



MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA

A LES COMUNITATS ENERGÈTIQUES

Guia pràctica per impulsar les diferents modalitats de
mobilitat elèctrica compartida

COMUNITATS ENERGÈTIQUES

TAULA DE CONTINGUTS

1. INTRODUCCIÓ. QUÈ ÉS I QUIN ÉS L'OBJECTIU DE LA MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA EN COMUNITATS ENERGÈTIQUES

2. CLAUS PER A UNA BONA IMPLEMENTACIÓ DE LA MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA EN COMUNITATS ENERGÈTIQUES

2.1 Requisits de l'entorn

2.1.1 A les ciutats

2.1.2 Als pobles

2.2 Requisits de l'aparcament

2.3 Governança

3. LA MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA DE SOM MOBILITAT SEGONS USOS I TIPOLOGIES D'USUARIS

3.1 Tipus d'usos i possibles serveis a oferir

3.1.1 Ús esporàdic

3.1.2 Ús regular

3.1.3 Ús de llarga durada

3.2 Cost del servei per a la Comunitat Energètica

3.2.1 Modalitat 1: lloguer vehicle + gestió del servei de mobilitat elèctrica compartida

3.2.2 Modalitat 2: gestió del servei de mobilitat elèctrica compartida

3.3 Perfil d'usuaris

3.3.1 Particulars

3.3.2 Entitats, col·lectius i empreses

3.3.3 Administracions locals

4. DIAGNOSI PRÈVIA I PRINCIPALS CONFIGURACIONS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA

4.1 Factor econòmic

4.2 Factor ambiental

4.3 Factor social

4.4 Legal-normatiu

4.5 Principals configuracions de mobilitat elèctrica compartida en Comunitats Energètiques

- 4.5.1 Model cooperatiu/associatiu ciutadà
- 4.5.2 Model municipalista (administració local)
 - 4.5.2.1 Propietat cooperativa
 - 4.5.2.2 Propietat municipal
- 4.5.3 Model cooperatiu amb col·laboració municipal
- 4.5.4 Model habitatge cooperatiu

5. PASSOS PER A LA POSADA EN MARXA DE SERVEIS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA

5.1 Diagnosi prèvia

5.2 Identificació de la ubicació idònia

5.3 Estudi sobre la tipologia de vehicles i mida de la flota necessària

5.4 Subvencions

5.5 Sistemes de finançament

- 5.5.1 Finançament amb entitats de crèdit cooperatiu o banca ètica
- 5.5.2 Finançament bancari
- 5.5.3 Finançament col·lectiu

5.6 Establir model de participacions econòmiques-mobilitat

5.7 Cercar empresa instal·ladora de punt de càrrega de confiança

5.8 Passos necessaris per connectar els vehicles de la comunitat al sistema de gestió de mobilitat elèctrica compartida

5.9 Preparar tots els elements comunicatius necessaris per al servei

6. L'ALIANÇA PER IMPULSAR LES COMUNITATS ENERGÈTIQUES

7. GUIES PUBLICADES

MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA A LES COMUNITATS ENERGÈTIQUES

1. INTRODUCCIÓ. QUÈ ÉS I QUIN ÉS L'OBJECTIU DE LA MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA EN COMUNITATS ENERGÈTIQUES

Per a una transició energètica completa és imprescindible incorporar-hi la mobilitat, que porta associada grans consums energètics provinents, de forma majoritària, de combustibles fòssils. Posar en marxa serveis de mobilitat elèctrica compartida de forma col·lectiva en Comunitats Energètiques implica promoure un canvi de model de mobilitat de forma autoorganitzada, descentralitzada i amb un impacte ambiental més baix.

La implementació de serveis de mobilitat elèctrica compartida és una de les claus cap a un model de mobilitat més sostenible, que

prioritzi els desplaçaments a peu, amb bicicleta i transport públic, i que animi a reflexionar sobre la necessitat real de fer o no un desplaçament (i la manera com es fa). L'impuls d'aquests serveis també és una forma de contribuir a la transformació de les nostres ciutats per recuperar l'espai públic dedicat tradicionalment al vehicle privat.

A part de la mobilitat elèctrica compartida, hi ha molts altres projectes que s'han de posar en marxa per aconseguir fomentar una mobilitat descarbonitzada. Aquestes són les principals línies de treball que s'haurien de prioritzar:

- El desplegament d'una xarxa pública de càrrega amb energia provinent de fonts renovables.
- L'impuls de Comunitats Energètiques locals on, a més de la generació elèctrica renovable comunitària, s'instal·lin vehicles elèctrics compartits.
- El foment d'una potent xarxa de transport públic.
- L'increment i la millora de les vies ciclables segures (urbanes i interurbanes).
- El desplegament d'estratègies que permetin tenir la major part de serveis necessaris en un radi de 15 minuts a peu (atenció sanitària, comerços, educació, oci i lleure, etc.).

Aquestes són algunes de les mesures que afavoririen un decreixement de l'ús dels vehicles privats de combustió, fet que aniria en favor d'un sistema econòmic i energètic més sostenible, socialment més just i descarbonitzat.

Cal una transformació dels nostres municipis en favor d'un estil de vida amb baix impacte ambiental, on s'afavoreixi i es promogui l'ús i gaudi de l'espai públic per a persones, on els carrers i les places siguin llocs segurs, pacífics, no contaminats. I cal també un canvi en el paradigma clàssic de la mobilitat, basat en la propietat privada de vehicles (en la seva gran majoria contaminants) i en un ús indiscriminat d'aquests. És necessari anar cap a un model de mobilitat conscient en el qual persones i organitzacions racionalitzem l'ús de vehicles privats contaminants i optem per opcions més econòmiques, menys invasives i ambientalment més justes. Aquesta transformació serà molt més potent si

l'impuls de la mobilitat elèctrica compartida està vinculada a les Comunitats Energètiques on es produeix generació elèctrica renovable, ja que, per una banda, l'energia produïda serà verda i, per l'altra, es durà a terme en el marc d'un projecte col·lectiu, participatiu i transformador.

En aquesta guia començarem explicant les claus per a una bona implementació de la mobilitat elèctrica compartida en Comunitats Energètiques i continuarem aprofundint en el tipus d'usos i usuaris als quals es pot donar servei, per acabar finalment amb les diferents configuracions de mobilitat elèctrica compartida que es poden donar en Comunitats Energètiques i en els passos a seguir per a la posada en marxa de serveis de mobilitat elèctrica compartida.

Esperem que aquesta guia us pugui ser d'utilitat. Som-hi?



MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA A LES COMUNITATS ENERGÈTIQUES

2. CLAUS PER A UNA BONA IMPLEMENTACIÓ DE LA MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA EN COMUNITATS ENERGÈTIQUES

En aquest apartat parlarem dels requisits necessaris per poder posar en marxa una comunitat d'usuaris de vehicles elèctrics compartits i de quines són les necessitats de

l'espai on s'han d'ubicar aquests vehicles. I també reflexionarem sobre com s'han d'organitzar aquestes comunitats d'usuaris. Perquè tan important és el què com el com.

2.1 Requisits de l'entorn

Per escollir on impulsar una comunitat de serveis de mobilitat elèctrica compartida dins de les Comunitats Energètiques és rellevant conèixer l'entorn, el barri, el municipi on es vol posar en marxa, ja que del context dependrà, en gran manera, el seu èxit com a servei utilitzat. Els municipis estan en constant transformació i, en context d'emergència climàtica, és necessari i urgent aplicar mesures per pal·liar els efectes del canvi climàtic i adaptar els nostres barris i municipis a un estil de vida i d'economia que generi el menor impacte ambiental possible.

Per triar on posar un nou aparcament amb vehicles elèctrics compartits, doncs, és

important estudiar l'entorn i ubicar-lo, en la mesura del possible, a prop d'espais que fomentin la intermodalitat. Es prioritzarà sempre ubicar un nou vehicle en un aparcament que disposi d'aparcament segur per a bicicletes, estigui ben connectat amb vies ciclables o estigui a prop d'estacions d'autobusos (urbans i/o interurbans) o tren. El resultat serà una aportació més a una xarxa de mobilitat variada a través de la qual podem satisfer prop del 100% dels nostres desplaçaments amb un impacte ambiental molt inferior al que es donaria utilitzant un vehicle privat de combustió.

2.1 REQUISITS DE L'ENTORN

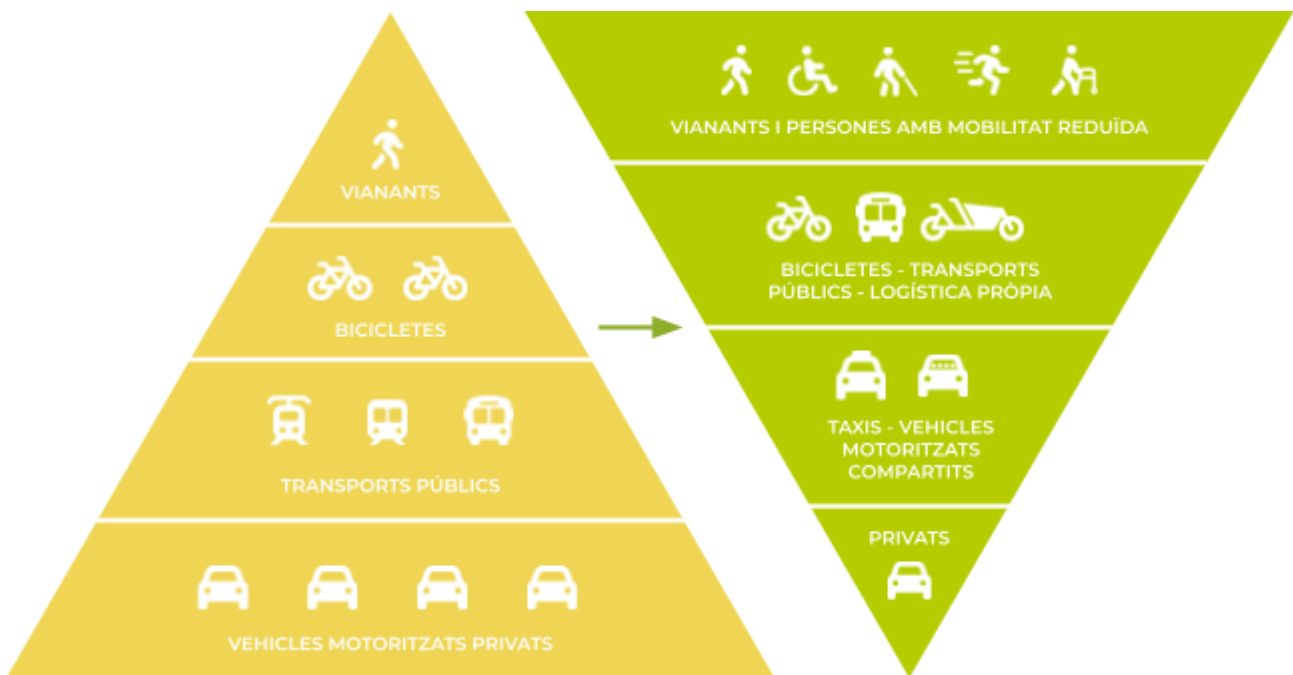
2.1.1 A les ciutats

Tot aquest entramat hauria de formar part, a més, d'un model de ciutat de les proximitats: un model de ciutat anomenada dels 15 minuts que promou una reconfiguració de l'urbanisme, pensada a partir dels usos i del paper del temps en el nostre entorn vital. Aquest concepte dels 15 minuts fa referència al temps màxim de trajecte a peu que hauria de permetre que un ciutadà resident en un municipi concret pogués accedir des de casa seva als serveis i activitats que donin resposta a les necessitats essencials: habitatge, feina, subministraments, atenció sanitària i accés a la cultura i l'esport. Aquesta proposta trenca clarament amb el paradigma de l'automòbil que regeix l'organització dels nostres territoris.

LA CIUTAT DELS 15 MINUTS



En una ciutat dels 15 minuts els vianants i els ciclistes recuperen el seu lloc i la importància com a actors urbans, fet que amb la segregació espacial que va donar predominança al vehicle privat havia quedat reduït de forma important. Fer realitat aquest canvi de paradigma, capgirar la piràmide posant a la base el vianant i a la punta el vehicle privat, farà que es generin noves dinàmiques d'interrelació en l'espai públic, l'economia i el comerç local es dinamitzin i que, en definitiva, puguem gaudir de municipis més segurs i saludables. I tot això pel fet de poder realitzar gran part dels desplaçaments a peu i no dependre de vehicles de motor per haver de fer qualsevol desplaçament.



D'acord amb aquesta visió, hi ha espais més idonis que altres per a ubicar serveis de cotxe elèctric compartit en una ciutat. Que els aparcaments estiguin a prop d'estacions de transport públic, tinguin bona connexió amb la xarxa ciclable, disposin d'aparcament segur per a bicicletes o espai per a deixar-hi cadiretes infantils, per exemple, són factors importants a tenir en compte.



2.1 REQUISITS DE L'ENTORN

2.1.2 Als pobles

El repte de la mobilitat sostenible als pobles i les zones rurals és encara major. La posada en marxa de vehicles elèctrics compartits és només una petita part de la solució a una qüestió que s'hauria d'abordar de forma global perquè, en zones on la mobilitat és més complexa, es promoguin alternatives per poder-se desplaçar de forma més sostenible. En aquestes zones considerem que s'hauria de donar una combinació de diferents estratègies de forma conjunta:

1. Incrementar la freqüència de pas, diversificar els trajectes o implantar serveis de bus a demanda.
2. Servei de carpooling (compartir trajectes).
3. Desplegament de vies ciclables segures que connectin els diferents municipis d'una mateixa zona.
4. Xarxa de vehicles elèctrics compartits amb almenys un vehicle a cada municipi.

Disposar de totes aquestes infraestructures i serveis a tots els municipis serà un gran incentiu per ajudar a reduir el nombre de vehicles que hi ha a cada nucli familiar. És important recordar que en zones rurals normalment hi acostuma a haver més d'un vehicle per persona adulta amb permís de conduir.



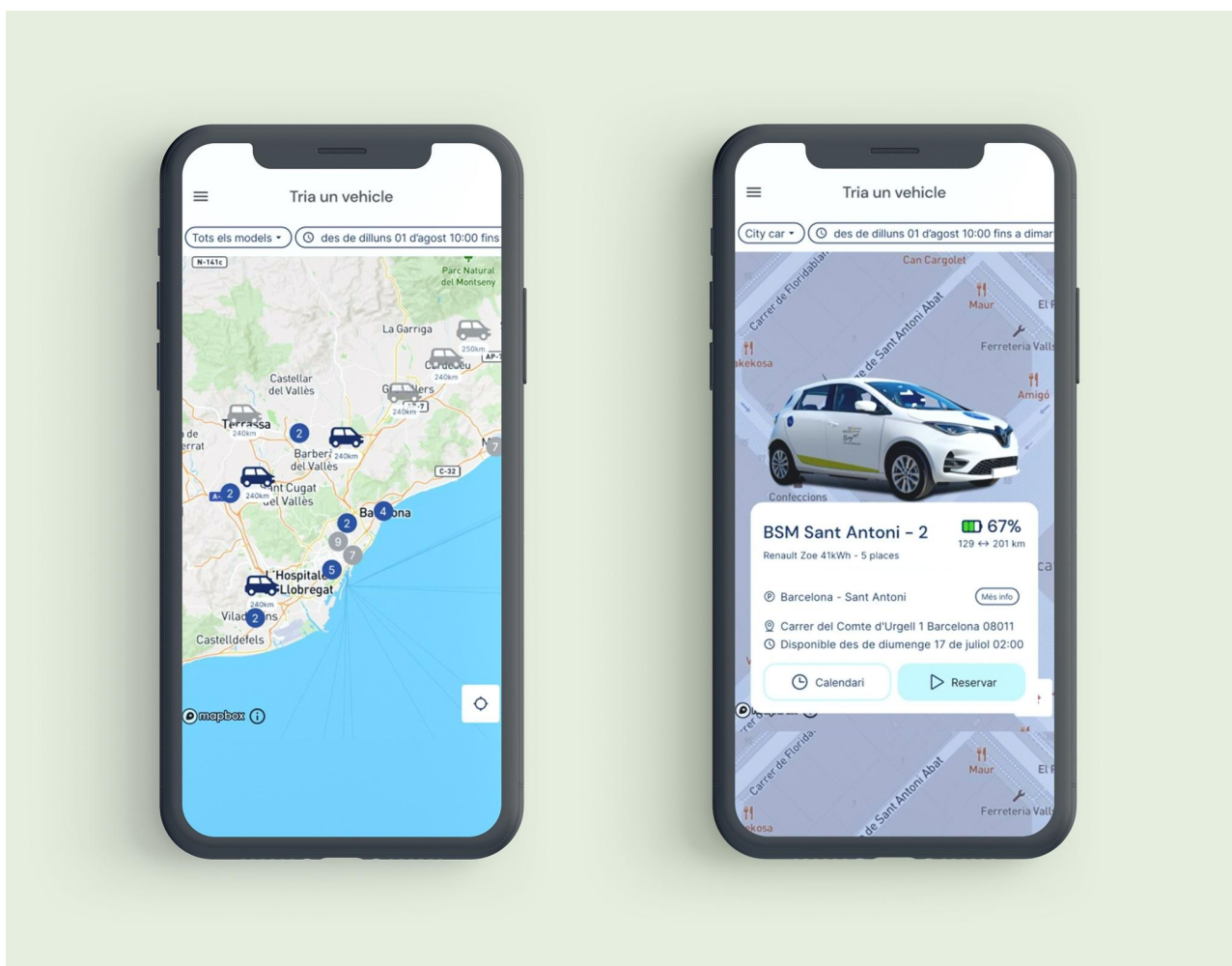
2. CLAUS PER A UNA BONA IMPLEMENTACIÓ DE LA MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA EN COMUNITATS ENERGÈTIQUES

2.2 Requisits de l'aparcament

Per posar en marxa serveis de mobilitat elèctrica compartida també són necessaris alguns requisits concrets, a fi de garantir la màxima qualitat i accessibilitat del servei. Els vehicles elèctrics compartits es gestionen des d'una app mòbil a través de la qual es pot:

- ✓ Reservar
- ✓ Llogar al moment
- ✓ Obrir i tancar les portes

Per poder fer-ho, els vehicles han de tenir instal·lat un dispositiu que està connectat a l'app de mobilitat elèctrica compartida.



Dues captures de pantalla de l'app de la cooperativa Som Mobilitat que permet llogar vehicles elèctrics compartits

Per tant, un dels primers requisits imprescindibles per poder posar en marxa una nova comunitat amb vehicles elèctrics compartits és que l'aparcament disposi de **cobertura 3G, 4G o 5G**. Un altre requisit indispensable és que cadascun dels vehicles en servei disposin d'una **plaça d'aparcament fixa amb un punt de càrrega exclusiu**. El tipus de servei que millor s'adapta a una Comunitat Energètica és la modalitat Estació Base, això vol dir que cada vehicle té un aparcament de referència on els usuaris l'aniran a buscar i l'hauran de retornar quan acabin de fer-lo servir. D'aquesta manera, garantim que el vehicle, quan finalitzi el servei, sempre podrà quedar carregant-se i a punt per al següent usuari.

Un tercer requisit seria l'**accessibilitat al vehicle les 24 hores del dia**. Els usuaris del servei han de poder accedir a l'aparcament on estan ubicats els vehicles, en cas que aquests no estiguin a la via pública, cosa que es pot garantir a través de diferents vies: amb una clau de l'aparcament, amb un comandament de l'aparcament (només viable en cas que sigui una comunitat d'usuaris reduïda) o a través de la instal·lació del software de **wesmartPark** a l'aparcament, connectat amb l'app a través de la qual es podrà obrir la porta.

1. La cobertura 3G, 4G o 5G.
2. Plaça d'aparcament fixa amb un punt de càrrega exclusiu
3. Accessibilitat al vehicle les 24 hores del dia

En el cas de ser aparcaments soterrats és desitjable que les places d'aparcament siguin molt visibles i fàcils de trobar. Si estan a la primera planta, a més de garantir la cobertura tindran més visibilitat ja que estaran a la planta amb més circulació de persones i vehicles i l'accés serà més còmode. Sense cobertura mòbil és inviable posar en marxa un servei.



Més enllà dels requisits tècnics es proposen, a més, altres recomanacions que poden facilitar i/o promoure l'ús dels vehicles elèctrics compartits d'una comunitat, com ara disposar de:

- Aparcament segur per a bicicletes, patins, patinets....
- Possibilitat d'afegir bicicletes plegables o patinets que puguin complementar el trajecte de la persona usuària.
- Cadiretes per al transport de nadons o infants.
- Aspirador per al vehicle o altres productes de neteja o manteniment del vehicle.



Finalment, és desitjable que l'aparcament estigui degudament identificat amb cartells per fer difusió de l'aposta per la mobilitat més sostenible d'una comunitat i, a més, en cas necessari, s'instal·lin panells informatius sobre el funcionament del servei.



2. CLAUS PER A UNA BONA IMPLEMENTACIÓ DE LA MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA EN COMUNITATS ENERGÈTIQUES

2.3 Governança

El servei de mobilitat elèctrica compartida emmarcat dins d'una Comunitat Energètica necessitarà estar organitzat de forma que els seus integrants puguin decidir com es prenen les decisions, com es pot tenir accés al servei i quines són les tarifes que la Comunitat Energètica vol aplicar. A Catalunya, el servei de mobilitat elèctrica compartida i cooperatiu actualment l'opera únicament **Som Mobilitat**.

Som Mobilitat és una cooperativa de consumidors i usuaris nascuda el 2016 amb l'objectiu de transformar el model de mobilitat actual basat en l'ús del vehicle privat de combustió. La cooperativa ofereix serveis de mobilitat elèctrica compartida a través d'una app a particulars i organitzacions públiques i privades per ajudar a fer la transició cap a un model de mobilitat +sostenible que prioritzi els desplaçaments a peu, en bicicleta i transport públic. El servei, que s'ofereix a més de 25 municipis, es pot contractar en diferents formats i tarifes: lloguer per hores o per dies, per a llargues temporades, per a comunitats tancades o vehicles reservats durant dies o franges horàries concretes.

Som Mobilitat s'enxarxa amb altres cooperatives de carsharing elèctric arreu de l'estat espanyol amb **Redmovilidad**, una xarxa que la formen 7 cooperatives: **Eh!Co!Che** (Aragó), **eKiwi** (Castella i Lleó), **ConectaMovel** (Comunitat de Madrid), **Alternacoop** (País Valencià), **Movis** (Illes Canàries), **KarKarCar** (Navarra) i **Som Mobilitat** (Catalunya).



Sobre els serveis que ofereix Som Mobilitat, pel que fa a governança, podem distingir dues opcions:

Opció 1

El servei és operat per la cooperativa de mobilitat elèctrica compartida **Som Mobilitat** i els socis de la Comunitat Energètica utilitzen el servei amb les mateixes tarifes i condicions que la resta d'usuaris de Som Mobilitat. En aquests casos els vehicles emprats seran els vehicles de Som Mobilitat.

- **Governança:** En aquest cas tots els socis de la Comunitat Energètica hauran de ser socis de Som Mobilitat i els seus espais de governança seran els mateixos que usen els socis de Som Mobilitat: assemblea, enquestes vinculants, dinàmiques participatives, etc.

Opció 2

El servei és operat per Som Mobilitat, però els socis de la Comunitat Energètica poden decidir les tarifes i les condicions que apliquen al servei. En aquests casos els vehicles utilitzats seran d'ús exclusiu dels membres de la Comunitat Energètica.

- **Governança:** En aquest cas els socis de la Comunitat Energètica NO hauran de ser socis de Som Mobilitat per poder fer servir els vehicles de la Comunitat Energètica. Els seus espais de governança seran els que la Comunitat Energètica ofereixi als seus membres.

Important: Si els membres només són socis de la Comunitat Energètica i no són socis de Som Mobilitat, llavors només podran fer servir els vehicles d'ús exclusiu de la Comunitat Energètica. Si volen tenir accés a tots els vehicles de la flota de Som Mobilitat, hauran de fer-se socis d'aquesta cooperativa.



3.1 Tipus d'usos i possibles serveis a oferir

A vibrant, flat-style illustration of a diverse group of people of various ages and abilities walking and celebrating on a green hill. The group includes a woman with a prosthetic leg, a woman in overalls, a child, a pregnant woman, a woman in a yellow jumpsuit, a woman with a cane, an elderly woman, a woman in a wheelchair, a woman with a bicycle, and a group of people cheering and raising their arms. The background features rolling green hills and a white sky.

3.1 TIPUS D'USOS I POSSIBLES SERVEIS A OFERIR

3.1.1 Ús esporàdic

Descripció: Aquest ús és al que ens referim quan una persona o organització pot necessitar utilitzar un o més vehicles elèctrics compartits de forma esporàdica, sense necessitat de tenir un patró horari o de dies fixos a la setmana. Normalment, l'ús que se'n fa és per hores o per (pocs) dies sencers.

Servei ofert per Som Mobilitat: S'ofereix la possibilitat de llogar per hores o dies un dels vehicles elèctrics compartits que estan connectats a l'app, sense necessitat de reserva prèvia, en cas que el vehicle estigui disponible just en el moment de necessitar-lo amb la Tarifa d'Ús Flexible.

Tarifes i condicions: Per a aquests usos recomanem implantar un sistema tarifari en el qual es facturi segons les hores del lloguer i per km realitzats. Aquesta tarifa ha de cobrir el cost total de: l'amortització del vehicle elèctric, la despesa energètica, la connectivitat amb el *hardware*, l'aparcament, el manteniment i l'assegurança.



3.1 TIPUS D'USOS I POSSIBLES SERVEIS A OFERIR

3.1.2 Ús regular

Descripció: Aquest tipus d'ús és el que poden tenir persones a títol individual, empreses o administracions públiques amb unes necessitats fixes de mobilitat estables durant el temps. Per exemple, un ajuntament reserva un vehicle per a ús exclusiu pels seus treballadors de dilluns a divendres de 7h a 16h.

Servei ofert per Som Mobilitat: S'ofereix poder disposar d'un vehicle reservat de forma exclusiva sense necessitat de reserva prèvia a través de l'app. En aquest cas, s'ha de triar el dia o dies fixos de la setmana en què el vehicle ha de quedar reservat en exclusiva per a aquesta entitat o persona, a més de la franja horària (es pot reservar el vehicle només els matins o les tardes en unes hores en concret, o bé les 24 hores del dia).

Tarifes i condicions: En aquest cas, la tarifa és una quota mensual fixa que varia en funció de les hores i els dies reservats. El servei haurà d'incloure una quantitat concreta de km mensuals. Som Mobilitat ofereix dues tarifes diferents per donar resposta a aquest ús:

- **Tarifa vehicle reservat per hores:** Per disposar d'un vehicle elèctric en exclusiva els dies i les hores escollits.
- **Tarifa per a comunitats tancades:** Per disposar d'un vehicle elèctric 24 hores / 7 dies a la setmana a compartir amb la comunitat de veïns, el grup d'amics, la família, altres empreses, etc.



3.1 TIPUS D'USOS I POSSIBLES SERVEIS A OFERIR

3.1.3 Ús de llarga durada

Descripció: Aquest ús es dona quan necessitem un vehicle alguns dies seguits, per exemple en períodes de vacances o d'execució de projectes professionals acotats en el temps. El lloguer mínim són 5 dies i el màxim 2 anys.

Servei ofert per Som Mobilitat: S'ofereix la possibilitat de llogar un vehicle de forma exclusiva durant el període de temps acordat.

Tarifes i condicions: Som Mobilitat ofereix dues tarifes diferents per donar resposta a aquest tipus d'ús:

- **Tarifa de llarga durada (5 dies a 1 mes):** Es paga una quota fixa per cada dia de lloguer i es cobra cada km realitzat. El servei inclou manteniment, el cost de l'energia i l'assegurança.
- **Subscripció (1 mes a 2 anys):** Es paga una quota fixa mensual de lloguer i el servei inclou manteniment, uns km al mes i l'assegurança. Aquest servei es pot deixar de contractar amb un preavís d'un mes.

TIPUS D'ÚS	NECESSITAT QUE COBREIX	SERVEI QUE OFEREIX SOM MOBILITAT	VEHICLE QUE ES POT UTILITZAR	PAGAMENT
Esporàdic	Disposar d'un vehicle per poques hores o dies	<i>Ús flexible</i>	Qualsevol vehicle de la flota de Som Mobilitat visible a l'app	Per hores o dies
Regular	Disposar d'un vehicle de forma fixa i habitual	<i>Vehicle reservat</i>	Un vehicle concret reservat	Quota mensual fixa
		<i>Comunitats tancades</i>		
Llarga durada	Disposar d'un vehicle uns dies consecutius durant un període concret	<i>Llarga durada (5 dies - 1 mes)</i>	Amb consulta prèvia i segons disponibilitat, s'assigna un vehicle	Quota mensual fixa
		<i>Subscripció (1 mes - 2 anys)</i>		

3. LA MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA DE SOM MOBILITAT SEGONS USOS I TIPOLOGIES D'USUARIS

3.2 Cost del servei per a la Comunitat Energètica

Tots els serveis i les tarifes que hem explicat en la secció “Tipus d'usos i possibles serveis a oferir” estan pensats per ser oferts als membres de la Comunitat Energètica. Per aquest motiu, és important detallar quin és el cost i les condicions per contractar el servei a Som Mobilitat. Podem distingir diferents opcions:

3.2.1 Modalitat 1: lloguer vehicle + gestió del servei de mobilitat elèctrica compartida

En aquesta modalitat Som Mobilitat posa el vehicle en servei i s'ocupa de tota la gestió que se'n deriva.

3.2.2 Modalitat 2: gestió del servei de mobilitat elèctrica compartida

En aquesta modalitat la Comunitat Energètica posa el vehicle i Som Mobilitat s'ocupa de la gestió del servei de mobilitat elèctrica compartida.



TAULA RESUM DE LES DUES MODALITATS

EL SERVEI INCLOU	MODALITAT 1 (AMB VEHICLE)	MODALITAT 2 (SENSE VEHICLE)
Vehicle	✓	✓
Manteniment	✓	✓
Assegurança	✓	✓
Punt de càrrega	x	x
Electricitat	x	x
Aparcament	x	x
Neteja	Opcional	Opcional
App mòbil multiplataforma	✓	✓
Connectivitat vehicle i app	✓	✓
Gestió facturació	✓	✓
Gestió cobrament	✓	✓
Gestió multes	✓	✓
Impostos	✓	✓
Atenció telefònica 7 dies a la setmana de 8 a 23h	✓	✓
Servei de grua 365 dies 24 hores	✓	✓
Servei Teletac	✓	✓

Les tarifes actualitzades del servei estaran sempre publicades a la pàgina web de Comunitats Energètiques de Som Mobilitat

La forma com la Comunitat Energètica es pot proveir d'un vehicle elèctric per als seus membres és flexible i adaptable a cada cas:

- La Comunitat Energètica compra el vehicle de forma col·lectiva.
- Un integrant de la Comunitat Energètica cedeix el seu vehicle elèctric. Serà decisió de la pròpia Comunitat Energètica la remuneració que rebrà aquesta persona pel fet de cedir el seu vehicle als altres membres.

La Comunitat Energètica pagarà una quota fixa mensual a Som Mobilitat per poder oferir el servei als seus membres, el cost d'aquesta quota variarà depenent del vehicle i dels serveis inclosos.

Les tarifes actualitzades del servei estaran sempre publicades a l'apartat de **tarifes** de la pàgina web de Comunitats Energètiques de Som Mobilitat.

El cost del lloguer del vehicle dependrà dels següents factors:

- Marca i model
- Antiguitat
- Total km



3. LA MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA DE SOM MOBILITAT SEGONS USOS I TIPOLOGIES D'USUARIS

3.3 Perfil d'usuari

És molt recomanable també estudiar els diferents perfils de potencials usuaris del servei: pressupost disponible, necessitats de mobilitat (dies, hores, distàncies a recórrer, tipus d'usos...), si disposen, a més, d'altres vehicles per desplaçar-se o aquest serà el principal vehicle de què disposaran, etc.

Hem definit tres tipus d'usuaris, si bé és cert que en gran manera el que determinarà més els usos seran les seves necessitats i el pressupost, més que el fet de ser un tipus o un altre d'usuari.

3.3.1 Particulars

Persones que, a títol individual, fan servir el servei de mobilitat elèctrica compartida. La majoria d'usuaris particulars tendeixen a fer-ne un ús esporàdic, sovint poc programat, i molt variable tant en intensitat com en durada de les reserves.

3.3.2 Entitats, col·lectius i empreses

Qualsevol organització privada que tingui necessitats de mobilitat pot ser potencial usuària del servei de mobilitat elèctrica compartida. En funció de si les necessitats són fixes i estables en el temps o bé esporàdiques, faran un tipus d'ús o un altre del servei, o una combinació dels dos.



3.3 PERFIL D'USUARIS

3.3.3 Administracions locals

Totes les administracions públiques, locals o d'àmbit més general (ajuntaments, consells comarcals, diputacions, conselleries) tenen necessitats de mobilitat i, en la majoria dels casos, disposen de flotes pròpies de vehicles. Per adaptar-se al context de crisi climàtica i per donar compliment a normatives que obliguen a l'electrificació de la flota, hi ha administracions públiques que prefereixen tendir cap a la servitització (contractació de serveis) de la mobilitat en comptes de renovar flota, amb la inversió inicial que això suposa. A més, amb la contractació d'aquest tipus de serveis, faciliten l'impuls de la mobilitat elèctrica compartida als seus municipis, ja que els vehicles poden estar disponibles per a la resta de veïns i veïnes.

Principals motius per contractar el servei:

- Disposar d'una flota de vehicles elèctrics que desitgin compartir amb la ciutadania connectant-los a l'app.
- Executar auditories per conèixer les necessitats reals de mobilitat i iniciar un procés de reducció de flota i de servitització de la mobilitat, a través de la contractació de serveis de mobilitat elèctrica compartida.
- Voler contractar aquest tipus de serveis per compartir amb la ciutadania l'ús dels vehicles, amb l'objectiu d'oferir una alternativa més de mobilitat sostenible per promoure la reducció del parc automobilístic al seu municipi.



MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA A LES COMUNITATS ENERGÈTIQUES

4. DIAGNOSI PRÈVIA I PRINCIPALS CONFIGURACIONS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA

Per fer una diagnosi prèvia cal tenir en compte els factors clau que poden influir de forma determinant a l'hora d'impulsar nous serveis de mobilitat elèctrica compartida. Diagnosi prèvia:

4.1 Factor econòmic

Els motius per impulsar (i utilitzar) serveis de mobilitat elèctrica compartida obeeixen a diferents factors i un dels més importants pot ser l'econòmic. No tothom es pot permetre l'adquisició d'un vehicle privat i, si parlem dels elèctrics, la forquilla de persones que el poden adquirir encara es redueix més pel seu elevat preu. A tot això, cal sumar-hi el fet que les ajudes o els incentius fiscals per a la compra de vehicles elèctrics són puntuals i amb condicions concretes i, per tant, encara és més difícil fer el pas cap a l'adquisició d'un vehicle elèctric.

Una vegada superat el topall de compra inicial, però, mantenir un vehicle privat és costós: hi ha despeses d'aparcament,

manteniment, assegurança i combustible/energia que fan que a més a més s'hagi de disposar d'una quantitat important de diners de forma mensual (de mitjana, tenir un cotxe en propietat pot costar entre 250 i 375 €¹), independentment de l'ús que se'n faci. Així i tot, és una despesa que tenim normalitzada i la gran majoria de persones encara no es plantegen que sigui possible reduir-la o prescindir-ne. Per contra, no disposar de vehicle en propietat i utilitzar vehicles (elèctrics) compartits genera una presa de consciència de la despesa mensual en mobilitat, ja que es rep una factura amb els usos i consums de cada mes.

¹Dades de referència extretes de l'estudi del portal Rastreator: [Cuánto cuesta tener un coche | Rastreator](#)

Finalment, diversos estudis apunten al fet que, una vegada una persona prescindeix d'un vehicle en propietat i es comença a desplaçar d'altres maneres,, com el cotxe compartit, acaba usant menys el cotxe a favor de realitzar més desplaçaments a peu, amb bicicleta o transport públic, fet que encara redueix més la seva despesa mensual en mobilitat. Per tant, no disposar d'un cotxe en propietat provoca una reflexió sobre l'ús que es fa d'aquest bé, se'n comença a fer un ús menor, més conscient i racional.

4. DIAGNOSI PRÈVIA I PRINCIPALS CONFIGURACIONS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA

4.2 Factor ambiental

Passar d'un model de vehicles privats de combustió a un de vehicles privats elèctrics no servirà com a solució als reptes ambientals del context de crisi climàtica en què vivim. Cal reduir les emissions de CO₂ limitant el nombre de vehicles que circulen per les nostres ciutats i promovent que siguin elèctrics, però també cal reduir la producció de vehicles (siguin elèctrics o de combustió) com a estratègia per limitar l'explotació de recursos naturals limitats del planeta. Cal un decreixement en el nombre de vehicles

fabricats i en el nombre de vehicles que circulen a les nostres ciutats.

A més, el model de mobilitat actual, basat en la predominança del vehicle privat de combustió a les nostres ciutats, genera impactes greus en la salut pública, la sinistralitat viària, les emissions amb efecte d'hivernacle, la contaminació acústica i l'ocupació de l'espai públic (el cotxe privat ocupa més del 80% d'un espai que és de tothom).²

²Greenpeace: *Mobilitat - CA | Greenpeace España*





Fabian Todorovic

Actualment, més del 30% de les emissions de CO₂ de la Unió Europea procedeixen del sector del transport, fet que fa necessari i urgent replantejar el model de mobilitat actual cap a un altre de més sostenible en el qual es prioritzin formes de moure'ns que

generin un impacte ambiental negatiu menor (a peu, amb bicicleta i transport públic). Només quan el desplaçament no es pugui fer d'una altra manera proposem utilitzar vehicles elèctrics compartits.



4. DIAGNOSI PRÈVIA I PRINCIPALS CONFIGURACIONS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA

4.3 Factor social

La gran majoria de barris i municipis on vivim tenen un urbanisme pensat per resoldre les necessitats d'espai i trànsit dels cotxes privats i altres vehicles de motor. La gran majoria de l'espai públic està dedicat a ells i això va en contra de poder tenir espais públics pensats per a les persones que hi viuen.

Cal replantejar els nostres barris i municipis en favor de les persones i això passa, necessàriament, per reestructurar-los urbanísticament. En aquest nou plantejament de l'espai públic cal donar importància als espais d'interrelació (carrers i places), fent que siguin espais segurs i saludables; cal traçar vies segures per als desplaçaments a peu i amb bicicleta on la prioritat cap a aquestes formes de moure'ns (juntament amb el transport públic) siguin les protegides. Tot repercutirà positivament en l'entorn a nivell social, ambiental i econòmic, ja que propiciarà la reactivació del teixit social i comercial de proximitat, que els carrers i places (on s'hauria de reduir la presència de vehicles i també la velocitat a què puguin circular) siguin espais segurs i agradables on viure i interrelacionar-se... En definitiva, que els barris i els municipis disposin de més espai públic per gaudir-ne.

Existeixen, a més, altres mesures que afavoreixen la interrelació de la ciutadania i fomenten el bon veïnatge i la consolidació del

teixit comercial de proximitat. Aquestes mesures podrien ser la transformació dels carrers en espais per a vianants, el desplegament de vies ciclables, la implantació d'estratègies d'urbanisme tàctic o superilles, desplegament d'una xarxa de refugis climàtics que proporcionin espais verds de proximitat, etc.

Per acabar, promoure serveis de mobilitat elèctrica compartida com a estratègia per a un canvi de model de mobilitat més sostenible és també una eina per combatre el biaix de gènere que existeix també en l'àmbit de la mobilitat. Tradicionalment, disposar d'un cotxe en propietat ha estat una qüestió majoritàriament reservada als homes per dos motius: major poder adquisitiu i predominança en l'ús del vehicle privat per a desplaçaments laborals amb un trajecte d'anada i tornada. Les dones, per contra, es desplacen més per realitzar tasques de cura i realitzen molts més desplaçaments (i de diferents tipus) al llarg d'un dia. No tenir la necessitat d'adquirir un vehicle elèctric per poder-lo conduir quan sigui necessari, disposar-ne a preus raonables perquè això no sigui un topall, i promoure desplaçaments amb baix impacte ambiental negatiu entre totes les persones afavorirà la reducció de les desigualtats de gènere en l'àmbit de la mobilitat.

4. DIAGNOSI PRÈVIA I PRINCIPALS CONFIGURACIONS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA

4.4 Legal-normatiu

Les administracions públiques, en major o menor mesura, estan adoptant estratègies per mitigar els efectes originats pel context d'emergència climàtica en què estem. Així i tot, el fet de no disposar d'una legislació valenta que obligui a administracions (locals, nacionals i supranacionals) a dur a terme canvis consistents per a reduir les emissions de CO₂ i mitigar els efectes del canvi climàtic fa que aquests canvis es produeixin de forma lenta i desorganitzada.

El document marc de la Unió Europea que proposa les línies d'actuació per a una transició verda és l'**Objectiu 55** i promou, entre altres, reduir les emissions de CO₂ de tots els sectors econòmics (inclosos indústria, transport, energia, agricultura i residus) i promoure la generació de més combustibles alternatius i el desplegament de més estacions de càrrega per a vehicles elèctrics.

PRINCIPALS ÀMBITS D'ACTUACIÓ DE L'OBJECTIU 55 DE LA UE



4. DIAGNOSI PRÈVIA I PRINCIPALS CONFIGURACIONS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA

4.5 Principals configuracions de mobilitat elèctrica compartida en Comunitats Energètiques

En aquest apartat parlarem de diferents possibilitats de configuració de serveis de mobilitat elèctrica compartida en el marc de Comunitats Energètiques. Aquest llistat de configuracions no pretén ser exhaustiu, sinó una mostra variada de les possibilitats que hi pot haver, i s'ha elaborat d'acord amb la informació explicada en els apartats anteriors relatius als factors de diagnosi prèvia, la tipologia d'usuaris i la tipologia d'usos.

4.5.1 Model cooperatiu/associatiu ciutadà

El model associatiu o cooperatiu ciutadà és un model impulsat i gestionat 100% per la ciutadania, sense participació d'administracions públiques. La posada en marxa de serveis de mobilitat elèctrica compartida dins d'aquest model és possible gràcies a la suma de persones a títol individual que desitgin disposar d'un o més vehicles elèctrics compartits. I una manera de fer-ho és a través d'aportacions econòmiques mancomunades (que es poden vehicular a través d'una campanya de microfinançament

a través d'una plataforma web, que pot ser a través del mapa de microfinançament per a vehicles elèctrics compartits que ha desenvolupat Som Mobilitat) que facin possible l'adquisició dels vehicles i el seu manteniment durant un període de temps concret. Cada aportació econòmica pot donar dret a una quantitat concreta d'hores per a l'ús dels vehicles elèctrics compartits impulsats. En aquest model, també s'hi poden sumar entitats i col·lectius, empreses o altres organitzacions.



CAS REAL

El grup local de Som Mobilitat de Badalona ha aconseguit posar en marxa 3 vehicles elèctrics compartits en dos aparcaments diferents sumant aportacions econòmiques per fer-ho possible. Diversos socis i sòcies van començar una campanya de difusió per detectar possibles necessitats de mobilitat al municipi, es va elaborar una enquesta per saber on residien els potencials usuaris i poder decidir, així, les millors ubicacions per als vehicles a posar en marxa. Finalment, es va optar per posar vehicles en dos aparcaments diferents.



Aparcament Pompeu Fabra Engestur a Badalona



4.5 PRINCIPALS CONFIGURACIONS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA EN COMUNITATS ENERGÈTIQUES

4.5.2 Model municipalista (administració local)

En el cas que la posada en marxa de serveis de mobilitat elèctrica compartida vingui impulsada per part d'administracions públiques locals, contemplem dues possibilitats diferents:

4.5.2.1 Propietat cooperativa

En aquest cas, l'administració pública vol posar en marxa serveis de mobilitat elèctrica compartida sense necessitat d'adquirir els vehicles. Per fer-ho, pot contractar serveis de lloguer de vehicles elèctrics a empreses del sector i això permet que els mateixos vehicles, fora de l'horari laboral de l'administració, puguin estar disponibles per a la ciutadania d'aquell municipi.

CAS REAL

L'Ajuntament de Vic ha deixat de tenir en propietat 3 vehicles de combustió i ha contractat serveis de mobilitat elèctrica compartida, posant en funcionament 3 vehicles (2 utilitaris i una furgoneta) que, alhora, estan a disposició de la ciutadania fora del seu horari laboral.



Aparcament Serveis Municipals de Vic

4.5.2.2 Propietat municipal

L'administració pública vol mantenir la propietat dels vehicles. En aquest cas, és l'administració local qui adquireix el vehicle i, fora de l'horari laboral, permet a la ciutadania fer-ne ús com a bé públic que és. Per fer-ho i poder regular i conèixer els usos, el o els vehicles es poden connectar a una app que permeti gestionar les reserves, obrir els vehicles i facturar-ne els usos.

CAS REAL

L'Ajuntament de Sant Antoni de Vilamajor va adquirir un vehicle elèctric i el comparteix amb la ciutadania fora del seu horari laboral.



Aparcament de Can Perpunter a Sant Antoni de Vilamajor



4.5 PRINCIPALS CONFIGURACIONS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA EN COMUNITATS ENERGÈTIQUES

4.5.3 Model cooperatiu amb col·laboració municipal

Aquest model seria un híbrid entre el cooperatiu ciutadà i el model municipalista. Com hem comentat a l'inici de la guia, la clau de l'èxit per a la posada en marxa de serveis de mobilitat elèctrica compartida serà definida per la quantitat de necessitats de mobilitat que es puguin agregar en el menor nombre possible de vehicles. En aquest cas, el o els vehicles els impulsarien conjuntament ciutadania i administracions públiques locals. Aquestes últimes podrien fer una aportació econòmica més, com qualsevol altre ciutadà (i donaria dret a disposar d'una quantitat d'hores de lloguer concretes), o contractar serveis de mobilitat elèctrica compartida de forma fixa per tenir el vehicle reservat durant un o més dies a la setmana i en unes franges horàries concretes.

CAS REAL

Cardedeu. En aquest municipi del Vallès Oriental diferents entitats locals, persones a títol individual i l'ajuntament van unir-se per aconseguir el finançament necessari per posar en marxa un vehicle elèctric compartit. En aquest cas, no hi ha cap regulació horària, sinó que cadascú reserva el vehicle quan el necessita.



Aparcament a la via pública a Cardedeu

4.5 PRINCIPALS CONFIGURACIONS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA EN COMUNITATS ENERGÈTIQUES

4.5.4 Model habitatge cooperatiu

Una construcció d'habitatges organitzada d'acord amb un model d'habitatge cooperatiu és també un model idoni per a la posada en marxa de serveis de mobilitat elèctrica compartida. En un sistema d'organització en què es posen en comú recursos habitacionals, compartir vehicle elèctric és només un pas més que permet un triple avantatge: reduir l'espai necessari dedicat a aparcament per a vehicles privats, reduir les despeses particulars en mobilitat de cada habitatge, compartir un bé (els vehicles) de forma òptima.

CAS REAL

Al projecte d'habitatge cooperatiu de **Sostre Cívic**, destinat a joves entre 18 i 35 anys de Calonge, es posarà en marxa un vehicle elèctric compartit que podran utilitzar els veïns i les veïnes de la finca.



Bloc d'habitatges cooperatius per a joves a Calonge

MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA A LES COMUNITATS ENERGÈTIQUES

5. PASSOS PER A LA POSADA EN MARXA DE SERVEIS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA

En aquest apartat abordarem un per un els passos necessaris per impulsar nous serveis de mobilitat elèctrica compartida.

5.1 Diagnosi prèvia

Primerament hem de dur a terme una diagnosi d'acord amb els 4 àmbits dels quals hem parlat en el punt corresponent d'aquesta guia:

1. Econòmic
2. Ambiental
3. Social
4. Legal-normatiu

Preguntes que ens poden ajudar en la diagnosi de com ha de ser aquest servei:

- Quines necessitats de mobilitat tenim les persones o organitzacions impulsores?
- Existeixen ubicacions que compleixin amb tots els requisits necessaris per a poder instal·lar-hi el servei?
- Al municipi en qüestió, hi regeix alguna normativa o algun benefici fiscal del qual ens puguem beneficiar o que sigui massa limitant?
- Qui podem sumar al projecte per fer-lo més viable econòmicament? Quants vehicles podem necessitar?

5. PASSOS PER A LA POSADA EN MARXA DE SERVEIS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA

5.2 Identificació de la ubicació idònia

Per identificar una bona ubicació per al servei és important revisar l'apartat de requisits tècnics que hem mencionat anteriorment en aquesta guia. És recomanable utilitzar una *checklist* com la que proposem tot seguit per assegurar-nos que no ens descuidem cap detall a l'hora de triar bé el lloc i saber quins són els passos a seguir per adequar l'espai per al servei.

CHECKLIST NOU APARCAMENT	SÍ	NO
És accessible 24h		
Té cobertura 3G		
Hi ha places fixes disponibles		
Pot tenir un punt de càrrega exclusiu per plaça (no rotació)		
Es permet instal·lar cartells informatius del servei		
L'APARCAMENT ÉS ENCARA MILLOR SI...		
És a prop d'estacions de transport públic		
Està ben connectat per xarxa ciclable		
Disposa d'aparcament segur per a bicicletes		
Hi ha espai per poder guardar cadiretes o altres elements		
El preu de l'aparcament és correcte* <i>*Preu previst entre 0 i 80 € (en cas que sigui més car es pot proposar un cobrament extra per cada reserva en concepte d'inici de reserva per compensar l'elevat cost de l'aparcament)</i>	Indicar import	
CONTACTE DE LA PERSONA REFERENT A L'APARCAMENT AMB QUI REALITZAR TOTES LES GESTIONS:		
Indicar nom i cognoms, càrrec en l'empresa, telèfon i correu de contacte		

5. PASSOS PER A LA POSADA EN MARXA DE SERVEIS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA

5.3 Estudi sobre la tipologia de vehicles i mida de la flota necessària

Segons les necessitats del grup de persones o organitzacions impulsores, serà més indicat adquirir un tipus de vehicle o altre. Per norma general, per a la gran majoria de desplaçaments un vehicle utilitari serà suficient, però cada vegada existeix un ventall més ampli de vehicles elèctrics, tant pel que fa al nombre de places, com a l'espai de càrrega i a l'autonomia (diferents capacitats de bateria). D'acord amb això, proposem una guia a seguir a l'hora d'adquirir un nou vehicle:

DEFINIR BÉ QUIN VEHICLE O VEHICLES NECESSITEM	
Bateria necessària o autonomia	<i>Quants km aproximats necessitem fer sense parar a carregar?</i>
Usos del vehicle	<i>Urbà, interurbà, vacances, transport mercaderies...</i>
Nombre de places necessàries	
Dimensions interiors i exteriors mínimes i màximes	
Pressupost òptim (preu amb IVA)	



5. PASSOS PER A LA POSADA EN MARXA DE SERVEIS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA

5.4 Subvencions

El preu de compra d'un vehicle elèctric és més elevat que un de combustió, però existeixen algunes ajudes per a l'adquisició de vehicles elèctrics. Aquests ajuts els gestiona la Generalitat de Catalunya, d'acord amb el que s'estableix als pressupostos generals de l'Estat per a cada any, on es contemplen les ajudes per incentivar la compra de vehicles elèctrics i promoure la mobilitat sostenible entre la ciutadania. El principal programa d'ajudes i subvencions és el Pla Moves i les dotacions i requisits per acollir-s'hi poden variar lleugerament d'un any a l'altre.

A continuació, indiquem les ajudes de l'any 2022: des dels 1.100 € en el cas de les motos fins als 9.000 per a furgonetes (amb

desballestament d'un altre vehicle). Per als turismes amb més de 90 quilòmetres d'autonomia l'ajuda ha estat de 4.500 €, podent arribar als 7.000 si es garanteix el desballestament d'un vehicle vell. Aquestes ajudes normalment estan molt sol·licitades i disposen d'un pressupost acotat, així que s'ha d'estar pendent de les convocatòries per poder-s'hi acollir. Aquest mateix pla d'ajudes contempla la subvenció per a la compra i instal·lació de punts de càrrega.

A banda d'això, es pot donar el cas que algunes administracions locals, a fi d'afavorir el vehicle elèctric als seus municipis, puguin oferir incentius fiscals, com ara la reducció de l'impost de circulació.



5. PASSOS PER A LA POSADA EN MARXA DE SERVEIS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA

5.5 Sistemes de finançament

Hi ha diferents mecanismes per finançar la compra dels nous vehicles elèctrics. Tot seguit expliquem algunes de les opcions que existeixen, encara que no són les úniques:

5.5.1 Finançament amb entitats de crèdit cooperatiu o banca ètica

Les entitats financeres vinculades a l'economia social i solidària són una bona opció per finançar vehicles elèctrics compartits en el marc de les Comunitats Energètiques, per una qüestió de valors i visió compartida. Segurament serà l'opció més bona en casos de serveis de mobilitat elèctrica compartida en cooperatives d'habitatge (moltes de les quals ja estaran vinculades a aquestes entitats financeres per a la construcció de l'edifici en si), però també ho pot ser per als vehicles impulsats des de la ciutadania o des de la cooperativa que ofereix els serveis de mobilitat elèctrica compartida. Algunes de les entitats referents són **Fiare** i **Coop57**.

5.5.2 Finançament bancari

Les entitats bancàries convencionals poden oferir també finançament per a l'adquisició d'un nou vehicle elèctric.

5.5.3 Finançament col·lectiu

Aquesta opció ja s'ha mencionat en apartats anteriors: es tractaria d'assolir la quantitat econòmica necessària per a la compra del vehicle a través de petites aportacions de particulars o organitzacions (*crowdfunding*). Per fer-ho ens podem dotar d'eines ja existents, com ara la plataforma **Goteo** o el mapa de finançament per activar nous serveis de mobilitat elèctrica compartida de **Somcomunitats.coop**.

5. PASSOS PER A LA POSADA EN MARXA DE SERVEIS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA

5.6 Establir model de participacions econòmiques-mobilitat

Per aconseguir un sistema econòmic-mobilitat viable proposem un sistema que converteixi cada aportació en una quantitat concreta d'hores de mobilitat disponibles. Aquestes hores es tarifarien amb un preu/hora concret en funció de la quantitat aportada inicialment. Es proposa el següent esquema:

	APORTACIÓ ENTRE 50 I 249 €	APORTACIÓ ENTRE 250 I 999 €	APORTACIÓ DE MÉS DE 1.000 €
Preu / Hora del lloguer IVA inclòs	5,5 € / hora	5 € / hora	4,5 € / hora

En funció de la quantitat concreta aportada, cada persona o organització disposarà d'unes hores concretes per llogar el o els vehicles amb aquestes condicions econòmiques.

5.7 Cercar empresa instal·ladora de punt de càrrega de confiança

La mobilitat elèctrica és un sector en expansió però encara amb un recorregut limitat, i a vegades, serà complicat trobar un proveïdor de confiança a prop de la nostra Comunitat Energètica. En aquest sentit, recomanem buscar un proveïdor de confiança local. Si no el trobeu, podeu preguntar a la vostra cooperativa energètica o de mobilitat elèctrica compartida de confiança.

Des de les cooperatives de consum estem construint una xarxa de proveïdors externs que ens puguin ajudar a desplegar i mantenir tots els nostres projectes per a la transició energètica.

5. PASSOS PER A LA POSADA EN MARXA DE SERVEIS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA

5.8 Passos necessaris per connectar els vehicles de la comunitat al sistema de gestió de mobilitat elèctrica compartida

Una vegada s'ha adquirit el vehicle, es té l'aparcament i ja hi ha instal·lat el punt de càrrega, el següent pas és realitzar l'activació del servei (configuració) necessària per poder connectar el vehicle o vehicles de la comunitat a un sistema de gestió de mobilitat elèctrica compartida.

Aquest pas és important i porta associades diferents tasques:

1. Creació de la configuració del vehicle dins l'app (informació sobre el vehicle: nombre de places, matrícula, marca i model del vehicle, etc.).
2. Delimitació de la zona on s'ubica l'aparcament del vehicle (geolocalització de l'aparcament, incorporació d'informació sobre l'aparcament –accessos, procés de càrrega, etc.).
3. Disseny de grups tancats (en cas necessari) per reservar l'accés a un o diversos vehicles concrets durant uns dies o en franges horàries definides.
4. Alta de cada vehicle dins del sistema de gestió i facturació.



5. PASSOS PER A LA POSADA EN MARXA DE SERVEIS DE MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA

5.9 Preparar tots els elements comunicatius necessaris per al servei

És important preparar degudament tots els elements comunicatius vinculats a un vehicle elèctric compartit. Considerem que, com a mínim, hi hauria d'haver els següents elements:

ELEMENT	MOTIU
Senyalització aparcament ("Plaça reservada")	- Fàcil identificació per part dels usuaris - Evitar ocupacions per part d'altres vehicles
Vinilació del vehicle	- Per generar pertinença a un projecte concret - Pot dur informació sobre el projecte en cas que es desitgi sumar nous membres
Informació sobre l'aparcament (enllaçada a l'app de reserves)	Conté informació per evitar incidències en l'ús
Creació d'un xat (grup tancat) on poden participar tots els usuaris	Els usuaris poden compartir informació, coneixements i experiència sobre el servei
Creació de materials informatius sobre el servei per incloure dins del vehicle (en format adhesiu o en paper per desar a la guantera)	Conté informació per evitar incidències en l'ús



Finalment, també és recomanable fer alguna acció de comunicació per donar a conèixer la iniciativa a la ciutadania i als mitjans de comunicació.



Exemples d'aparcaments amb vehicles elèctrics compartits amb diferents tipus de senyalització



FORMES JURÍDIQUES PER IMPULSAR UNA COMUNITAT ENERGÈTICA

6. L'ALIANÇA PER IMPULSAR LES COMUNITATS ENERGÈTIQUES

Set entitats dels sectors de la tecnologia, l'energia i la gestió de l'economia social, **Coopdevs**, **Som Energia** i **e-Plural**, que agrupa **EPI Energia per la Igualtat**, **Mycelium Networks**, **Som Mobilitat**, **Suno** i **Tandem Go**, ens hem unit per impulsar Comunitats Energètiques i continuar avançant en la transició energètica transformadora. Amb aquesta aliança ajuntem coneixement i experiència per analitzar, avaluar i tirar endavant diferents models de Comunitats Energètiques i desenvolupar les eines de gestió tecnològica i de governança que permetin replicar i accelerar la creació de Comunitats Energètiques, la seva escalabilitat i una gestió àgil.

Un dels resultats d'aquests objectius és la publicació de 6 guies (una és la que esteu llegint) per difondre eines i recursos per a la posada en marxa de les Comunitats Energètiques en mans de la ciutadania. El conjunt de les guies són:

- **Guia 1: Què són les Comunitats Energètiques**
- **Guia 2: Com iniciar una Comunitat Energètica**
- **Guia 3: Mobilitat elèctrica compartida a les Comunitats Energètiques**
- **Guia 4: Generació d'energia elèctrica renovable a les Comunitats Energètiques**
- **Guia 5: 3 casos pràctics de Comunitats Energètiques**
- **Guia 6: Formes jurídiques per impulsar una Comunitat Energètica**

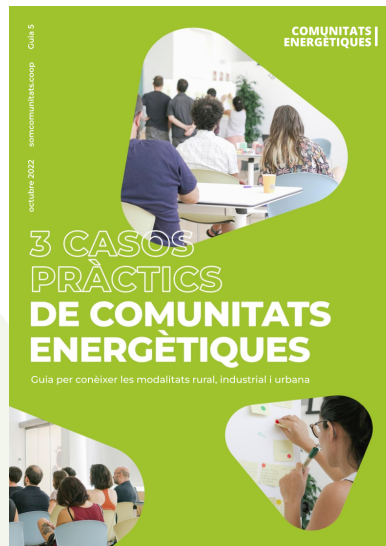


Un altre dels propòsits del projecte és començar a caminar cap a la transició energètica amb els valors de l'economia social, perquè puguin emergir espais col·lectius on es comparteixi l'organització i la producció de més recursos a part de l'energia (com l'alimentació, l'habitatge i les cures), generant impactes positius a escala local arreu del territori.

Per assolir aquest repte, des de les set entitats hem creat una primera versió de la plataforma digital somcomunitats.coop, en la qual les Comunitats Energètiques trobaran algunes eines i recursos necessaris per poder néixer, consolidar-se i créixer tant a nivell comunitari com a nivell energètic.

MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA A LES COMUNITATS ENERGÈTIQUES

7. GUIES PUBLICADES



GUIA 3

MOBILITAT ELÈCTRICA COMPARTIDA A LES COMUNITATS ENERGÈTIQUES

Per a més informació podeu contactar a info@somcomunitats.coop

Edició: octubre 2022

Imatge portada:
Som Mobilitat



Aquesta obra està subjecta a una llicència Creative Commons de reconeixement d'autoria, finalitats no comercials i sense obra derivada. Podeu consultar la llicència completa a:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/es/deed.ca>



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

