

# L'APP "UNI-GO" PER COMPARTIR COTXE: UNA ALTERNATIVA SOSTENIBLE PEL DESPLAÇAMENT DELS UNIVERSITARIS VILAFRANQUINS

## 1. Introducció i motivació

El transport públic sovint no és suficient per cobrir les **necessitats de mobilitat** que tenen els estudiants per anar a les universitats. Davant d'aquesta realitat, estudiants de diversos pobles i ciutats han creat grups de WhatsApp compartits entre persones que tenen cotxe i persones que el necessiten, per tal de coordinar-se i poder compartir el cost dels desplaçaments.

No obstant això, sorgeixen molts problemes en utilitzar aquest mitjà de comunicació. A vegades, el conductor accepta més seients dels que disposa o els usuaris cancel·len la plaça a últim moment i el conductor n'ha d'assumir el cost. A més, el cost del viatge és completament arbitrari i no està regulat mitjançant cap criteri consensuat. Per últim, aquest sistema obliga els estudiants a estar constantment connectats i pendents del WhatsApp per assegurar-se una reserva per a l'endemà o, fins i tot, amb poques hores d'antelació. Amb tot, els universitaris coincideixen que **aquesta manera de gestionar el transport és confusa i desorganitzada**, però continuen usant-la a falta d'una alternativa millor.

Per tant, els estudiants pateixen **molta ansietat deguda a la incertesa i els malentesos** que generen la gestió per aquest medi. No només els usuaris sense cotxe propi pateixen aquestes carències, sinó també els conductors, que sovint prefereixen viatjar sols per evitar els mals de cap d'aquest tràmit.

Així doncs, existeix un segment de la població amb una necessitat clarament no coberta. L'aplicació **Uni-Go** **facilitaria la gestió de compartir cotxe entre universitaris** perquè sigui un procés més còmode, ràpid i senzill. Coordinaria l'ocupació de places disponibles, els horaris i les reserves, i l'establiment de preus i pagaments mitjançant la mateixa plataforma. Així, també contribuiria al que coneixem com a "**economia col·laborativa**", un model econòmic aplicat en l'actualitat principalment a través de plataformes digitals, en el qual els participants no professionals deixen, compren, venen, comparteixen o lloguen béns i serveis infrautilitzats. Es creu que aquest model econòmic ha arribat per revolucionar el mercat i la forma de consum actual. En concret, **la branca del transport col·laboratiu s'anomena *carpooling***.

Amb tot, proposem desenvolupar una aplicació que faciliti l'acte de compartir cotxes entre universitaris, per tal de lluitar contra la problemàtica de la mobilitat al territori i contribuir a la reducció d'emissions de gasos contaminants. A més, aquesta eina permetria millorar la connexió de Vilafranca amb les universitats properes, contribuint a la retenció de talent a la vila i la connexió d'aquest entre ell, potenciant les oportunitats de futur dels joves del territori.

## 2. Objectius

L'objectiu de l'aplicació **Uni-Go** és actuar com a xarxa social per planificar i gestionar els trajectes en cotxe del dia a dia dels estudiants universitaris de Vilafranca. Mitjançant la confiança i l'incentiu d'estalviar temps, diners i CO<sub>2</sub>, pretén connectar conductors que disposen de seients buits amb passatgers propers que tenen el seu mateix destí. Així, aquesta aplicació suposa una millora substancial d'un **sistema de carpooling** ja existent de manera informal, donant-li un nou impuls per **lluitar contra les problemàtiques de mobilitat i de contaminació del medi ambient** que afronta la societat actual. A la vegada, es converteix en una eina útil per **la retenció del talent a la vila i la creació de xarxa** entre aquest.

## 3. Aplicabilitat i escalabilitat del projecte

Habitualment sentim notícies que denuncien un mal funcionament del transport públic, i els usuaris es queixen de les dificultats d'arribar al seu destí. Això afecta especialment als estudiants universitaris, que sovint no poden permetre's desplaçar-se en transport privat propi, ni tampoc poden comptar amb un transport públic suficient. La solució però, no pot passar per l'augment del nombre de cotxes, ja que aquests tenen un gran impacte en el medi ambient, sinó per convertir aquells imprescindibles en un mètode de transport més eficient. Això suposa necessàriament **augmentar el seu grau d'ocupació, reduint l'impacte mediambiental i descongestionant les carreteres, facilitant així la mobilitat.**

Per altra banda, la mentalitat de consum de les generacions més joves ha canviat en les últimes dècades. Existeix una **tendència clara a canviar la possessió per l'accés**. La música o el contingut audiovisuals en són exemples clars, on en comptes de discs o DVDs els joves prefereixen consumir música o pel·lícules en *streaming*. Seguint aquest camí, la mobilitat també s'estén com a servei, oferint més opcions de transport que millorin la qualitat de vida dels ciutadans. Segons l'estudi anual de 2020 de Cetelem, **un 38% dels joves entre 18 i 24 anys van fer ús del servei de compartició de cotxes en l'últim any**. A més, la meitat dels enquestats consideren que aquest servei resulta més econòmic i és la millor solució per al medi ambient.

Coincidint amb aquesta tendència, molts estudiants universitaris de diferents pobles i ciutats s'han organitzat per compartir cotxe i els costos del trajecte. **A Vilafranca, existeix un grup de WhatsApp amb uns 200 membres que viatgen habitualment a la UAB, i grups similars existeixen per tota Catalunya.** Tot i així, com s'ha explicat anteriorment, aquests sistemes informals poden ser desorganitzats i ineficients o, fins i tot, causar malestar i rebuig per part d'alguns potencials usuaris. A més, al no comptar amb més publicitat que el "boca a boca", moltes persones en desconeixen l'existència i acaben optant pel transport privat no compartit, ignorant que altres persones fan aquell mateix trajecte.

La posició geogràfica de Vilafranca és especialment particular i permet entendre la importància d'aquestes iniciatives. **Aquesta vila és un punt central envoltat de facultats prou properes pel desplaçament diari** amb transport privat, però de més difícil accés amb transport públic. Les facultats situades a Bellaterra, Tarragona,

Sant Cugat, Manresa o Igualada en són bons exemples. Aquesta posició territorial però, comporta un cert risc. Sovint, les dificultats en el sistema de mobilitat empenyen a molts universitaris a canviar de residència, fet que suposa la pèrdua de talent als territoris sense prou oferta universitària, com podria ser el cas de Vilafranca.

Així doncs, l'aplicació **Uni-Go** seria una eina molt potent per millorar la mobilitat del territori, reduir-ne l'impacte mediambiental, i potenciar la conservació i la vinculació del talent. Desenvolupant aquesta iniciativa, Vilafranca es convertiria en un **referent en la mobilitat intermunicipal**. A més a més, les possibilitats de creixement d'aquesta aplicació són enormes. L'any 2019/2020, a Catalunya hi havia 282.778 estudiants universitaris. Segons les dades de l'any següent, un 82,8% dels universitaris residien en un municipi diferent del de la seva universitat. Així doncs, això suposa el desplaçament habitual d'aproximadament uns 234.000 estudiants, molts dels quals es desplacen mitjançant el transport privat.

Per tant, **Uni-Go** podria ser una **eina útil per molts altres municipis**, alguns dels quals han desenvolupat vies informals d'organització, com el grup de WhatsApp d'alumnes de la UAB a Vilafranca. Però els universitaris no són els únics que fan desplaçaments habituals i que requereixen el transport privat, sinó que **la proposta es podria estendre a altres col·lectius**, com grans empreses o polígons i zones industrials.

#### 4. Implementació i viabilitat del projecte

Els serveis de *carpooling*, en tractar-se de vehicles privats en els quals es comparteixen els costos del viatge i no hi ha remuneració per al conductor, compleixen amb la Llei 17/1987 d'Ordenació dels Transports Terrestres (LOTT). En data de 9 de juny de 2014, el Ministeri de Foment va confirmar mitjançant un comunicat oficial que la LOTT exigeix que les persones que realitzin transport de viatgers per compte aliena en vehicles de turisme mitjançant retribució han d'estar prèviament autoritzats per l'Administració. Tenint això en compte, podem concloure que la nostra aplicació no és una empresa de transport i, per tant, la seva activitat no està subjecte a la LOTT ni, en conseqüència, a obtenir una autorització administrativa.

Aquest és el cas també d'altres conegudes empreses com BlaBlaCar o Hoop Carpool, a les quals cal fer menció com a **principals competidores** de la nostra proposta. BlaBlaCar és la plataforma per a compartir cotxe més popular a l'estat espanyol, amb més de 5 milions d'usuaris. Va néixer el 2010 a França i la idea va calar ràpidament entre la població jove. Segons l'empresa, la mitjana d'edat dels seus passatgers és de 33 anys. Tot i així, ofereixen principalment trajectes poc freqüents i llargs, de 270km de mitjana. El preu a pagar el fixa el conductor, seguint uns estàndards proposats per la mateixa aplicació. Per tant, el model no aposta pel repartiment equilibrat de costos, sinó per proporcionar al passatger un preu més barat i un desplaçament més ràpid que el transport públic, disminuint el cost del trajecte pel conductor.

Per altra banda, Hoop Carpool està pensada per compartir cotxe en els desplaçaments del dia a dia (feina, universitat, gimnàs...). Recomanen establir un preu de trajecte de 0,09€/km, però és el conductor qui finalment defineix el preu, i el pagament es fa mitjançant la mateixa aplicació. El preu del desplaçament no disminueix

segons el nombre de persones que l'utilitzen, sinó que sempre serà el mateix pels passatgers i el conductor rebrà més o menys diners. Compta amb més de 7 mil usuaris i està disponible a tota Espanya, però actualment és popular només a la Comunitat de Madrid.

Així doncs, la proposta d'Uni-Go, més enllà d'estar **enfocada al territori català i la població universitària**, pretén aconseguir un **repartiment més just dels costos entre els usuaris**. A més, l'app seria gratuïta i es descarregaria a través de Google Play o App Store, i no comptaria amb comissions pels trajectes.

Concretament, cada conductor podria **publicar un viatge de forma puntual o establir una rutina en els diferents dies de la setmana**. D'aquesta manera, si un usuari té previst realitzar un mateix trajecte cada divendres, podria configurar l'app perquè aparegui automàticament sense haver de publicar-lo novament. A l'anunci de cada trajecte s'indicaria **el preu, el nombre de persones que ocupen el vehicle, i el punt d'inici i final del viatge**. A més, l'app, incorporaria un **sistema de ressenyes i valoracions dels usuaris** que facilitaria la confiança.

La **publicitat** de l'app es duria a terme principalment a través de les xarxes socials i altres eines habitualment utilitzades per la població jove universitària, com les webs per a compartir apunts. L'objectiu en els 3 primers anys seria assolir uns 35.000 usuaris registrats a Catalunya, un 25% dels usuaris de BlaBlaCar.

Finalment, aquest és l'anàlisi DAFO de la proposta:

<b>Fortaleses</b>	<b>Debilitats</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Coneixement de les necessitats dels clients potencials</li> <li>- Focalització en el territori català</li> <li>- Integració de la gestió completa del <i>carpooling</i></li> <li>- Fàcil obtenció de l'app gratuïta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Falta de fonts de finançament clares</li> <li>- Dependència dels usuaris per a la qualitat i creixement del projecte</li> <li>- Por i desconfiança al desconegut</li> </ul>
<b>Oportunitats</b>	<b>Amenaces</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Popularització de l'economia col·laborativa</li> <li>- Major conscienciació del medi ambient</li> <li>- Pujada de preus en els impostos i costos relacionats amb el transport i el combustible</li> <li>- Interès de col·laborar per part d'entitats públiques</li> <li>- Augment de la confiança en el transport col·laboratiu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un competidor molt popular</li> <li>- Lleis poc clares</li> <li>- Baixada temporal dels preus del transport públic</li> <li>- Projecció de millora de la xarxa de transport públic</li> </ul>

## 5. Impacte del projecte

El projecte de *carpooling* **Uni-Go** respon a diversos objectius de l'Agenda 2030. En primer lloc, contribueix a **millorar la salut i el benestar** de totes les persones participant en l'**acció pel clima**. La relació entre transport i medi ambient des de la perspectiva d'eficiència s'ha convertit des de fa anys en un dels pilars de la sostenibilitat, i els viatges compartits contribueixen considerablement a millorar-la. Aquesta forma de mobilitat s'està posant de moda principalment pel seu estalvi econòmic, però també per la creixent conscienciació mediambiental dels ciutadans. Gràcies a aquest canvi de mentalitat, Espanya va obtenir la posició 20 en el rànquing de 2021 de desenvolupament sostenible a escala mundial.

Són moltes les evidències que viatjar de manera col·laborativa mitjançant *carpooling* és molt beneficiós pel medi ambient. De fet, segons l'estudi de BlablaCar al 2018, organitzat per Zero Empty Seats, els membres d'aquesta plataforma van organitzar 95,3 milions de viatges durant aquell any, fet que va suposar una emissió de 2,17 milions de tones de CO<sub>2</sub> davant dels 3,03 milions de tones que s'haguessin generat sense l'ús d'aquesta aplicació. És a dir, només comptant els trajectes organitzats amb BlaBlaCar, sense tenir en compte altres plataformes o viatges compartits de manera independent, l'estalvi de carboni va ser de 894.000 tones de CO<sub>2</sub> en un sol any, equivalents a tres mesos de trànsit en una ciutat de la mida de Berlin.

A més a més, **compartir mitjans de transport elimina vehicles del carrer, disminuint la contaminació i alliberant també espai de circulació i aparcament**, que pot ser utilitzat per altres finalitats. S'estima que, el 2023, el cotxe compartit suposarà uns estalvis directes i indirectes de 6,4 milions de tones de CO<sub>2</sub>.

Amb tot, el desenvolupament d'una app de *carpooling* a Vilafranca suposaria una enorme millora del medi, però també de la mobilitat dels seus ciutadans. En centrar-se en la població universitària, aquesta app facilitaria la retenció de talent al territori i promouria la creació d'una xarxa de contactes que pot ser beneficiosa pel futur dels joves estudiants. En aquest sentit, Vilafranca avançaria en l'objectiu de convertir-se en **una vila més sostenible**, responent així als objectius de l'Agenda 2030.

**Noms i Cognoms:** Miquel Compte González // Lúdia Ocaña Montfort

“Miquel Compte González i Lúdia Ocaña Montfort, mitjançant el present acceptem expressament el tractament de les nostres dades personals en els termes que s'estableixen en les bases reguladores d'aquest concurs.”