDADES ENERGÉTICAS

### 4.5.2 Modelo municipalista (administración local)

En caso de que la puesta en marcha de servicios de movilidad eléctrica compartida venga impulsada por parte de administraciones públicas locales, contemplamos dos posibilidades distintas:

#### 4.5.2.1 Propiedad cooperativa

En este caso, la administración pública quiere poner en marcha servicios de movilidad eléctrica compartida sin necesidad de adquirir los vehículos. Para ello, puede contratar servicios de alquiler de vehículos eléctricos a empresas del sector y esto permite que los mismos vehículos, fuera del horario laboral de la administración, puedan estar disponibles para la ciudadanía de ese municipio.

#### **CASO REAL**

El Ayuntamiento de Vic ha dejado de tener en propiedad 3 vehículos de combustión y ha contratado servicios de movilidad eléctrica compartida, poniendo en funcionamiento 3 vehículos (2 utilitarios y una furgoneta) que, a su vez, están a disposición de la ciudadanía fuera de su horario laboral.



Aparcamiento Servicios Municipales de Vic

#### 4.5.2.2 Propiedad municipal

La administración pública quiere mantener la propiedad de los vehículos. En este caso, es la administración local quien adquiere el vehículo y, fuera del horario laboral, permite a la ciudadanía utilizarlo como bien público que es. Para ello y para poder regular y conocer los usos, el o los vehículos se pueden conectar a una app que permita gestionar las reservas, abrir los vehículos y facturar sus usos.

#### CASO REAL

El Ayuntamiento de Sant Antoni de Vilamajor adquirió un vehículo eléctrico y lo comparte con la ciudadanía fuera de su horario laboral.



Aparcamiento de Can Perpunter en Sant Antoni de Vilamajor



## 4.5 PRINCIPALES CONFIGURACIONES DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA EN COMUNIDADES ENERGÉTICAS

### 4.5.3 Modelo cooperativo con colaboración municipal

Este modelo sería un híbrido entre el cooperativo ciudadano y el modelo municipalista. Como hemos comentado al inicio de la guía, la clave del éxito para la puesta en marcha de servicios de movilidad eléctrica compartida será definida por la cantidad de necesidades de movilidad que se puedan agregar en el menor número posible de vehículos. En ese caso, el o los vehículos los impulsarían conjuntamente ciudadanía y administraciones públicas locales. Estas últimas podrían realizar una aportación económica más, como cualquier otro ciudadano (y daría derecho a disponer de una cantidad de horas de alquiler concretas), o contratar servicios de movilidad eléctrica compartida de forma fija para tener el vehículo reservado durante uno o más días a la semana y en unas franjas horarias concretas.

#### CASO REAL

Cardedeu. En este municipio del Vallès Oriental algunas entidades locales, personas a título individual y el ayuntamiento se unieron para conseguir la financiación necesaria para poner en marcha un vehículo eléctrico compartido. En este caso, no existe ninguna regulación horaria, sino que cada uno reserva el vehículo cuando lo necesita.



Aparcamiento en la vía pública en Cardedeu

## 4.5 PRINCIPALES CONFIGURACIONES DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA EN COMUNIDADES ENERGÉTICAS

### 4.5.4 Modelo vivienda cooperativa

Una construcción de viviendas organizada siguiendo un modelo de vivienda cooperativa es también un modelo idóneo para la puesta en marcha de servicios de movilidad eléctrica compartida. En un sistema de organización en el que se ponen en común recursos habitacionales, compartir vehículo eléctrico es sólo un paso más que permite una triple ventaja: reducir el espacio necesario dedicado a aparcamiento para vehículos privados, reducir los gastos particulares en movilidad de cada vivienda, compartir un bien (los vehículos) de forma óptima.

#### CASO REAL

En el proyecto de vivienda cooperativa de **Sostre Cívic**, destinado a jóvenes entre 18 y 35 años de Calonge, se pondrá en marcha un vehículo eléctrico compartido que podrán utilizar el vecindario de la finca.



Bloque de viviendas cooperativas para jóvenes en Calonge

# 5. PASOS PARA LA PUESTA EN MARCHA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA

En este apartado abordaremos uno por uno los pasos necesarios para impulsar nuevos servicios de movilidad eléctrica compartida.

## 5.1 Diagnóstico previo

Primeramente, debemos llevar a cabo una diagnosis de acuerdo con los 4 ámbitos de los que hemos hablado en el punto correspondiente de esta guía:

1. Económico
2. Ambiental
3. Social
4. Legal-normativo

Preguntas que pueden ayudarnos en el diagnóstico de cómo debe ser este servicio:

- ¿Qué necesidades de movilidad tenemos las personas u organizaciones impulsoras?
- ¿Existen ubicaciones que cumplan con todos los requisitos necesarios para poder instalar el servicio?
- ¿En el municipio en cuestión, rige alguna normativa o algún beneficio fiscal del que nos podamos beneficiar o que sea demasiado limitante?
- ¿A quién podemos sumar al proyecto para hacerlo más viable económicamente?  
¿Cuántos vehículos podemos necesitar?



5. PASOS PARA LA PUESTA EN MARCHA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA

## 5.2 Identificación de la ubicación idónea

Para identificar una buena ubicación para el servicio, es importante revisar el apartado de requisitos técnicos que hemos mencionado anteriormente en esta guía. Es recomendable utilizar una *checklist* como la que proponemos a continuación para asegurarnos de que no nos olvidemos de ningún detalle a la hora de elegir bien el lugar y saber cuáles son los pasos a seguir para adecuar el espacio para el servicio.

<b>CHECKLIST NUEVO APARCAMIENTO</b>	<b>SÍ</b>	<b>NO</b>
Es accesible 24h		
Tiene cobertura 3G		
Hay plazas fijas disponibles		
Puede tener un punto de carga exclusivo por plaza (no rotación)		
Se permite instalar carteles informativos del servicio		
<b>EL APARCAMIENTO ES AÚN MEJOR SI...</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Está cerca de estaciones de transporte público</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Está bien conectado por red ciclable</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Dispone de aparcamiento seguro para bicicletas</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Hay espacio para poder guardar sillitas u otros elementos</li> </ul>		
El precio del aparcamiento es correcto* <i>*Precio previsto entre 0 y 80 € (si es más caro, se puede proponer un cobro extra por cada reserva en concepto de inicio de reserva para compensar el elevado coste del aparcamiento)</i>	<i>Indicar importe</i>	
<b>CONTACTO DE LA PERSONA REFERENTE AL APARCAMIENTO CON LA QUE REALIZAR TODAS LAS GESTIONES:</b>		
<i>Indicar nombre y apellidos, cargo en la empresa, teléfono y correo de contacto</i>		

5. PASOS PARA LA PUESTA EN MARCHA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA

## 5.3 Estudio sobre la tipología de vehículos y el tamaño de la flota necesaria

Según las necesidades del grupo de personas u organizaciones impulsoras, será más indicado adquirir un tipo de vehículo u otro. Por norma general, para la gran mayoría de desplazamientos un vehículo utilitario será suficiente, pero cada vez existe un abanico más amplio de vehículos eléctricos, tanto en cuanto al número de plazas, como en el espacio de carga y en la autonomía (distintas capacidades de batería). De acuerdo con esto, proponemos una guía a seguir a la hora de adquirir un nuevo vehículo:

DEFINIR BIEN QUÉ VEHÍCULO O VEHÍCULOS NECESITAMOS	
<b>Batería necesaria o autonomía</b>	<i>¿Cuántos km aproximados necesitamos hacer sin parar a cargar?</i>
<b>Usos del vehículo</b>	<i>Urbano, interurbano, vacaciones, transporte mercancías...</i>
<b>Número de plazas necesarias</b>	
<b>Dimensiones interiores y exteriores mínimas y máximas</b>	
<b>Presupuesto óptimo (precio con IVA)</b>	



## 5. PASOS PARA LA PUESTA EN MARCHA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA

### 5.4 Subvenciones

El precio de compra de un vehículo eléctrico es mayor que uno de combustión, pero existen algunas ayudas para la adquisición de vehículos eléctricos. Estas ayudas son gestionadas por la Generalitat de Cataluña, de acuerdo con lo que se establece en los presupuestos generales del Estado para cada año, donde se contemplan las ayudas para incentivar la compra de vehículos eléctricos y promover la movilidad sostenible entre la ciudadanía. El principal programa de ayudas y subvenciones es el Plan Moves y las dotaciones y requisitos para acogerse pueden variar ligeramente cada año.

A continuación, indicamos las ayudas del año 2022: desde los 1.100 € en el caso de las motos hasta los 9.000 para furgonetas (con

desguace de otro vehículo). Para los turismos con más de 90 kilómetros de autonomía, la ayuda ha sido de 4.500 €, pudiendo llegar a los 7.000 si se garantiza el desguace de un vehículo viejo. Estas ayudas normalmente están muy solicitadas y disponen de un presupuesto acotado, así que se debe estar pendiente de las convocatorias para poder acogerse a ellas. Este mismo plan de ayudas contempla la subvención para la compra e instalación de puntos de carga.

Aparte de esto, puede darse el caso de que algunas administraciones locales, a fin de favorecer el vehículo eléctrico en sus municipios, puedan ofrecer incentivos fiscales, como la reducción del impuesto de circulación.



## 5. PASOS PARA LA PUESTA EN MARCHA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA

### 5.5 Sistemas de financiación

Existen distintos mecanismos para financiar la compra de los nuevos vehículos eléctricos. A continuación, enumeramos algunas de las opciones que existen, aunque no son las únicas:

#### 5.5.1 Financiación con entidades de crédito cooperativo o banca ética

Las entidades financieras vinculadas a la economía social y solidaria son una buena opción para financiar vehículos eléctricos compartidos en el marco de las Comunidades Energéticas, por una cuestión de valores y visión compartida. Seguramente será la mejor opción en casos de servicios de movilidad eléctrica compartida en cooperativas de vivienda (muchas de las cuales ya estarán vinculadas a estas entidades financieras para la construcción del edificio en sí), pero también lo puede ser para los vehículos impulsados desde la ciudadanía o desde la cooperativa que ofrece los servicios de movilidad eléctrica compartida. Algunas de las entidades referentes son **Fiare** y **Coop57**.

#### 5.5.2 Financiación bancaria

Las entidades bancarias convencionales también pueden ofrecer financiación para la adquisición de un nuevo vehículo eléctrico.

#### 5.5.3 Financiación colectiva

Esta opción ya se ha mencionado en apartados anteriores: se trataría de conseguir la cantidad económica necesaria para la compra del vehículo a través de pequeñas aportaciones de particulares u organizaciones (*crowdfunding*). Para ello podemos dotarnos de herramientas ya existentes, como la plataforma **Goteo** o el mapa de financiación, para activar nuevos servicios de movilidad eléctrica compartida de **Somcomunitats.coop**.

## 5. PASOS PARA LA PUESTA EN MARCHA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA

### 5.6 Establecer modelo de participaciones económicas-movilidad

Para conseguir un sistema económico-movilidad viable proponemos un sistema que convierta cada aportación en una cantidad concreta de horas de movilidad disponibles. Estas horas se tarificarían con un precio/hora concreto en función de la cantidad aportada inicialmente. Se propone el siguiente esquema:

	APORTACIÓN ENTRE 50 Y 249 €	APORTACIÓN ENTRE 250 Y 999 €	APORTACIÓN DE MÁS DE 1.000 €
<b>Precio / hora del alquiler</b> IVA incluido	5,5 € / hora	5 € / hora	4,5 € / hora

En función de la cantidad aportada, cada persona u organización dispondrá de unas horas concretas para alquilar el o los vehículos con estas condiciones económicas.

### 5.7 Buscar empresa instaladora de punto de carga de confianza

La movilidad eléctrica es un sector en expansión, pero todavía con un recorrido limitado, y en ocasiones, será complicado encontrar un proveedor de confianza cerca de nuestra Comunidad Energética. En este sentido, recomendamos buscar a un proveedor de confianza local. Si no lo encontráis, podéis preguntar a vuestra cooperativa energética o de movilidad eléctrica compartida de confianza.

Desde las cooperativas de consumo estamos construyendo una red de proveedores externos que puedan ayudarnos a desplegar y mantener todos nuestros proyectos para la transición energética.

## 5. PASOS PARA LA PUESTA EN MARCHA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA

### 5.8 Pasos necesarios para conectar los vehículos de la comunidad al sistema de gestión de movilidad eléctrica compartida

Una vez adquirido el vehículo, con el aparcamiento a punto y el punto de carga instalado, el siguiente paso es realizar la activación del servicio (configuración) necesaria para poder conectar el vehículo o vehículos de la comunidad a un sistema de gestión de movilidad eléctrica compartida.

Este paso es importante y lleva asociadas diferentes tareas:

1. Creación de la configuración del vehículo dentro de la app (información sobre el vehículo: número de plazas, matrícula, marca y modelo del vehículo, etc.).
2. Delimitación de la zona donde se ubica el aparcamiento del vehículo (geolocalización del aparcamiento, incorporación de información sobre el aparcamiento –accesos, proceso de carga, etc.).
3. Diseño de grupos cerrados (en caso necesario) para reservar el acceso a uno o más vehículos concretos durante unos días o en franjas horarias definidas.
4. Alta de cada vehículo dentro del sistema de gestión y facturación.



## 5. PASOS PARA LA PUESTA EN MARCHA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA

### 5.9 Preparar todos los elementos comunicativos necesarios para el servicio

Es importante preparar debidamente todos los elementos comunicativos vinculados a un vehículo eléctrico compartido. Consideramos que, como mínimo, debería haber los siguientes elementos:

ELEMENTO	MOTIVO
<b>Señalización aparcamiento (“Plaza reservada”)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fácil identificación por parte de los usuarios</li> <li>• Evitar ocupaciones por parte de otros vehículos</li> </ul>
<b>Vinilación del vehículo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Para generar pertenencia a un proyecto concreto</li> <li>• Puede llevar información sobre el proyecto en caso de que se desee sumar nuevos miembros</li> </ul>
<b>Información sobre el aparcamiento (enlazada a la app de reservas)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contiene información para evitar incidencias en el uso</li> </ul>
<b>Creación de un chat (grupo cerrado) en el que pueden participar todos los usuarios</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los usuarios pueden compartir información, conocimientos y experiencia sobre el servicio</li> </ul>
<b>Creación de materiales informativos sobre el servicio para incluir dentro del vehículo (en formato adhesivo o en papel a guardar en la guantera)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contiene información para evitar incidencias en el uso</li> </ul>



Finalmente, también es recomendable realizar alguna acción de comunicación para dar a conocer la iniciativa a la ciudadanía y a los medios de comunicación.



*Ejemplos de aparcamientos para vehículos eléctricos compartidos con distintos tipos de señalización*



## MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA EN LAS COMUNIDADES ENERGÉTICAS

## 6. LA ALIANZA PARA IMPULSAR LAS COMUNIDADES ENERGÉTICAS

Siete entidades de los sectores de la tecnología, la energía y la gestión de la economía social, **Coopdevs, Som Energia** y **e-Plural**, que agrupa **EPI Energia per la Igualtat, Mycelium Networks, Som Mobilitat, Suno y Tandem Go**, nos hemos unido para impulsar Comunidades Energéticas y seguir avanzando en la transición energética transformadora. Con esta alianza unimos conocimiento y experiencia para analizar, evaluar y sacar adelante distintos modelos de Comunidades Energéticas y desarrollar las herramientas de gestión tecnológica y de gobernanza que permitan replicar y acelerar la creación de Comunidades Energéticas, su escalabilidad y una gestión ágil.

Uno de los resultados de estos objetivos es la publicación de 6 guías (una es la que estás leyendo) para difundir herramientas y recursos para la puesta en marcha de las Comunidades Energéticas en manos de la ciudadanía. El conjunto de las guías es:

- **Guía 1: Qué son las Comunidades Energéticas**
- **Guía 2: Cómo iniciar una Comunidad Energética**
- **Guía 3: Movilidad eléctrica compartida en las Comunidades Energéticas**
- **Guía 4: Generación de energía eléctrica renovable en las Comunidades Energéticas**
- **Guía 5: 3 casos prácticos de Comunidades Energéticas**
- **Guía 6: Formas jurídicas para impulsar una Comunidad Energética**



Otro de los propósitos del proyecto es empezar a caminar hacia la transición energética con los valores de la economía social, para que puedan emerger espacios colectivos donde se comparta la organización y la producción de más recursos aparte de la energía (como la alimentación, la vivienda y los cuidados), generando impactos positivos a escala local en todo el territorio.

Para lograr este reto, desde las siete entidades hemos creado una primera versión de la plataforma digital **somcomunitats.coop**, en la que las Comunidades Energéticas encontrarán algunas herramientas y los recursos necesarios para poder nacer, consolidarse y crecer, tanto a nivel comunitario como en nivel energético.

MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA EN LAS COMUNIDADES ENERGÉTICAS

# 7. GUÍAS PUBLICADAS



GUÍA 3

# MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA EN LAS COMUNIDADES ENERGÉTICAS

Para más información podéis poneros en contacto  
con [info@somcomunitats.coop](mailto:info@somcomunitats.coop)

Edición: octubre 2022

Imagen portada:  
Som Mobilitat



Esta obra está sujeta a una licencia Creative Commons de reconocimiento de autoría, fines no comerciales y sin obra derivada. Podéis consultar la licencia completa en: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/es/deed.ca>



Promou i finança: la Generalitat de Catalunya - Departament d'Empresa i Treball:

