

J5

Jornades del Pacte Industrial
Número 5

Jornada

Un nou marc per a la mobilitat sostenible



**Associació Pacte Industrial
de la Regió Metropolitana de Barcelona**

Tel.: (34) 932 600 222
pacte@pacteindustrial.org
www.pacteindustrial.org

ISSN edició electrònica: 2938-2416

Juliol 2026

©Associació Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

Les opinions expressades en els documents d'aquesta col·lecció corresponen als seus autors. El Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona no s'identifica necessàriament amb aquestes opinions.

El Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona és una associació, constituïda l'any 1997, amb la missió de configurar una aliança estratègica entre administracions públiques, organitzacions empresarials i sindicats, per impulsar la competitivitat de la indústria, fomentar la creació d'ocupació i millorar la cohesió social i la sostenibilitat al territori metropolità.

Índex

Presentació de la jornada	5
Benvinguda Jordi Gazo , vicepresident d'AEMES Smart Carles Rivera , coordinador gerent del Pacte Industrial	7
Ponència «Nova llei i marc normatiu de mobilitat: què canvia per a les empreses i les administracions locals?» Susi López , directora general de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya	9
Taula rodona «Solucions per adequar la teva empresa a la nova llei: eines, serveis i casos reals per desplegar un pla de mobilitat efectiu i mesurable» Lourdes Bueno , responsable d'Estratègia de Compensació, Beneficis i Polítiques de Recursos Humans de SEAT & CUPRA Laia Garriga , gerent de Transferència Tecnològica i Projectes Estratègics d'EURECAT Jordi Gazo , fundador de Floox i vicepresident d'AEMES Smart Carlos Martínez , responsable de Mobilitat Sostenible de BBVA Espanya Mónica Sánchez , responsable de Medi Ambient, Salut, Seguretat i Sostenibilitat de Boehringer Ingelheim Moderador: Joan Guzmán , sènior project manager especialista en mobilitat d'Eclipse Partners	15
Presentació «El nou Pla director de mobilitat (pdM) 2026-2031 i la importància dels mecanismes d'estandardització dels plans de mobilitat urbana (PMU)» Manuel Valdés , director general de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM)	27
Presentació «El Pla metropolità de mobilitat urbana (PMMU) 2025-2030 i les possibilitats que obre per al teixit empresarial de mobilitat» Maite Pérez , cap del Servei de Mobilitat Sostenible de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)	34
Taula rodona «Reptes i estratègies de les administracions locals per millorar la mobilitat laboral» Jordi Boixader , cap de la secció d'Innovació del Desenvolupament Econòmic de la Diputació de Barcelona Marc Iglesias , director de Serveis de Mobilitat Sostenible de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) Laura Llavina , cap del Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Granollers Marc Segura , cap del Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat Moderador: Omar Minguillón , representant de la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial	41
Resum de la jornada i línies d'acció per al futur Neus Olea , directora d'AEMES Smart	53

Presentació de la jornada

La Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial treballa conjuntament amb els agents del territori metropolità per impulsar un ecosistema col·laboratiu que contribueixi a avançar cap a una mobilitat més sostenible. Fa anys que el Pacte Industrial treballa en aquest àmbit des de diferents perspectives: la mobilitat als polígons d'activitat econòmica, l'accessibilitat als llocs de treball, els plans de mobilitat, la figura del gestor de mobilitat i la mobilitat de les mercaderies. Actualment, la seva principal línia de treball se centra a millorar la connectivitat i l'accessibilitat als polígons i a ordenar la logística mitjançant una millor coordinació metropolitana. L'objectiu compartit del Pacte Industrial és fer de la mobilitat sostenible una palanca de transformació econòmica, territorial i social. En aquest procés, el món local té un paper clau per fer aterrar al territori les polítiques de mobilitat i convertir-les en millores tangibles, en col·laboració amb les empreses.

En aquest marc, el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i AMES Smart, amb la col·laboració de la Fundació La Caixa i el suport de l'ATM, l'AMB, l'Oficina Zero d'AEBALL i el Fòrum Indústria de la Mobilitat Sostenible del Pacte Industrial, han organitzat la jornada «Un nou marc per a la mobilitat sostenible». La trobada ha reunit representants institucionals, professionals del sector i agents econòmics per explorar el nou marc de la mobilitat sostenible, centrada en l'impacte de la nova llei i en el paper clau de les estratègies col·laboratives per reforçar la competitivitat empresarial i territorial.

L'objectiu de la jornada ha estat oferir una visió pràctica i actualitzada dels canvis normatius, així com de les oportunitats que sorgeixen per a les empreses i els territoris que aposten per models de mobilitat més eficients, innovadors i sostenibles. A través de l'intercanvi d'experiències i bones pràctiques, s'ha volgut fomentar la cooperació entre agents públics i privats, per impulsar solucions que generin valor econòmic, social i ambiental.

Aquest document recull la transcripció de la jornada —celebrada el 22 d'abril de 2026 al Palau Macaya—, amb les aportacions d'experts del sector públic i privat. La jornada, que s'emmarca en la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial, ha inclòs dues taules rodones. La primera s'ha centrat en solucions per adaptar les empreses a la nova normativa, i la segona ha abordat els reptes i les estratègies de les administracions locals per millorar la mobilitat laboral. A més, s'ha presentat el nou Pla director de mobilitat (pdM) 2026-2031 i el Pla metropolità de mobilitat urbana (PMMU) 2025-2030.

Explorem el nou marc normatiu de la mobilitat sostenible; també les oportunitats que se'n deriven per a empreses i territoris que aposten per models eficients i innovadors

Un nou marc per a la mobilitat sostenible

(22-04-2026)

Un nou marc per a la mobilitat sostenible

(22-04-2026)

Benvinguda

Marcel Martínez: Benvinguts a totes i a tots a la jornada «Un nou marc per a la mobilitat sostenible».

En primer lloc, en nom d'AEMES Smart i del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana, volem donar les gràcies a la Fundació "la Caixa" per cedir-nos aquest fantàstic espai, que és l'auditori del Palau Macaya, i també volem agrair la col·laboració de l'ATM (Autoritat del Transport Metropolità) i l'AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona), de l'Oficina Zero d'AEBALL i del Fòrum de la Indústria de la Mobilitat Sostenible del Pacte Industrial.

A continuació, parlarà, en primer lloc, Jordi Gazo, vicepresident d'AEMES Smart.

Jordi Gazo, vicepresident d'AEMES Smart: Bon dia a tothom. Com a vicepresident d'AEMES Smart, és un plaer donar-vos la benvinguda i coorganitzar aquesta jornada amb el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Avui juntem Administració, empresa i món associatiu per parlar d'una cosa molt concreta: com convertir la nova llei i els plans de mobilitat en projectes reals al territori, amb flotes electrificades i una infraestructura de recàrrega que funcioni de veritat. En un moment en què la transició energètica i la descarbonització del transport són una prioritat, és imprescindible que tots els actors implicats treballem aliats, amb una visió compartida. La nova normativa ens marca el camí, però som nosaltres, des del territori i des de la indústria, els qui hem de transformar-la en resultats tangibles.

A AEMES Smart representem un ecosistema d'empreses i entitats relacionades amb la mobilitat i l'entorn sostenible. Som més de dos-cents socis entre pimes, *startups*, grans empreses i institucions públiques. El Pacte Industrial aporta la mirada al territori i des de la indústria; per tant, aquest és l'espai idoni per identificar barreres, accelerar oportunitats i reforçar la col·laboració publicoprivada, amb l'objectiu que entre tots aconseguim que realment passin coses. Gràcies per ser aquí. Us animo a un debat franc i pràctic. Gràcies.

Carles Rivera, coordinador gerent del Pacte Industrial: Us vull donar també la benvinguda i agrair-vos que sigueu aquí, en aquesta primera

Cal la col·laboració publicoprivada per identificar barreres i accelerar el progrés de la mobilitat en un entorn sostenible

col·laboració entre l'associació Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i AEMES Smart.

Abans recordàvem amb Jordi Gazo que tot just fa quatre dies vam signar un conveni de col·laboració, i avui estem fent una jornada que creiem que serà molt interessant. També vull reconèixer a Rosa Fiol, presidenta d'AEMES Smart i vicepresidenta del Pacte Industrial, i a Neus Olea que han estat fonamentals per signar aquest conveni i impulsar aquesta jornada. També aprofito per agrair als dos equips que han treballat conjuntament, l'equip d'AEMES Smart —en Marcel, l'Aida i la Marta— i el del Pacte Industrial —el Carlos, l'Albert i la Sandra—, que han fet possible aquesta col·laboració i aquesta jornada.

Per al Pacte Industrial, la mobilitat sostenible no és una qüestió accessòria, i ja des dels seus inicis, fa vint-i-cinc anys, el Pacte té una Comissió de Mobilitat. Això demostra que és un dels temes troncats, perquè la mobilitat està vinculada amb la competitivitat del territori, que, en el fons, vol dir competitivitat de les empreses que es troben en aquell territori. No cal que us expliqui per què hi ha aquesta relació entre competitivitat i mobilitat, i només diré que és important perquè condiciona els temps, els costos, l'accés al talent o l'eficiència logística, com ja sabeu perfectament. Hem treballat aquests aspectes des de la Comissió de Mobilitat del Pacte, presidida pels companys de la UGT de Catalunya, en particular per Juanjo Casado els darrers anys, i avui estarà representada per Omar Minguillón. És una comissió que s'ha ocupat d'aquests temes vinculant-los a l'economia productiva. Per tant, el vincle economia productiva - territori - benestar és fonamental perquè el Pacte Industrial s'involucri en les qüestions que avui tractarem.

S'emmarquen en aquest conveni de col·laboració dues entitats, una marcadament empresarial com AEMES Smart i una altra, el Pacte Industrial, que reuneix més de cinquanta ajuntaments, consells comarcals, la Generalitat de Catalunya —a qui també vull agrair la seva presència— i altres entitats, com col·legis professionals i universitats, perquè creiem que, des de la cooperació, es poden impulsar mesures que considerem necessàries per a la competitivitat del territori i de les empreses. Normalment, les mesures que tenen impacte en la competitivitat no depenen de solucions màgiques d'una administració. Gairebé diríem que és impossible fer-ho tot sol i que la majoria de les solucions i mesures de competitivitat i de política industrial que tenen èxit es fan des de la cooperació publicoprivada. Aquest és l'enfocament des del qual organitzem debats i jornades, amb la idea de treballar conjuntament en polítiques fruit de la concertació i la cooperació. Des del Pacte Industrial, no només tractem els temes que tenen relació amb la mobilitat pròpiament dita, és a dir, l'accés als llocs de treball i l'accessibilitat als polígons, sinó que, darrerament, hem volgut posar en relleu la importància de la mobilitat com a sector productiu, i l'existència d'una entitat com AEMES Smart n'és un exemple clar.

Quan parlem de mobilitat, no parlem només d'un problema a resoldre, sinó també d'oportunitats de creació de llocs de treball, de creació d'activitat econòmica i, per tant, de transformació d'un sector, en un sentit que pot resultar molt interessant per als objectius de benestar, competitivitat i qualitat de vida dels treballadors.

Una de les coses sobre les quals avui reflexionarem és com passar del diagnòstic a la implementació. Com en totes les jornades que impulsem des del Pacte Industrial, ens volem plantejar aquests debats i

La mobilitat compromet la competitivitat perquè condiciona els temps, els costos, l'accés al talent i l'eficiència logística

aquesta reflexió de manera que, a partir de demà, les puguem transformar en mesures que valguin la pena, cadascú des de la seva posició, ja siguin alcaldes o alcaldesses, regidors i regidores de promoció econòmica, empreses, etc.

Considerem que la nova Llei de mobilitat obre un marc interessant per fer aquesta reflexió i, per això, hem volgut conèixer millor aquesta Llei i veure quines són les oportunitats que es poden generar a partir d'aquesta. Al capdavant, el nostre objectiu compartit és que la mobilitat sostenible no sigui només una exigència normativa, sinó una autèntica palanca de transformació econòmica, territorial i social. Si treballem plegats amb ambició i amb realisme, la mobilitat sostenible pot ser una oportunitat per fer territoris més competitius, més connectats i més habitables.

Moltes gràcies. Us desitjo una molt bona jornada.

Marcel Martínez: Gràcies per la presentació inicial.

Passarem al primer bloc, que començarem, en primer lloc, amb la ponència de Susi López, directora general de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya. Tot seguit, Joan Guzmán, que és Sènior Project Manager d'Eclipse Partners, ens presentarà i moderarà la primera taula rodona d'aquesta jornada.

Ponència «Nova Llei i marc normatiu de mobilitat: què canvia per a les empreses i les administracions locals?»

Susi López, directora general de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya: Bon dia. Avui parlaré de la situació actual de la Llei de mobilitat, una llei aprovada pel Govern espanyol i que, per tant, no és una llei catalana.

Per a la reunió d'avui hem seleccionat alguns dels elements d'aquesta Llei que poden ser d'interès per a vosaltres, però també tenim la voluntat que sigui una primera reunió en la qual us expliquem en quin estat es troba la Llei. Crec que seria de molt d'interès que, cada cert temps, féssim una trobada en la qual expliquéssim com va evolucionant, perquè aquesta Llei s'acaba d'aprovar i començarà a desenvolupar-se ben aviat. Ara us explicarem quins són els redactats d'alguns aspectes de la Llei, però, a poc a poc, anirem tenint més detalls de com es va desenvolupant en el sistema de finançament, els diferents instruments que preveu aquesta Llei.

Com a aspectes previs, voldria recordar la planificació que porta fent Catalunya des de l'any 2003, ja que és rellevant. El territori de Catalunya té una planificació de mobilitat molt important i això és mèrit de tots, tant de la ciutadania com d'empreses i de l'Administració. Des del 2003, ja fa vint-i-tres anys, estem desenvolupant una política de mobilitat canalitzada a través de la mateixa Llei de mobilitat, en la qual s'incorporaven molts dels aspectes que ara incorpora la nova llei estatal. És a dir, hi ha una diferència de vint-i-tres anys, i en aquest territori es va avançar molt en el que seria la planificació de la mobilitat, i no només respecte d'Espanya, sinó també d'Europa. Vint-i-tres anys enrere, Catalunya tenia una llei de mobilitat quan pocs països en tenien. Volem posar això en relleu perquè és mèrit de tots: de les administracions, que han anat fent els plans de mobilitat en els seus territoris; de les empreses, que han anat fent plans de desplaçament; de l'ATM, que ha anat fent els plans directors... Així, doncs, el 2003 comença la nostra

Ja el 2003, Catalunya tenia una llei de mobilitat quan pocs països en tenien una

Llei de mobilitat, la catalana, i de la qual deriven les directrius nacionals de mobilitat que després veureu que tenen el seu equivalent en la Llei de mobilitat estatal, que són aquelles directrius cap on t'has de dirigir en qualsevol dels instruments de planificació que determina la llei. Si has de fer un pla director de mobilitat a tot el territori de la regió de Barcelona, hauràs de fer-ho seguint aquelles directrius. Què són les directrius? Són com una *check list* de diferents aspectes que ha de complir una llei, com: orientar-la perquè la mobilitat sigui inclusiva; orientar-la perquè en la mobilitat predominin els mitjans actius; tenir una bona oferta de transport públic en tot el territori, encara que siguin zones de baixa densitat, encara que siguin polígons, etc. Això són les directrius de mobilitat.

Per tant, tenim unes directrius de mobilitat fa molts anys, tenim plans de mobilitat a diferents territoris des de fa molts anys i tenim plans específics, com serien el Pla de transports de viatgers i el Pla d'infraestructures de Catalunya, és a dir, aquells grans plans que ens diuen cap on hem d'anar. A més, tenim un altre instrument molt interessant, que són els estudis d'avaluació de mobilitat generada, que ens han ajudat molt durant aquests anys a fer que en els nous desenvolupaments urbanístics o un sector d'activitat que es crea nou, ja des del seu origen, quan s'està fent la planificació d'aquest desenvolupament, es tinguin en compte tots els requeriments de mobilitat que faran que aquell àmbit estigui ben integrat i que, realment, es pugui implementar una mobilitat diferent a la del vehicle privat, que hi hagi alternatives al vehicle privat. En cas que sigui un sector d'activitat, cal que hi hagi una bona oferta de transport públic, perquè tothom es pugui desplaçar en transport públic i que no sigui necessari que, una vegada fet el polígon, hagi de venir l'Administració a veure quins serveis fan falta, sinó que ja s'estudiï d'origen sabent la demanda que generarà en aquell àmbit, quina n'és l'oferta, quines són les condicions que ha de tenir aquell entorn, quines parades d'autobús, quins carrils bici o quines voreres ha de tenir, perquè tot això es pugui dur a terme i no anar sempre amb efectes retardats, com ha passat durant molts anys i continua passant encara ara en alguns territoris.

Tot això ho tenim des de fa vint-i-tres anys i, per tant, cal tenir-ho en compte.

Vegem, ara, la nova Llei de mobilitat per valorar les coses noves que aporta, però també per saber què estem fent ja i que, en conseqüència, no serà complicat per a nosaltres adaptar-nos a la nova Llei.

Primer, cal dir que, atès que Catalunya té competències en temes de mobilitat, ens podem preguntar si aquesta nova Llei serà obligatòria per a nosaltres: serà obligatòria en la mesura que vulguem aspirar a cobrar ajudes que pugui fer l'Estat relacionades amb la mobilitat. El que fa l'Estat espanyol és considerar que, si està donant ajudes al transport públic, cal que ens adaptem a les condicions que es marquin. No veig en absolut que això sigui un problema perquè, al final, si nosaltres, des de Catalunya, veiem que han incorporat elements que són bons per a l'interès general i per dirigir-nos cap a aquesta mobilitat, és evident que incorporarem aquells elements que vegem que ha aportat l'Estat i que nosaltres no tenim en els nostres instruments. El que es vagi desenvolupant, arran de la Llei de mobilitat espanyola, la Generalitat ho anirà incorporant en els propis instruments i, per tant, estarem sempre alineats.

Aplicant els estudis d'avaluació integrada, hem fet que els nous desenvolupaments urbanístics tinguin en compte els requeriments de mobilitat des del començament

La Generalitat incorporarà els elements bons per a l'interès general que planteja la Llei de mobilitat espanyola. Aquí, l'experiència prèvia facilitarà l'adaptació a la nova normativa

Cap on diu la Llei de mobilitat que ha de tendir la mobilitat? Bàsicament:

- La mobilitat és una condició essencial del benestar i de la qualitat de vida.
- Es configura com un dret ciutadà necessari per exercir drets com el treball, l'educació, la salut o l'oci.
- La garantia del dret a la mobilitat ha d'arribar a tot el territori.
- Atenció específica a zones rurals i territoris despoblats.
- Evoluciona el concepte de mobilitat-sostenibilitat i avança en els reptes ambientals.
- Incorpora aspectes com la igualtat, la inclusió i la dimensió social.

El primer que està fent la Llei, com us deia, és aprovar dos decrets que seran la base per construir aquests elements de governança:

1. El Fòrum de Mobilitat Sostenible, que és un instrument de cooperació entre totes les administracions competents en matèria de transports i mobilitat (AGE, CCAA i municipis).
2. El Consell Superior de Mobilitat Sostenible, que es configura com l'òrgan superior d'assessorament, consulta i debat de l'Administració en assumptes que afecten el funcionament del sistema de transports, i serveix de via institucional de participació dels sectors econòmics, les organitzacions socials i les persones usuàries, inclòs el sector associatiu de la discapacitat.

Aquest és el primer pas del que s'està desenvolupant ara, i, a partir d'aquest pas, es començaran a desenvolupar els instruments que marca aquesta Llei.

En aquesta Llei s'incorpora l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM), que és un espai on ha d'arribar tota la informació relativa a la mobilitat, des de plans de mobilitat fins a dades relatives als usuaris del transport públic. És un gran repositori de dades estructurades i dades interoperables, i que, per tant, facilitarà en el futur que aquestes dades puguin estar a l'abast de tothom —empreses, universitats, etc.— per poder desenvolupar productes. És el mateix esperit que tenim nosaltres en el CGIM, el Centre de Gestió de la Informació de Mobilitat, que tenim actualment ubicat a l'ATM de Barcelona, però per recollir informació de tot Catalunya. Per tant, nosaltres ho tindrem relativament fàcil perquè ja tenim aquest repositori per enviar tota la informació cap allà.

En segon lloc, tenen els DOMOS (Document d'Orientacions per a la Mobilitat Sostenible) com a eina important per desenvolupar la Llei, que serà el nostre equivalent a les directrius nacionals de mobilitat. Es tracta d'uns documents amb orientacions generals per a la mobilitat sostenible que ajudaran a desenvolupar plans de mobilitat i plans d'empresa, és a dir, recomanacions metodològiques i guies de bones pràctiques. Es consideraran documents de caràcter vinculant.

Parlem, ara, d'uns quants instruments que ja marca la Llei, que obliga a fer plans de mobilitat a entitats locals. Aquí, com ja sabeu, era obligatori fer-ho des de fa molt temps, per a municipis de més de 50.000 habitants i també per als de més de 20.000 habitants que tenien problemes de contaminació. El que s'estipula és que:

- En el termini d'un any, els municipis d'entre 20.000 i 50.000 habitants han d'aprovar un pla de mobilitat sostenible simplificat.
- S'ha de revisar als 6 anys i fer-ne un seguiment cada 3 anys.

La nova Llei configura la mobilitat com un dret ciutadà, amb atenció a la inclusivitat i a la cobertura de les zones menys poblades

Preveu un espai de centralització d'informació, l'EDIM, i orientacions normatives de caràcter vinculant, els DOMOS

- La disposició dels plans serà requisit per accedir al finançament estatal de la mobilitat sostenible.

L'altre instrument de planificació són els plans de mobilitat sostenible per a grans centres d'activitat. Això, nosaltres, ho teníem quan es tractava d'una nova construcció, quan apareixia un nou centre comercial, però els que ja existien no tenien aquesta obligació de disposar de plans de mobilitat. Aquí, els instruments que s'estableixen són que:

- El MITMA establirà quins són els grans centres d'activitat, i, una vegada definits, en un període de 18 mesos, aquests hauran de disposar d'aquests plans.
- Revisió cada 5 anys.
- Caldrà designar un gestor de mobilitat —és una figura de la qual fa molts anys que parlem aquí.
- Aprovat a l'entitat local on pertanyi.

El tercer instrument serien els plans de mobilitat sostenible al treball, que també fa molt temps que estem fent aquí, tot i que realment s'han impulsat amb la nova Llei de canvi climàtic de fa escassament un any, amb el Decret de qualitat de l'aire.

Aquí cal destacar:

- Que són obligatoris en centres de més de 200 treballadors o 100 per torn.
- Termini: 12 mesos (pel RD 7/2026, de desembre).
- Negociació amb la representació legal dels treballadors.
- Els convenis col·lectius han d'incloure la negociació de mesures per fomentar la mobilitat sostenible en els desplaçaments a la feina. Aquesta part és molt important perquè hi ha una disposició final a la mateixa Llei que el que fa és una modificació sobre els estatuts dels treballadors i de mobilitat sostenible, fent que els treballadors hagin d'incorporar en les seves negociacions aspectes vinculats al pla de desplaçament d'empresa. És un tema que es considera cabdal i que ha de formar part d'aquestes negociacions, i, per tant, els convenis col·lectius han d'incloure la negociació de mesures per fomentar la mobilitat sostenible en els desplaçaments cap a la feina. Això pot impulsar que realment hi hagi un canvi modal en relació amb la mobilitat en el treball, que és una de les mobilitats que depèn més del vehicle privat.

L'altra cosa que hem volgut destacar aquí és la possibilitat que les entitats locals i les comunitats autònomes podran promoure serveis de mobilitat de connexió amb el ferrocarril en qualsevol de les seves formes, entre els municipis que no disposin d'estació de ferrocarril i les estacions més properes de ferrocarril convencional o de la xarxa d'alta velocitat, amb horaris coordinats amb els dels serveis ferroviaris, sempre que no existeixi un servei regular d'autobús que cobreixi aquesta relació. També podran promoure connexions amb línies regulars d'autobús existents quan un municipi no disposi de parada pròpia, coordinant-ne els horaris. Quan aquests serveis es prestin amb vehicles de turisme (per exemple, taxi o transport a demanda), les comunitats autònomes poden crear àrees de prestació conjunta o ampliar el règim regulador existent a les estacions ferroviàries.

El finançament és l'altre tema que està generant més expectativa en tot el territori, perquè es vol crear un Fons Estatal de Contribució a la

Els plans de mobilitat sostenible seran obligatoris en tots els grans centres d'activitat i als centres de més de 200 treballadors o 100 treballadors per torn

Mobilitat Sostenible (FEMCO). Tenim moltes expectatives creades, però el cert és que encara no se sap si això farà modificar gaire els imports que ja tenim actualment d'ajudes. Avui dia, ja s'està ajudant els municipis que tenen sistemes de transport públic amb unes aportacions que dona l'Estat anualment per ajudar a sufragar el gran dèficit que té el transport públic. El transport públic, d'autobusos concretament, suposa per a tots els municipis un esforç econòmic molt important, perquè amb les tarifes actualment no se n'arriba a pagar més d'un 30-40 %. Això vol dir que l'ajuntament es veu obligat a sufragar aquest 60-70 %, com fa la Generalitat de Catalunya en els serveis propis de la seva competència. Per això, tots tenim moltes expectatives per veure si les aportacions que s'estan fent anualment poden créixer o no. Això encara no se sap, perquè primer s'han d'aprovar els òrgans de governança, i aquests hauran de veure quina proposta de finançament fan per a tot el territori, per a autoritats de transport metropolità i municipis, i veure, així, com canvia respecte a la situació que tenim ara.

A més de sostenir el transport públic col·lectiu, també preveu aportacions econòmiques estatals destinades a:

- impulsar la descarbonització del transport;
- fomentar la digitalització i la innovació en mobilitat;
- millorar l'accessibilitat universal i la cohesió territorial.

A més, el fons finança costos operatius i, de manera complementària, subvencions per a inversions; serveis urbans i interurbans, metropolitans i rurals, i la cobertura pot arribar fins al 50 % del cost del servei.

Quant a innovació i dades, també tenen tot un capítol important, ja que es dona molta rellevància a aquest tema. Per això, faciliten l'aparició dels *sandbox*, que són aquests laboratoris legals i controlats on es poden provar innovacions de mobilitat abans d'aplicar-les de manera general. Aquests espais de proves permeten, per exemple, provar vehicles automatitzats i connectats, nous serveis de mobilitat, tecnologies digitals, solucions intel·ligents de gestió de transport...

Pel que fa a les zones rurals, es preveu un impuls al transport públic a demanda en zones rurals, en coordinació amb CCAA i entitats locals, ja que, per raons òbvies, hi ha menys població i el cost per persona és molt més elevat, la qual cosa fa que calgui aplicar molts esforços econòmics perquè, sovint, acabem tenint unes ofertes molt baixes de transport públic, i això es tradueix en un repartiment modal molt favorable al vehicle privat.

El transport a demanda significa que és un servei de transport que només es desplaça a aquell punt si té prou demanda. Ja hi ha usuaris que demanen el servei; és una línia imaginària, diríem, i no necessàriament l'autobús ha de passar per totes les parades, però des d'unes parades concretes es fan unes demandes i el sistema acaba calculant la ruta mínima i si cal o no cal enviar aquella expedició.

També es parla de:

- La concessió de serveis com a modalitat general. Possibilitat també del contracte de serveis.
- Es manté el principi d'exclusivitat en la prestació de serveis regulars.
- Possibilitat de trànsits concurrents per raons d'interès general per via reglamentària o previsió en els plecs, amb aprovació del Govern.

Es crearà el Fons Estatal de Contribució a la Mobilitat Sostenible i laboratoris de proves d'innovació en mobilitat

A les zones rurals s'impulsarà el transport públic a demanda i els serveis directes de connexió coordinada amb la xarxa ferroviària

És a dir, avui sembla sagrat que, si hi ha una línia interurbana, o urbana, que està fent un recorregut determinat, hi ha exclusivitat de servei i, per tant, no es pot permetre que una altra línia d'autobús pugui donar servei en un àmbit que pugui ser de la cobertura d'aquella línia que ja tens creada. Per això, es manté aquesta exclusivitat, però, en determinats casos, es podria acabar permetent que hi hagués aquest trànsit concurrent i permetre que dos serveis diferents puguin fer un tram concret. Seria el cas, per exemple, d'un servei que va directe per connectar amb una estació ferroviària.

També parla de regular noves modalitats com:

- Transport a demanda: modalitat de transport públic com el transport regular i el discrecional.
- Mobilitat col·laborativa: transport privat particular. Només es permet repartir despeses del viatge (combustible, peatges, etc.), no obtenir benefici econòmic.
- Vehicle compartit (*car sharing*): s'inclou en l'activitat de lloguer de vehicles sense conductor. És una activitat professional i regulada, amb vehicles gestionats per empreses o operadores. Això ja va aparèixer a Barcelona, amb Avancar, però va arribar massa d'hora i no va funcionar. Era un servei que permetia, sobretot, eliminar el segon o el tercer vehicle familiar —en altres països, va arribar a eliminar el vehicle principal de la família—, ja que reservaves el vehicle i feies el desplaçament pagant només per formar part de l'empresa i, a la vegada, per la utilització. Al final, fent el còmput global en funció de la utilització que feies del vehicle privat, pot ser molt útil, sobretot per a col·lectius professionals que acaben repercutint aquell cost de desplaçament en la seva activitat professional. El *car sharing* està molt implantat en països nòrdics i estic convençuda que aquí entrarà cada vegada amb més força.

Per acabar, com a conclusions, podem assenyalar les següents:

- **Sistema de mobilitat integrat i intermodal.** Es reforça la connexió entre modes de transport (tren, autobús, mobilitat compartida...) amb serveis coordinats.
- **Planificació i governança més coordinades.** S'estableixen instruments estratègics i més cooperació entre administracions per garantir coherència en les polítiques de mobilitat.
- **Finançament estable.** Es crea un sistema de finançament públic més estable per assegurar la viabilitat del transport públic i les polítiques de mobilitat sostenible.
- **Impuls de la innovació i la digitalització.** Es promouen espais de prova (*sandbox*), la digitalització dels serveis i l'ús de dades per millorar l'eficiència del sistema.
- **Dimensió social i laboral de la mobilitat.** La mobilitat s'integra en l'àmbit laboral mitjançant plans de desplaçament sostenible a les empreses i mesures de negociació col·lectiva. Per tenir un bon personal treballador també cal tenir una bona alternativa de desplaçament a un determinat territori, ja que hi ha professionals que potser no hi van perquè no tenen una alternativa diferent del cotxe. Fins i tot, hi ha persones que no tenen vehicle privat o que tenen dificultats per accedir-hi, com, per exemple, en el cas de moltes dones quan hi ha un sol vehicle a la família.

Es regularan les modalitats alternatives de mobilitat: el transport a demanda, la mobilitat col·laborativa i el vehicle compartit

- **Equitat i cohesió territorial.** Es busca garantir l'accés al transport públic en tot el territori, incloses zones rurals o menys connectades. Amb això acabo, i, com ja us he dit, us emplaço d'aquí a uns mesos quan, des de la Generalitat, puguem veure com està evolucionant el desenvolupament dels diferents instruments per part del Ministeri. D'aquesta manera, us en podrem anar informant. Gràcies.

Joan Guzmán, Sènior Project Manager d'Eclipse Partners: Moltes gràcies, Susi. Del que s'ha dit, em quedo amb dues idees:

- que, tot i que a Catalunya teníem una llei de mobilitat i un decret que ens permetia desenvolupar eines, ara tenim un marc normatiu molt més estable que ens obligarà a fer canvis, i
- que la mobilitat, que ja sabíem que era un dret, ara és un dret compartit amb les administracions, amb les persones i amb les empreses.

Taula rodona «Solucions per adequar la teva empresa a la nova llei: eines, serveis i casos reals per desplegar un pla de mobilitat efectiu i mesurable»

I, precisament aquí, ens trobem per parlar d'empreses. Obrim aquesta taula rodona per veure un tast, des de diferents angles, de tot el que estan fent a Catalunya aquestes empreses.

Ens acompanyen:

- **Lourdes Bueno**, responsable d'Estrategia de Compensación, Beneficios y Políticas de Recursos Humanos de SEAT CUPRA;
- **Mónica Sánchez**, responsable de Prevención de Riesgos Laborales, Medioambiente y Sostenibilidad de Boehringer Ingelheim;
- **Carlos Martínez**, responsable de Mobilitat Sostenible de BBVA a Espanya;
- **Jordi Gazo**, fundador de Floox i vicepresident d'AEMES Smart, i
- **Laia Garriga**, gerent de Transferència Tecnològica i Projectes Estratègics d'Eurecat.

Nuestra idea es, desde diferentes ángulos, tocar todas las piezas del puzzle. Por un lado, empezaremos por una gran empresa industrial que no solo fabrica coches, sino que también mueve a miles de personas todos los días, lo cual os coloca en una posición privilegiada y de muchísima responsabilidad. ¿Qué estrategias concretas estáis desplegando para explorar esta movilidad y hacerla más sostenible y electrificada?

Aseguramos que las personas puedan acceder al trabajo. Así tenemos a las personas que queremos que trabajen con nosotros

Lourdes Bueno, responsable d'Estrategia de Compensación, Beneficios y Políticas de Recursos Humanos de SEAT CUPRA: En primer lugar, quiero agradecerlos que nos deis la posibilidad de estar aquí.

Solo para que nos pongamos un poco en contexto, os diré que somos una empresa muy grande en la que, actualmente, trabajan más de 13.000 personas, ubicadas, principalmente, en tres centros de trabajo situados en polígonos industriales. Esto hace que llevemos ya muchos años trabajando en asegurar que las personas puedan acceder al centro de trabajo, asegurándonos así de tener a las personas que queremos que trabajen con nosotros. Esto es importante porque amplía el poder de seleccionar talento y de tener a las personas que queremos tener en

nuestra organización. Nosotros trabajamos en muchísimos campos, pero me gustaría destacar las tres palancas principales:

- La primera es que tenemos, actualmente, más de 53 líneas de autobuses que están moviendo a personas desde muchísimas ciudades de Catalunya para que puedan llegar al centro de trabajo. Esto significa que tenemos a más de 4.000 personas que diariamente se están moviendo con esos autobuses y, con esto, conseguimos que, tanto en la A-2 como en la AP-7, estemos reduciendo el volumen de vehículos que se están desplazando. Para ellos, además, supone comodidad, porque, al tener tantas paradas y tantas líneas, se adapta a todas las personas.
- La segunda palanca no va tan destinada a las personas, pero también tiene afectación, y es que, desde hace años, tenemos un acuerdo con Adif gracias al cual hemos estado moviendo muchos vehículos con trenes. Es decir, desde la fábrica y desde los otros centros, estamos moviendo muchísimos coches en tren en lugar de hacerlo con camiones. De esta manera, evitamos colapsar las vías principales que comunican nuestras instalaciones, ya sea con el Puerto o con otras dependencias. Utilizar estos trenes es una gran ayuda, porque estamos hablando de sacar de la circulación más de 2.500 camiones de forma habitual, lo cual también ayuda a que los que sí se tienen que desplazar por estas carreteras no tengan que estar circulando con tantísimo volumen de camiones.
- La tercera y última palanca es que, en los últimos años, hemos estado trabajando en la electrificación de nuestra flota. Para que nos hagamos una idea, tenemos una flota de casi 6.000 coches en la empresa, para todos los empleados, de los cuales casi un 40 % son 100 % eléctricos o híbridos. Esto ha requerido, también, un gran esfuerzo por parte de la empresa y mucho trabajo para asegurar que las personas estén seguras de que ese es el modo de transporte que ellos han elegido y que es el que quieren utilizar. Para conseguirlo, aparte de campañas de comunicación y de explicar a toda la gente que pueden confiar en las nuevas formas de conducción, también hemos instalado 180 cargadores en nuestras instalaciones y ya estamos trabajando en 100 más para asegurar que esa movilidad sostenible sea realista y que, sobre todo, sirva a quienes la están utilizando.

Joan Guzmán, moderador: Y, más allá de estas estrategias, ¿habéis notado cómo afectan estos cambios?

Lourdes Bueno: Evidentemente se está cambiando muchísimo. Al final, hay algo muy sencillo, que es asegurar que, a las personas que van a utilizarlo, esto les funcione. Podemos establecer estrategias que queden muy bien sobre el papel, pero si luego a las personas no les funcionan, nadie va a adaptarse a ese cambio.

Tenemos que estar seguros de que lo que queremos implementar es algo que a esa persona le resulte práctico e interesante y que, económicamente, le funcione. Como para cualquier persona, cuando tomamos la decisión de cambiar un hábito y hacer algo de forma diferente, tiene que cumplir esos requisitos: si no me funciona, si económicamente no me sale rentable y, además, de alguna manera no cumple con las expectativas que tengo, no lo voy a hacer. Por eso, lo que hemos buscado

Nuestras 53 líneas de autobuses descongestionan la A-2 y la AP-7. El transporte en tren de los vehículos fabricados evita la circulación habitual de 2.500 camiones

Hemos electrificado el 40 % de una flota de vehículos para las personas que trabajan con nosotros, facilitando puntos de carga en nuestras instalaciones

es asegurar, sobre todo con esta última palanca de la electrificación, que les funciona a nivel de coste, que puedan tener la posibilidad de cargar sus coches —al final, ese es realmente el hándicap mayor que tenemos con todo el cambio de la electrificación—, y sobre todo, a nivel de sus rutinas, les estamos mostrando todas las palancas como mapas de movilidad para poder hacer recargas, para poder planificar todos sus desplazamientos, y les estamos también ayudando a este cambio de hábitos que requiere este cambio a la electrificación.

Joan Guzmán, moderador: Muchas gracias, Lourdes.

De una empresa industrial, a otra empresa también industrial, en este caso farmacéutica. Vosotros, creo que ya tenéis implementado un pdM, que no es cosa fácil, ya que, aparte de diseñarlo, luego, en el día a día de una empresa tan grande como la vuestra, ¿cómo lo estáis llevando a cabo?

Antes, quiero aprovechar para recordar a las empresas que no tengan todavía implementado un pdM, que sepáis que, tanto desde AESME como desde el Pacte Industrial, tenéis la posibilidad de implementarlo.

Mónica Sánchez, responsable de Prevención de Riesgos Laborales, Medioambiente y Sostenibilidad de Boehringer Ingelheim:

En Catalunya hace muchos años que lo llevamos implementando. Creo que el primer Plan de desplazamiento en Boehringer es del año 2007, es decir, que llevamos una gran trayectoria y continuamos aprendiendo con cada plan. Son planes súper activos porque la situación va cambiando y tenemos que ser súper ágiles como compañía.

Se me ocurren varias claves, sobre todo para aquellos que estáis aquí y quizás estáis en el camino de implementar estos planes de desplazamiento. Lo primero que hay que plantearse muy claramente es la obtención de datos. Nosotros no tenemos los números de SEAT, evidentemente, pero somos más de 1.700 trabajadores en el territorio español. Más de 1.100 en Sant Cugat, en los centros de producción, y casi mil personas externas, con lo cual no solo nos tenemos que mirar a nosotros, sino que tenemos que mirar todo nuestro ecosistema. Para ello, hay que hacer encuestas para recoger datos y hacer partícipes a los trabajadores, como bien decía Lourdes, porque si queremos implementar cosas que no les vayan a funcionar, será un fracaso. También hay que hacer partícipes a los representantes de los trabajadores —esa es la clave de la implementación de un buen plan de desplazamiento de empresa— y a diferentes departamentos dentro de la organización.

Otra clave es convencer a la dirección, porque tenemos un ámbito normativo, pero tenemos también muchas legislaciones que cumplir y, si no, tenemos el acuerdo tácito de la dirección de querer implementarlo y establecerlo dentro de los órganos de gobierno. No se trata de tener el plan de desplazamiento de empresa como un documento más —que hago para hacer el *check* de lo hecho, y lo dejo en el cajón y dentro de seis años quizás me acuerdo—, sino de establecer, a partir de estas encuestas, qué planes e iniciativas tengo, integrarlos dentro del comité de dirección para que vayan haciendo una actualización y vayamos tomando decisiones en función de cómo se va moviendo la compañía. Todo ello, con indicadores clarísimos.

En nuestro caso, planteamos tres indicadores enfocados a la descarbonización. Para descarbonizar nuestra compañía, tenemos un indica-

Para implementar un plan de movilidad, es fundamental obtener los datos, la participación de los trabajadores y la determinación de la dirección

dor muy claro, que es obtener el 60 % de la reducción de nuestra huella de carbono en este alcance de movilidad de aquí al 2030. Hasta hoy, llevamos un 8 %, que no es mucho, pero luego hablaremos un poquito más de cuáles son nuestras barreras.

A nivel de accidentabilidad, como apuntaba Lourdes, estamos en un centro en Sant Cugat —AP-7 y A-2, como ya han comentado—, y estamos realmente colapsados porque tenemos unos índices de siniestralidad altos en las empresas y lo queremos evitar. En los últimos años hemos bajado drásticamente nuestra accidentalidad *in itinere*, en el centro de Sant Cugat, y también los accidentes en misión por todo el territorio. Cuando pregunto a los trabajadores y trabajadoras: «¿Ustedes saben conducir?», todo el mundo contesta que sí, pero ante la pregunta: «¿Ustedes saben conducir de manera segura y sostenible?», la cantidad de síes disminuye. Por eso hacemos cursos y promovemos mucho la comunicación y la formación sobre cómo conducir de manera segura y sostenible, que no es lo mismo que conducir como cuando nos entregan el carné de conducir. Invertimos mucho en este aspecto.

El tercer punto es la retención del talento. Es un poco más intangible, pero las generaciones un poco más *boomers* —como todos, o casi todos, los que nos encontramos ahora en la sala— seguro que tenemos coche o vehículo. En cambio, para las nuevas generaciones, para los nuevos becarios que incorporamos en la empresa, la movilidad ha cambiado completamente: no tienen vehículo ni les interesa. Por eso, debemos adaptar la manera de movernos a las empresas que estamos alejadas de Barcelona, o la gente no va a venir, aunque seamos Boehringer o SEAT. No vendrán porque tienen otro tipo de prioridades.

Por tanto, para mí, los planes de movilidad son descarbonización, accidentabilidad y retención del talento.

Joan Guzmán, moderador: Entonces, en este proceso que ya habéis implementado, ¿encontráis resistencias internas?

Mónica Sánchez: Sí, efectivamente. Una de las cosas que tienen los planes de desplazamiento es que tenemos muchísimas acciones para los diferentes *stakeholders*: electrificación de nuestras flotas de ventas; promover que nuestros propios empleados, que no tienen acceso a nuestras flotas, electrifiquen sus coches personales; implementar autobuses de ruta o lanzaderas desde los trenes que llegan a Sant Cugat; la movilidad colectiva a nuestros centros de trabajo... Hemos implementado muchas acciones, 41 exactamente, entre ellas el *bike sharing*, por ejemplo.

Como barreras, encontramos el *mindset*. La mentalidad de la gente cambia, pero todavía nos queda una gran oportunidad de cambio. Cuando nosotros hicimos el último plan de desplazamiento de empresa en el 2021, el 80 % de la gente que trabaja en Boehringer y que vive en Sant Cugat viene en transporte privado. Es fuerte, porque hay quien lo tiene a 10 minutos caminando. Por eso debemos promover que esta gente encuentre más atractivo, primero, caminar o utilizar la bici. Evidentemente, no solo es una cuestión de Boehringer, sino una cuestión territorial, y por eso trabajamos mucho con el Ayuntamiento de Sant Cugat y con gente del polígono, pero la barrera mental es la electrificación de flotas. Por mucho que se nos llene la boca de que realmente creemos que este tiene que ser el camino, decirle a una persona de León, que

Actualizamos nuestro plan analizando indicadores enfocados a la descarbonización, la reducción de la siniestralidad *in itinere* y la retención de talento

conduce 550 km al día porque son delegados de ventas, que le vamos a poner un coche eléctrico no es realista, hoy en día. Hay que ser muy honesto, porque, a través de estas encuestas, sabemos que hay un porcentaje en la empresa que difícilmente vamos a electrificar a corto plazo, pero para el resto hay que apretar, y es lo que estamos haciendo: electrificar los coches de representación, cosa que impacta en beneficios y compensación; que no se crean estas resistencias de «me van a tocar el bolsillo», «este es un coche familiar y no voy a tener tanta infraestructura»... Esto lo estamos cambiando y, afortunadamente, ya estamos en un modelo muy diferente al de hace cuatro o cinco años, pero tenemos que seguir trabajando. Con los propios trabajadores, por ejemplo, cuando planteamos cambiar los recorridos de los autobuses porque quizás lo que funcionaba hace seis años ahora no funciona, y estamos moviendo autobuses casi vacíos porque la gente cambia sus hábitos de movilidad. Cuando les dices a estos 30 o 40 trabajadores que vas a cambiar esa ruta de transporte, pero que les vas a ofrecer una alternativa, hay cierta resistencia al cambio, porque hay que andar 5 minutos más porque ahora ya no tienen el autobús en la puerta. Hay que irlo trabajando, y por eso es tan importante incluir a todos los representantes de los trabajadores.

La tercera barrera es el ecosistema que tenemos. No podemos pretender que las empresas hagamos estos planes de desplazamiento de empresas solos, porque no es viable a corto plazo. Es muy importante que se involucre a todo el ecosistema porque, por ejemplo, en Boehringer tenemos muchísimas rutas de transporte, y hace cinco años que intentamos trabajar con el Ayuntamiento y con toda la gente del polígono para hacer un *bus sharing*, es decir, economía de escala. Nosotros tenemos una infraestructura y ellos se pueden aprovechar. Hace ya cinco años y yo no me resisto a que esto no lo vayamos a conseguir, pero hasta la fecha no ha habido manera. Para mí, esto no es una barrera, sino una oportunidad. Tenemos que ponernos a trabajar conjuntamente, no solo en planes de desplazamiento de empresa, por empresa y por ayuntamientos, sino en planes de desplazamiento grupales para poder favorecer todas aquellas empresas que no tienen esta posibilidad y aunar esfuerzos. Para mí, esa es la tercera oportunidad, no una barrera.

Joan Guzmán, moderador: Muy interesante. Hasta ahora hemos hablado de estrategia, de acciones concretas y de cultura, pero hay un factor determinante que permite que esto avance o no, y son los recursos, entre los cuales el sector financiero es clave para acelerar todo este proceso. Carlos, ¿cómo acompañáis desde el BBVA a las empresas?

Carlos Martínez, responsable de Mobilitat Sostenible de BBVA España: En primer lugar, gracias por la invitación, es un placer estar aquí.

En cuanto a las oportunidades en movilidad de las que estamos hablando, creo que la movilidad ha cambiado, y ha pasado de ser un coste a ser una palanca de eficiencia y competitividad empresarial. Hoy en día, empresas, pymes o grandes grupos pueden reducir sus costes operativos, cumplir con la normativa y mejorar su posicionamiento en el mercado o en licitaciones. Sin embargo, no es sencillo, porque hay diferentes tecnologías, mucha incertidumbre, y hay que tomar decisiones de inversión complejas.

¿Qué hace BBVA? Nosotros estamos tratando de ayudar a estructurar esta transición con nuestros clientes y, para ello, en primer lugar, pro-

Electrificamos la flota de representantes, adaptamos periódicamente las rutas de las líneas de autobuses para trabajadores y nos integramos en el ecosistema de movilidad local

curamos entender la situación del negocio de nuestro cliente. Hacemos un análisis de qué soluciones encajan en cada caso y acompañamos, tratando de construir e implementar soluciones de infraestructura y de energía. Integramos todo eso en una propuesta de valor integral, junto a la financiación, pero no solo damos financiación. Lo que queremos es acompañar a nuestros clientes a lo largo de todo este proceso, aportando soluciones. Por eso, creo que la transición no es solo descarbonizar, es hacerla viable y rentable para las empresas.

Desde el punto de vista de la Ley de movilidad sostenible, ¿qué oportunidades estamos viendo? Las empresas que implementen un plan de movilidad conseguirán que sus empleados estén más satisfechos, atraerán talento y ayudarán a las ciudades a hacer más eficiente esa movilidad, porque incorporarán no solo medidas, como comentaba Mónica, del tipo *car sharing*, fomento del uso de bicicletas o rutas de transporte colectivo, sino que es fundamental la colaboración publicoprivada. Nosotros, por ejemplo, en nuestra sede en Madrid somos 6.000 empleados, pero al lado tenemos a Telefónica, con otros 8.000, y muchas más empresas alrededor, en un barrio con más de 200.000 habitantes. En esa zona es fundamental el transporte, y esas empresas han colaborado con el Ayuntamiento de Madrid para montar una línea de transporte, que se implementó el año pasado, y se comparten plataformas. Está por ahí Merlín, algunas de estas inmobiliarias que alquilan muchas oficinas a otras empresas, y se ha conseguido, con esa colaboración muchas veces publicoprivada y también entre organizaciones y entidades privadas, que cada uno aporte su granito de arena y que lo conseguido entre todos redunde en la ciudad y en toda la sociedad en general.

Joan Guzmán, moderador: Si una empresa de las que están aquí representadas quisiera empezar, ¿cuál sería el primer paso imprescindible?

Carlos Martínez: Lo que estamos viendo con los clientes es que el error típico es empezar por los vehículos. Se cree que transformar la movilidad es comprar coches eléctricos y ya está, y ese es un error. El mayor reto no está en el vehículo, está en todo el ecosistema que hay alrededor. Por eso, en BBVA estamos trabajando para transmitir a la empresa que hay que entender su movilidad, viendo los datos que tiene la propia empresa, cuáles son sus rutas, qué uso hace de sus vehículos, los costes reales, etc., y, con todo eso, se hace una propuesta de valor integral. Hay que ver, entonces, qué tecnología elegir, ya que hay varias y en cada caso aplicará una u otra; qué tecnologías puede usar; cómo va a hacer más eficiente la operación, haciendo más eficientes los costes energéticos, con infraestructura detrás que dé esa energía a los vehículos, y todo eso, además de las ayudas y los mecanismos que hay para rentabilizar esa inversión, es lo que hace que se aporte valor de verdad y que sea realista y práctico. Es algo que hay que planificar y que no se hace en seis meses; hay que ir construyendo y ajustando poco a poco.

La financiación implica acompañar un proyecto empresarial de movilidad que construya una propuesta de valor integral, que permita rentabilizar la inversión

Joan Guzmán, moderador: Gracias. Continuamos con el puzzle. Tenemos la estrategia, que nos ha explicado Susi López; tenemos las acciones e implementación de estas grandes empresas; ya tenemos los recursos, pero tenemos un reto que es la infraestructura.

La electrificación de flotas es una de esas grandes necesidades presentes hoy en día, para que se continúen construyendo vehículos eléc-

tricos y que luego los comerciales, como nos explicaba antes Mónica, cuando utilizan estos vehículos, nos encontramos con obstáculos, ¿verdad, Jordi?

Jordi Gazo, fundador de Floox i vicepresident d'AEMES Smart: Así es, pero me gustaría dejar claro que el problema no es de tecnología. La tecnología existe, es madura, está testada y está probada. Hay vehículos con autonomía suficiente para recorrer 300 km a precios asequibles, y las marcas están llegando con precios muy competitivos. Considero que es un problema de gestión y, lo siento, de sentido común. Me explico, yo veo tres principales obstáculos:

— Uno, la incertidumbre. Como hemos hablado en este panel, las normativas van cambiando, las ayudas también cambian, se agotan, no hay presupuesto, son difíciles de cobrar, los trámites son eternos..., y esto hace que, con buen sentido común, los jefes de flota no se atrevan a dar el paso.

— Otro obstáculo es el aspecto económico, ya que muchas empresas no hacen números. Como comentaba Carlos, nadie les ha puesto encima de la mesa los números del coste total de adquisición de ese vehículo eléctrico. Sí, la adquisición de un vehículo eléctrico es más cara, sobre todo en vehículos pesados o autobuses, pero a nivel de operación es mucho más económica. Si haces un plan a cinco o siete años vista, en mantenimiento hay ahorro, en cargar eléctricamente el vehículo hay ahorro... Es decir, los números salen *versus* la flota diésel.

— El tercer obstáculo es que no todas las instalaciones tienen el espacio disponible, ni la potencia disponible y un plan de recarga en su aparcamiento. Desde AEMES Smart i Floox, cuando nos sentamos con las empresas, vemos sus horarios, sus rutas, incluso la potencia disponible, y cuando pones los números en la mesa, esa incertidumbre suele desaparecer.

Joan Guzmán, moderador: Para ponértelo un poco más difícil, ¿qué está fallando para que no escalemos todavía más rápido?

Jordi Gazo: Creo que no es solo la cantidad de puntos de recarga disponibles, sino que no están bien pensados. Tenemos puntos de recarga en sitios donde no se usan y otros en sitios donde hay dos o tres vehículos esperando. La infraestructura pública se diseñó antes, con la tecnología que había antes, y no estaba pensada para vehículos pesados y grandes flotas, sino para turismos, por eso le falta potencia. Hay muchos puntos de 7 y 22 kW en centros de ciudad que deben ser sustituidos por cargadores de mucha más potencia para que haya una rotación constante. Recientemente, hemos instalado dos cargadores de 150 kW en la avenida Diagonal, en la calle Mallorca, pero están capados a 50 porque aún no hay la potencia disponible. La tendencia es sustituir estos puntos de recarga por unos más potentes.

También hay que entonar el *mea culpa* en el sector por la falta de mantenimiento. Hay diferentes datos, pero, en general, se llega a la conclusión de que uno de cada tres puntos de carga públicos no está operativo. Esto no ayuda a generar confianza en el sector. La infraestructura de recarga rápida pública se debe tratar como los semáforos. Un semáforo no puede fallar y, si falla, inmediatamente tienes a un equipo para arreglarlo. Para mí, el cargador es un servicio público esen-

La electrificación de flotas topa con incertidumbres en normativa y ayudas, con mayores costes de adquisición y con carencias de espacio y potencia en los puntos de carga

La infraestructura pública necesita una puesta al día, con aumento de potencia en enclaves estratégicos y mejoras en el mantenimiento de instalaciones

cial. Si creemos que esta electrificación es imparable, como yo lo creo, es fundamental. La tecnología existe, y hay que poner la potencia suficiente en sitios estratégicos y cuidarla.

Joan Guzmán, moderador: Gracias, Jordi. Me quedo con el concepto de «conectar».

Y conectar es lo que me gustaría que hiciéramos ahora con la ley que vimos antes. Laia, desde Eurecat, creéis que hay que conectarla a soluciones reales. ¿Cómo van a ir percibiendo las empresas los cambios que hemos visto?

Laia Garriga, gerent de Transferència Tecnològica i Projectes Estratègics d'Eurecat: Muchas gracias por la oportunidad de estar aquí. Después de escuchar a mis compañeros y compañeras, se me ocurren un montón de ideas, pero vamos a centrarnos, porque creo que el problema siempre es el mismo: la ley, al final, no deja de ser un reflejo de lo que queremos. Es decir, ponemos la ley porque alguien visiona que hay que poner al usuario, o al cliente o a nuestro trabajador en el centro del debate y, por primera vez, no se menciona que la movilidad es un derecho. Es un derecho de cualquier persona para poder acceder al trabajo, para poder acceder a la salud, para poder acceder al ocio, a la cultura, y eso para nosotros es un cambio de paradigma profundo que hace que no tengamos otra alternativa que conversar Administración pública, empresas y todas las personas que conforman nuestra sociedad, para conseguir que cualquier persona pueda acceder a esa movilidad que, al fin y al cabo, es el eje vertebrador y transformador de cualquier territorio.

Que los empleados puedan acceder a las empresas es solo una parte, para mí, del dibujo. Cualquier persona debe poder acceder a cualquier servicio sin tener que preocuparse de cómo se va a mover, porque lo tiene a su alcance. Como centro tecnológico, también tenemos el deber importante de poner la tecnología a merced de nuestro entorno. Como ha dicho Mónica, para poder tomar decisiones con conocimiento de causa, es importantísimo conocer los datos, pero datos de calidad y no solo los que son evidentes. Hemos estado trabajando mucho con matrices de movilidad para intentar mejorar nuestro transporte público, pero esas matrices de movilidad se generan utilizando datos de la gente que se mueve. ¿Qué pasa con la gente que no se mueve? ¿Dónde están los datos de la gente que no se mueve? Hay que empezar a integrar datos de aquellas personas que, quizás, tienen peor acceso a esa movilidad, para poder tomar mejores decisiones desde las empresas y desde la Administración pública.

Joan Guzmán, moderador: Precisamente vosotros, como centro tecnológico de referencia dentro del ecosistema, ¿cómo podéis ayudar a estas empresas?

Laia Garriga: Desde hace años estamos colaborando tanto con empresas privadas como con administraciones públicas, y podemos ayudar a generar esas grandes bases de datos que nos ayuden a generar todos los servicios, para que realmente lleguen a todos los posibles usuarios o clientes.

También hay que aplicar la tecnología con sentido. Intentamos también ayudar en temas de gobernanza, es decir, cómo unificar criterios para que las diferentes administraciones públicas puedan trabajar de

La movilidad es un derecho. Cualquier persona debe poder acceder a un servicio. Que los empleados puedan acceder a las empresas es solo una parte

Las matrices de movilidad se generan con datos de la gente que se mueve, pero ¿dónde están los datos de la gente que no se mueve?

forma conjunta. Generar un gran espacio de datos es un inicio, pero luego hay todavía muchísimo trabajo por hacer. Ayer mismo, por ejemplo, en las noticias dijeron que cada municipio tiene su app para reservar un espacio de aparcamiento. ¿Cómo puede ser que cada municipio tenga una app específica? Quien se mueve por diferentes municipios necesita bajarse cada una de las apps... Es un ejemplo, pero creo que es muy significativo de cómo estamos trabajando hoy en día. El centro tecnológico tiene que hacer de bisagra para ayudar a las administraciones públicas y a las empresas privadas a trabajar con un objetivo común.

Con más actitud de colaboración se simplificaría la movilidad. Es absurdo que cada municipio tenga su app de aparcamiento o necesitar diferentes apps para cargar el coche

Joan Guzmán, moderador: Muchas gracias.

Continuamos viendo todas estas piezas del puzzle que os decía al inicio de mi intervención. Hablamos de las empresas, de las personas, de la financiación, de la tecnología y de la regulación, pero me gustaría una última reflexión. Os lanzo una pregunta a todos: decidnos una palanca y qué acción llevaríais a cabo vosotros, como representantes de todo este ecosistema, para que esa transformación de la movilidad hacia el trabajo y las empresas sea más eficiente, más sostenible, más eléctrica... en los últimos tres años, por ejemplo.

Lourdes Bueno: Me cuesta elegir una. No es fácil, porque considero que no es algo de lo que podamos elegir solo una, pero si tuviese que pensar solamente en una, sería la adaptabilidad. Tenemos que conseguir que sea útil para todos los usuarios, no podemos crear planes de movilidad sostenible que contemplen solamente a un 30-40 % de la gente. Eso implica que hay que tener diferentes opciones: un transporte público que funcione, una red de recargas que te permitan moverte con tu vehículo eléctrico. Hay que permitir las diferentes necesidades y también las excepciones, que no funcionan porque, por sus necesidades, no van a poder entrar en ese colectivo o porque tienen que hacer 1.000 km al día y no les va a funcionar, etc. Tenemos que intentar adaptarnos a todo para que ese plan de movilidad tenga sentido. Mencionabas las aplicaciones para poder aparcar, ¿verdad? Pues también tenemos cientos de aplicaciones para poder cargar. ¿A quién le funciona eso? No podemos tener 30 aplicaciones en el teléfono para desplazarnos y para cargar el coche. Hay que simplificar para conseguir adaptarnos a todos los usuarios y hacerlo relativamente fácil.

Mónica Sánchez: ¡Qué difícil! Yo voy a poner dos, pero muy rápidas. Como comentábamos al inicio, y creo que todos lo hemos ido diciendo, es importante la colaboración. No tiene sentido no tener gobernanzas en los planes de movilidad, no tiene sentido hacer planes de movilidad individuales por empresas y ponerles el *check*. También hay que utilizar los foros que ya tenemos. No es necesario inventar nada nuevo, como todas estas aplicaciones que comentábamos; tenemos foros de patronales, de ayuntamientos... Utilicemos estos foros para trabajar conjuntamente y darle un empujón a todo esto.

Y estoy de acuerdo con Lourdes: hay que tener flexibilidad con los usuarios. Si no lo hacemos fácil, no vamos a conseguir cambiar la mentalidad de «mi coche», «mi tesoro», «mi beneficio» a una movilidad colectiva pensando no solo en el «mi», sino en el «todos nosotros».

Carlos Martínez: En nuestro caso, por lo que estamos viendo con los clientes, me atrevería a decir que sería el análisis y la gestión inteligente de la movilidad en las empresas. Las que entiendan cómo se desplazan sus empleados y sus comerciales, cómo son sus procesos en ese transporte, sus costes, sus rutas y sus consumos energéticos, son las que van a poder transformar su modelo de movilidad hacia algo mucho más eficiente y competitivo. Los que se adelanten serán los que van a ganar esa competitividad, y los que esperen probablemente lo tengan que hacer más adelante, más rápido y a mayor coste. Muchas veces no es un tema de financiación ni de tecnología, sino de incertidumbre, porque hay que tomar decisiones complejas en este entorno que tenemos de incertidumbre tecnológica, de costes, geopolítica... Ahí es donde quien de verdad se asesore y cuente con alguien que tenga una propuesta integral, no solo del vehículo sino de cómo mejorar esa operación, esa infraestructura o ese consumo de energía, será quien de verdad estará por delante en los próximos años.

Jordi Gazo: Quería matizar, sobre las diferentes apps, que los cargadores de 50 o más kilovatios están obligados a tener pago con tarjeta Visa, pero la gente se salta la ley o, incluso, el cliente te pide que sea de 49,9 kW para no poner el TPV y ahorrarse los 500 € de poner el pago con Visa. Es decir, ya hay ley, pero nos la saltamos.

Dicho esto, viajando por Asia he podido ver que la gran palanca es crear apps de recarga ultrarrápida de vehículo eléctrico, tanto en los polígonos como en las grandes ciudades e, incluso, cerca de los grandes centros de trabajo, con suficiente potencia donde haya mucha rotación. Lo que se conoce coloquialmente en el sector como «electrolineras». Se trata de ir sustituyendo las gasolineras que tenemos por «electrolineras», y no hace falta que estén fuera de las ciudades. Es un gran reto y, para mí, hay que concentrar esa inversión en esos puntos, en esos hubs. Para ello, la alianza es clave para crear estos hubs de recarga ultrarrápida; una estructura pública es clave, y nos tenemos que poner de acuerdo ayuntamiento, Pacte Industrial, AMS y operadores como Floox en el suelo, en la potencia y en el modelo de negocio. Creo que trabajando en equipo lo conseguiremos.

Laia Garriga: Yo me sumo a la idea de que hay una palanca imprescindible que es la colaboración entre entidades públicas y privadas, y entre público-público, sobre todo y principalmente. Coincido con Mónica en que ya hay muchas mesas de debate en las que se está hablando para llegar a acuerdos en ese sentido. Utilicémoslas para trabajar con un objetivo claro y luego utilicemos la tecnología a nuestro favor para entender cuál es la realidad e ir avanzando al ritmo deseado.

Joan Guzmán, moderador: Muchas gracias. Finalmente, hemos conseguido formar el puzzle con todos estos actores, desde los diferentes ángulos.

Me he quedado con dos ideas:

- La primera, que el derecho a la movilidad no es personal sino compartido entre Administración pública, entre los usuarios y, gracias a la nueva Ley, también con las empresas.
- La segunda, que, actualmente, la movilidad, o desplazarse hacia el trabajo, ya no es una cuestión operativa, sino un tema estratégico para vosotros.

Muchísimas gracias por vuestra intervención. Antes de la pausa para el café, ¿hay alguna pregunta?

José Rodríguez, UGT Catalunya: Heu citat moltes propostes finance-res, de creació d'autobusos com el de la SEAT, però n'heu oblidat una que és molt barata, molt fàcil d'implementar, que redueix molt l'im-pacte de mobilitat, i és la reorganització de la jornada laboral. Compac-tar jornades, fer més teletreball i, fins i tot, mesures que poden fomentar que aquelles persones que han d'utilitzar transport públic no siguin penalitzades si arriben tard per una causa que no els és pròpia. Per tant, les heu citat totes, però us heu deixat la més senzilla d'im-plementar, la més fàcil d'implementar, la que els plans de mobilitat soste-nible ara us obligaran a negociar més perquè tindreu la part social i us la demanaran. És necessari que sigui una peça important del pla de mobilitat sostenible. Gràcies.

Mónica Sánchez: Tienes toda la razón. Todo lo que hemos hablado ha sido muy resumido, pero una de las propuestas principales, y como bien dices superfácil y económica, es la redistribución, la organización.

Puedo compartir mi experiencia desde Boehringer. Nosotros siem-pre hemos tenido una jornada laboral bastante flexible, pero arran-camos el último Plan de movilidad en 2020, por si no teníamos nada mejor que hacer en plena pandemia con los temas de prevención y tal. Creo que una de las pocas cosas buenas que trajo la pandemia fue la posibilidad de demostrar que se puede trabajar de otra manera, también de manera eficiente. En ese momento dimos días de teletra-bajo, y los hemos mantenido en nuestras plantillas. Todas las planti-llas que pueden teletrabajar —hay algunas, como las de turnos, que no pueden hacerlo— tienen de 3 a 4 días de teletrabajo cada semana y algún día presencial, porque también es necesario tener esa conec-tividad.

La otra gran iniciativa es la flexibilidad, no el teletrabajo, sino la flexibilidad horaria. Cuando decimos que la AP-7 o la A-2 vienen con-gestionadas, es porque todo el mundo viene de 7 a 9 de la mañana. Esta estrategia la mantenemos porque también ayuda a la conciliación fa-miliar. En lugar de pasar hora y cuarto en la AP-7, entras a las 10 y así llevas a tus hijos al cole. Luego, si quieres extender la jornada por la tarde, no hay ningún problema. Estoy muy a favor de la flexibilidad horaria, no solo por el tema del plan de movilidad, sino para la conci-liación. Creo que es importante para retener talento y adaptarte a todas las necesidades, por supuesto, asegurando después la desconexión digi-tal —yo me conecto, pero no envío correos a las 10 de la noche—.

Gracias por el apunte, es muy oportuno.

Joan Guzmán, moderador: Si no hay más preguntas, pasamos a la pausa para el café. Muchas gracias.

Marcel Martínez: Després d'aquest primer bloc, amb la taula d'empre-ses, passarem al segon bloc, on comptarem amb dues presentacions i una altra taula rodona.

La primera presentació serà a càrrec de Manuel Valdés, director ge-neral de l'Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea de Barcelona, per explicar-nos el nou Pla director de mobilitat 2026-2031. Seguida-

La mesura més econòmica en pro de la mobilitat sostenible, i també de la conciliació, seria reorganitzar la jornada laboral o ampliar el teletreball

ment, la presentació a càrrec de Maite Pérez, cap del Servei de Mobilitat Sostenible de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que ens donarà més detalls sobre el Pla metropolità de mobilitat urbana 2025-2030.

Un cop acabades les dues presentacions, donarem pas a la taula rodona, que ens presentarà i moderarà Omar Minguillón, representant de la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial i secretari de la Regió Metropolitana de la UGT de Catalunya. Finalment, Neus Olea, directora d'AEMES Smart, ens farà un resum de la jornada.

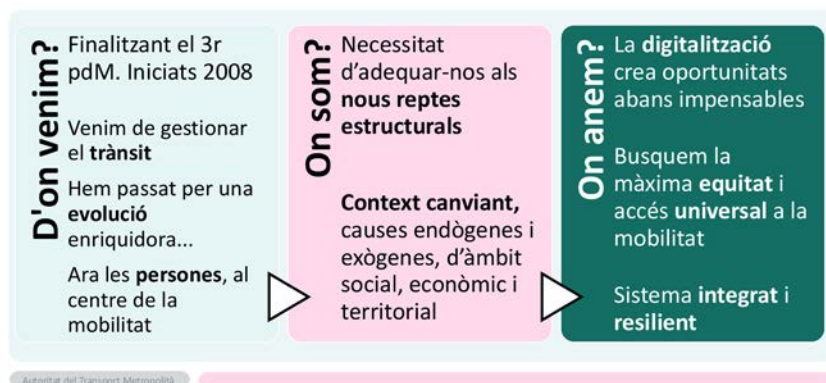
Presentació «El nou Pla director de mobilitat (pdM) 2026-2031 i la importància dels mecanismes d'estandardització dels plans de mobilitat urbana (PMU)»

Manuel Valdés, director general de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM): Gràcies a AEMES i al Pacte Industrial per la invitació.

Avui vull fer-vos una breu síntesi del que és el Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, quines són les novetats respecte dels altres plans directors de mobilitat i quin és el camí en el qual ens trobem a dia d'avui. Vinc, precisament, de la reunió europea de l'Autoritat de Transport que es va dur a terme la setmana passada, i s'estan cuinant coses molt interessants per discutir després al Parlament Europeu. Sens dubte, hem de participar-hi, perquè, si no, la nostra realitat no serà reconeguda.

Així, doncs, ens trobem en un moment de molta expectativa, ja que el nou pdM es va enlairar a finals de l'any passat i som ja en el camí.

Què serà el nou pdM?



Un camí complicat, ple d'expectatives i en una situació de conjuntura molt complexa. Complexa per dues raons: d'una banda, per la situació pròpia d'elements interns i externs i, d'altra banda, perquè estem vivint una transformació de la mobilitat perquè l'àmbit digital està retransformant tot el que succeeix en la mobilitat. Sigui com sigui, hem d'incorporar-la sí o sí, perquè suposarà una ajuda als plans de mobilitat urbana o, per contra, significarà barreres per als plans de mobilitat urbana. Aquest és el quart Pla director de mobilitat des del 2008, i, per tant, la part positiva és que hi tenim molta experiència, tot i mantenir la mateixa essència, però amb una clara evolució. Abans, per exemple, parlàvem dels modes com la principal qüestió, i ara parlem de la intermodalitat perquè sabem que és l'única alternativa de poder prescindir del vehicle privat.

D'altra banda, tenim uns reptes estructurals del sistema de mobilitat que tenim implementat i uns altres de situacions canviants al nostre voltant, com la inestabilitat geopolítica, la situació del combustible, la transformació de la propulsió dels vehicles o les necessitats que altres sectors es puguin alinear amb nosaltres i nosaltres amb ells, perquè aquesta política de mobilitat tingui èxit, ja que no ens trobem en una política aïllada, sinó que formem part d'un engranatge. Tenim moltes oportunitats que hauríem de poder aprofitar, perquè, si ho fem bé en el Pla director de mobilitat, els plans de mobilitat urbana funcionaran bé.

La intermodalitat és l'única alternativa per poder prescindir del vehicle privat. Si fem bé el Pla director de mobilitat, els plans de mobilitat urbana funcionaran bé

Fer evolucionar la mobilitat cap al 2031 i més enllà



Com s'ha comentat abans, hi ha una llei de mobilitat catalana i uns directrius de mobilitat —que funcionen com una gran *checklist*, però són les pautes i les línies principals—, però on es comencen a veure mesures i estratègies concretes és en el Pla director. Aquest Pla director és el paraigües, territorialment, de la regió metropolitana que serveix als plans municipals, als de les entitats locals i als de mobilitat per poder seguir les pautes de les directrius nacionals. Per tant, té una responsabilitat sobre com afavorir que aquests plans de mobilitat urbana puguin satisfer les necessitats del territori.

Com comentava abans, hem incorporat molts elements diferents. En primer lloc, la multimodalitat, és a dir, no treballar únicament amb la distribució modal, sinó treballar amb el motiu del viatge. El motiu del viatge cada vegada més es deu a temes relacionats amb el lleure, és a dir, ha deixat de predominar el viatge per motius laborals o d'estudi, i els viatges de lleure són molt més elevats. Això implica que haurem de fer canvis, ja que no és lògic abaixar molt l'oferta de transport públic els caps de setmana i els festius. Per això, crec que hem de fer una visualització global. També deïem que el vehicle privat s'utilitza molt per fer viatges de treball, perquè és el que més et condiciona, ja que vas on has d'anar perquè has de treballar. Per tant, els plans de desplaçament d'empresa són una de les eines essencials.

Per acabar, parlàvem amb la Neus, d'AEMES, que des de l'ATM podem coordinar-nos per generar sinergies entre diferents territoris, i crec que és un tema primordial. Fins ara l'hem estat promovent, però ara els plans de desplaçaments d'empresa, amb el Decret de qualitat ambiental, s'han destapat. Tenim més de 200 plans de desplaçament i hem de buscar la màxima sinergia.

També tenim, en l'àmbit digital, el Sistema Tarifari Integrat. Ara mateix, ja són més de 3,5 milions les persones que estan validant la T-Mobilitat i, a través de l'aplicació global, estem fent el que anomenem la PIM, que és la Plataforma Integrada de Mobilitat, que permetrà validar amb una T-Mobilitat qualsevol servei de mobilitat integrat a la mateixa plataforma. Tot això, sense negar-li la seva personalitat, és a dir, serà un element més, però intentem afavorir que, de manera unitària, tothom pugui obrir qualsevol eina de mobilitat que estigui al servei d'un usuari públic a través de la T-Mobilitat, a més a més de l'aplicació que puguin tenir. Per tant, estem treballant per sintetitzar aquest escenari de cara als usuaris de la T-Mobilitat.

La Plataforma Integrada de Mobilitat (PIM) permetrà validar, amb una T-Mobilitat, qualsevol servei de mobilitat que s'integri a la plataforma

Com dèiem abans, podem fer un sistema que permeti a les persones entrar fàcilment al sistema multimodal, tenint una bona alternativa que, a més, sigui variable en funció de la situació que tinguin. El que no té el vehicle privat, que sempre és el mateix; aquí, si vas amb la família o està plovent i vas amb els nens, pots adaptar la teva multimodalitat. Hi ha oportunitats, i la digitalització, que ara mateix està en un procés de molta ebullició, ens facilita que això pugui passar o ens ho pot recriminar. Aquí, i en l'àmbit territorial, ha crescut l'abast de l'ATM i, per tant, l'àmbit planificador. Planificarem també el Solsonès, que també pertany a l'ATM de Lleida, i ajudarem perquè, quant als viatges, està molt integrat a Barcelona. Ara mateix tenim, dintre del nostre àmbit, pràcticament 6,2 milions de persones, gairebé el 76 % de la població de Catalunya, i, per tant, tenim la responsabilitat de fer-ho bé perquè, si això no funciona, el sistema no funcionarà a tot Catalunya.

Posem el focus en la mobilitat rural i en la pobresa del transport, que és la manca d'accés a un sistema de transport públic que et pugui conduir a un altre lloc

Fer evolucionar la mobilitat cap al 2031 i més enllà



Per això, hem de posar el focus, des d'aquest Pla director de mobilitat, a la mobilitat rural i a la pobresa del transport. Em refereixo a la pobresa no només econòmica, sinó a la pobresa de les possibilitats d'accedir, d'una manera racional, a un sistema de transport públic que et pugui conduir a un altre lloc. És un element que a tot Europa està marcant les pautes en mobilitat, és l'element que justifica que les polítiques de mobilitat siguin regionals i no únicament dels continus urbans, perquè hem de garantir certa equitat. Les persones que estan més desafavorides perquè tenen menys intensitat del sistema transport al seu abast han de poder tenir recursos, que es puguin generar a la zona de més concentració perquè hi hagi equitat, perquè els problemes de les zones més concentrades venen de l'intercanvi de mobilitat a les zones menys concentrades. Tot això ha de poder reflectir-se d'alguna manera en els plans que estem fent actualment; després de tenir aquesta correspondència amb les polítiques europees, també ha de poder servir de base perquè la planificació i la mobilitat puguin generar una planificació de les infraestructures. En aquest cas, l'ATM també fa el Pla director d'infraestructures, que va per decennis, i el proper serà el 2031-2040. La intenció és que aquest Pla director de mobilitat, que en principi per llei només arribarà a sis anys, es pugui estendre uns anys més, tot i que no sigui amb un nivell de concreció tan elevat com els primers anys, per servir de pauta a la redacció del proper pla d'infraestructures, de manera que el pla d'infraestructures tingui ja una base de mobilitat que pugui orientar quines són les infraestructures que es decidirà fer. A diferència dels plans més globals de la

El Pla director de mobilitat servirà de pauta per a la redacció del futur Pla d'infraestructures. Les necessitats de la mobilitat orientaran les infraestructures futures

Generalitat, el Pla d'infraestructures és important que segueixi el Pla de mobilitat i els serveis que vol vendre.

L'objectiu, precisament, és que puguem generar la millor mobilitat possible als ciutadans. Posar els ciutadans en el centre és l'essència. Si no proveïm el ciutadà dels serveis que necessita per fer els seus desplaçaments, no estarem complint els nostres objectius i serà inútil.

Objectius

Garantint aquests objectius, no només transformem la mobilitat, també...



Mobilitat
saludable i
sostenible



Mobilitat
eficient i
productiva



Mobilitat
segura i
fiable



Mobilitat
inclusiva i
equitativa



Mobilitat
intel·ligent
i digital

... és salut, és clima, és economia, és equitat i és millora social.

Autoritat del Transport Metropolità

Per tant, tenim una transcendència cap a la resta de serveis de salut, de clima, d'economia, d'equitat i de millora social en general, que són la resta de rodes que comparteixen espai, i hem de sincronitzar-les totes perquè aquests plans de mobilitat juguin el rol que realment necessiten en la resta de vida social. No és una qüestió aïllada; la mobilitat no és una cosa que es fa de tant en tant, en un moment determinat, no. La mobilitat forma part de la vida, i, per tant, tenim aquesta responsabilitat.

El context ha canviat moltíssim, i ara estem en aquesta etapa d'ebullició. Serà difícil poder concretar qüestions en el Pla director de mobilitat, però intentarem ser prou flexibles per poder garantir els objectius tenint la màxima obertura quant a possibilitats.

**El nostre objectiu és
generar la millor mobilitat
possible a la ciutadania.
L'essència és posar la
ciutadania al centre**

Reptes



Acceleració en la **reducció de les emissions**
(locals i globals)



Transició energètica i consolidació de
l'electrificació



Entrada de ple en la integració modal i **nou**
sistema tarifari



Impacte IA i altres aspectes innovadors (vehicle
autònom, robòtica)



Variables socials de la mobilitat



Recuperació sistema ferroviari (liberalització del
servei el 2033, complació Pla Rodalies, titularitat
servei...)



Nous models productius i laborals
(**teletreball**) i noves pautes de consum
(**augment del comerç electrònic**)



Nous períodes d'**emergència** i situacions de
crisi o d'episodis



Nous elements de **planificació territorial**



Increment +40% del transport bus interurbà



Millora de la **governança** i eficiència de la
planificació

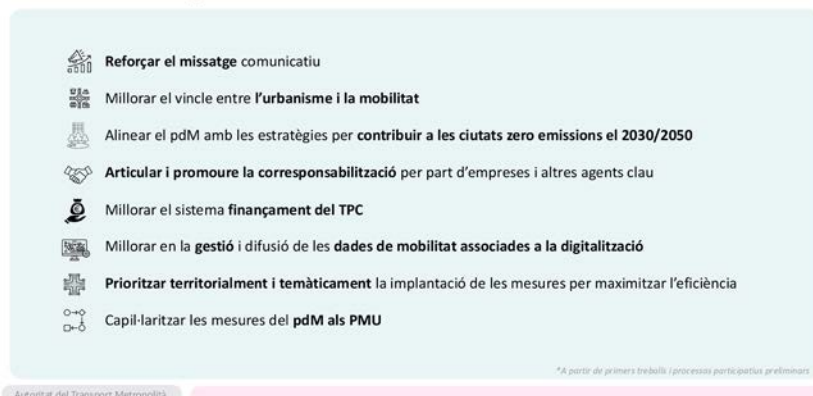
*A partir de primers treballs i processos participatius preliminars

Autoritat del Transport Metropolità

Hi ha una sèrie de reptes sobre els quals no insistiré, però crec que estarem preparats per assumir-los en la mesura que siguem capaços de col·laborar. Dels processos participatius en els quals estem treballant, després, Maite Pérez, de l'Àrea Metropolitana, en parlarà. Crec que és essencial, i per a nosaltres és una gran base de coneixement, a part de tota la part històrica, perquè hem de saber exactament quins són els

problemes que afecten cada territori per poder buscar-hi fórmules globals de solució. Per tant, dels processos participatius sortirà una part molt important de les propostes que serà necessari abordar des del Pla director.

Governança



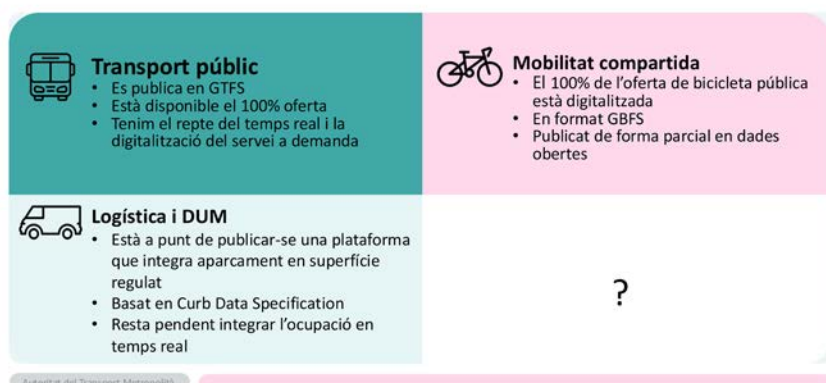
La governança és l'essència. La clau de la governança és que sigui compartida entre totes les administracions públiques i amb tot el coneixement i la participació del sector privat, perquè, realment, puguem estar en la solució als problemes reals. Un gran perill aquí és que dissociem de la necessitat real i estiguem planificant coses o obligant a coses que realment no ofereixin solucions. Crec que és una de les preocupacions principals, i per això es va fent tant en l'opinió de la gent i dels sectors empresarials. Fa poc es va fer la presentació de la part participativa a les universitats i crec que ha sigut molt favorable.

Això no és només un pla, és una missió. Tenim la missió i l'hem de fer de la manera més creativa possible per poder encabir-ho tot i que realment pugui ajudar.

La mobilitat, al final, acaba sent una cultura, i una de les qüestions més importants que estem desenvolupant és la part de digitalització de la informació. Ara mateix, tenim digitalitzada tota la informació de Catalunya, com ha comentat la Susi. Totes les parades de tren, totes les d'autobús, totes les línies, els horaris... Tot això està en format digital i en format obert. Hem de pensar en el futur, què volem fer amb la informació: si volem que sigui oberta absolutament o si volem monetitzar-la per poder tenir recursos —perquè un dels problemes seran els recursos.

La clau de la governança és que sigui compartida entre totes les administracions públiques i que compti amb tot el coneixement i la participació del sector privat

La digitalització de la mobilitat



D'altra banda, a part de la digitalització, cal abastar tot el sistema modal vinculat a la mobilitat, no només de persones sinó també mercaderies, perquè les mercaderies estan tenint un impacte molt important en el conjunt de l'espai urbà i dels espais de mobilitat. S'està treballant, per exemple, en una eina de mercaderies que establia la regla general per a tots els municipis i ara s'està fent dinàmica, de manera que puguem saber municipi a municipi quines són les zones de càrrega i descàrrega, quines són les normatives pròpies, quins són els *lockers* de repartiment... Estem intentant recopilar informació dinàmica que s'ha de poder mantenir i coordinar amb els sistemes més centrals que a l'Àrea Metropolitana funcionen ja de gestió de les mercaderies. Hem de buscar la manera que tot, en conjunt, pugui resultar una bona solució.

A part de la digitalització, cal abastar tot el sistema vinculat a la mobilitat, no només de persones, sinó també de mercaderies

La digitalització de la mobilitat

Propera missió? → La digitalització dels PMU

- ✓ Les dades en mobilitat estan disponibles i estandarditzades
- ✓ Se separa la captura de dades de la diagnosi de les operacions
- ✓ S'ha creat una comissió interadministrativa per consensuar els requeriments
- ✓ El PMMU és un pla de mobilitat urbana d'escala metropolitana clau per abordar temes de digitalització



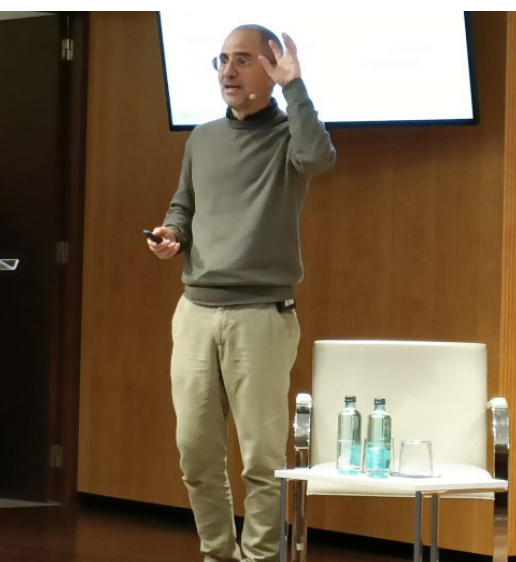
Autoritat del Transport Metropolità

Després hi ha la part de l'estandardització, i una de les qüestions importants que farà aquest Pla director de mobilitat és poder estandaritzar totes les dades de les quals parlem, perquè els plans de mobilitat urbana de cada municipi segueixin unes pautes de tipologia de dades, de capes de funcionament quant al mapatge de la mobilitat, de simbologia, de criteris..., que, quan puguem posar-ho tot en conjunt, ens permeti analitzar la mobilitat en l'àmbit supramunicipal.

Amb això acabo la meua presentació, no sense fer un últim apunt sobre el tema de la digitalització i l'estandardització: el Pla de mobilitat metropolitana és un dels elements que més ens podrà ajudar a concretar-ho tot en la part més densa, què és la que més relació té entre municipis, i, per tant, pot tenir més sentit que tots funcionin amb unes mateixes pautes.

Seguidament, la Maite continuarà amb el Pla de mobilitat metropolitana. Moltes gràcies.

Amb el Pla director, cada municipi seguirà unes mateixes pautes estandarditzades de tipologia de dades, que permetran l'anàlisi de la mobilitat en l'àmbit supramunicipal



Presentació «El Pla metropolità de mobilitat urbana (PMMU) 2025-2030 i les possibilitats que obre per al teixit empresarial de mobilitat»

Maite Pérez, cap de Servei de Mobilitat Sostenible de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB): Molt bon dia a tothom i gràcies a AEMES i al Pacte Industrial per convidar-me, a mi particularment i l'Àrea Metropolitana de Barcelona, per fer aquesta intervenció inicial als companys que participaran també en la taula rodona següent.

Volia començar explicant-vos, breument, com estem plantejant el nou Pla de mobilitat urbana 2025-2030. Es tracta d'un pla en el qual portem ja un parell d'anys treballant en l'àmbit tècnic i que esperem aprovar properament. És un pla bastant continuista amb el que ja tenim actualment i amb el conjunt de les línies d'actuació que, des de l'Àrea Metropolitana, portem anys impulsant i, per tant, posa l'èmfasi en el model de mobilitat metropolitana que es vol impulsar i aconseguir per als propers anys en el conjunt del territori metropolità.



Avui s'ha parlat de moltes qüestions, i en algunes d'elles s'ha posat l'èmfasi que volem una mobilitat metropolitana basada en uns pilars que posin l'accent en la salut, la sostenibilitat, a fer més eficient el sistema de mobilitat i transport..., i també aquesta vessant social, una mobilitat inclusiva i equitativa que no deixa ningú enrere. Aquest model, que ja es va incorporar a l'anterior pla, el mantenim en el nou Pla metropolità per a aquest horitzó 2025-2030.

El que hem fet, amb aquesta mirada continuista, ha estat anar afegint algunes eines que han sorgit aquests darrers anys, des del marc de la regulació, des del marc europeu, estatal, regional, etc., que ens obliga a canviar una mica aquestes mirades que, fins ara, potser no s'havien integrat amb prou èmfasi.

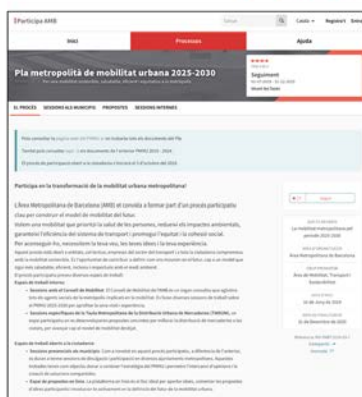
Treballem per una mobilitat saludable, sostenible, eficient, inclusiva i equitativa

Governança i col·laboració

Un Pla construït a partir d'un necessari procés de participació, acord, coordinació i diàleg per:

- Plantejar i aprovar el Pla
- Tirar endavant les polítiques públiques i mesures incloses

El món empresarial n'ha format part



3

També, com comentava en Manel, el que hem fet en aquest Pla és mantenir un espai de col·laboració. La governança en la mobilitat i el transport, i el desenvolupament d'aquestes polítiques i actuacions, és fonamental. Per això, en el mateix plantejament del Pla, com ja van fer amb l'anterior, és importantíssim fer participar a tothom de l'àmbit del sector de la mobilitat, però no només de l'àmbit de la mobilitat. Hi ha molts eixos que convergeixen en la mobilitat i cal fer-los participants del plantejament inicial del Pla, del desenvolupament de les mesures i de l'execució. Per això, el món empresarial hi és present, ha de ser-hi present i hi serà present en el desenvolupament de tot allò que estem implementant al territori metropolità.

El Pla metropolità de mobilitat urbana es construeix amb la participació ciutadana i dels sectors implicats en la mobilitat

Governança i col·laboració

S'obren espais d'oportunitat per a la col·laboració públic-privada.

S'han facilitat nous espais de participació: grups de treball específics (Taula metropolitana de la moto elèctrica compartida, Taula metropolitana de la DUM), sessions als municipis, sessions en el Consell de Mobilitat de l'AMB d'entitats, sector empresarial, recerca i investigació, etc.



4

De fet, en el mateix Pla, en aquests dos anys de què us parlava, s'han obert espais de participació, particularment en el marc del Consell de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana, amb grups específics de treball. En són exemples la Taula Metropolitana de la Moto Elèctrica Compartida —que va derivar en una nova regulació metropolitana d'aquesta activitat— o la Taula Metropolitana de la DUM, perquè entenem que va més enllà dels àmbits locals dels mateixos ajuntaments dels municipis. La mobilitat no entén de territoris inconnexos, i, per tant, hem de pensar en la ciutat i en aquest àmbit funcional; en el marc del Consell de Mobilitat, en el qual ja hem estat treballant i continuem treballant, i en el marc del desenvolupament de les mesures i de seccions que inclouen el nou PMMU 2025-2030.

Un nou context (regulatori i econòmic)

Rol estratègic de les metròpolis

Llei 9/2025, de 3 de desembre, de mobilitat sostenible

Fons europeus i Fons social pel clima (Reglament (UE) 2023/955)

Pex. Pla social pel clima. Pobresa en el transport. 9.000 M€, 2026-2032

25% aportació Estat; resta del Fons social pel clima



5

Avui també se n'ha parlat, hi ha un nou context regulatori i econòmicofinancer, per la qual cosa hem de pensar com adaptem el nou Pla i les noves accions que hem de desenvolupar en aquest nou context. Un primer punt és que s'ha d'impulsar que es tinguin més en compte les metròpolis, com l'Àrea Metropolitana, que és l'única en l'àmbit estatal —n'hi ha d'altres en l'àmbit europeu—, i hem d'impulsar que les instàncies europees vegin la bondat i la funció que tenen les àrees metropolitanes per impulsar moltes de les polítiques de mobilitat en transport que ultrapassen les entitats locals dels municipis. Hem de pensar, per exemple, que ara està en discussió el nou Fons de Cohesió que ha de sortir en el període 2028-2032 a la Comissió Europea. Per tant, hem d'insistir en el paper fonamental que tenen les àrees metropolitanes per acompanyar els municipis que en formen part en el desenvolupament d'aquestes polítiques de transport. Per exemple, la nova Llei de mobilitat sostenible estatal, de la qual ja s'ha parlat avui, obre moltes oportunitats, i hem d'estar atents a com evoluciona el desplegament d'aquesta Llei quant a les possibilitats de recursos o d'altres millores que puguin fer més eficient el que estem desenvolupant ara en el nostre territori.

Un clar exemple són els fons europeus, i particularment el Fons Social per al Clima. Estem pendants també de desenvolupar el Pla social per al clima en l'àmbit estatal, que pot obrir l'oportunitat de rebre fons fins a 6.000 M€ a l'Estat per desenvolupar moltes d'aquestes actuacions, en particular unes d'específiques que ajuden a mitigar la pobresa en el transport. Amb això s'obriran moltes oportunitats, tant en l'Administració com en les empreses, per impulsar línies, activitats i projectes que suavitzin aquesta situació. Per tant, com us deia, el nou context ens fa anar adaptant allò que en el Pla hem planificat i definit per adaptar-ho al que en els propers anys vagi sorgint.

Promovem que les instàncies europees reconeguin el valor que la perspectiva metropolitana aporta a les polítiques de mobilitat

Reptes i impactes de la mobilitat. Res que no sapiguem, però que cal abordar amb contundència

En un escenari creixent de la mobilitat, ja bé sigui de transport privat, de transport públic o de mobilitat activa...
Continuem tenint impactes negatius (ambientals, salut, energètics, socials...)

Hem de continuar el camí cap a una mobilitat més sostenible, saludable, eficient, equitativa



- consolidar i millorar el transport públic com a eix vertebrador de la mobilitat metropolitana
- avançar en la descarbonització i la millora de la qualitat de l'aire per efectes del transport i la mobilitat
- reforçar la mobilitat activa i la transformació de l'espai públic
- millorar la distribució urbana de mercaderies
- impulsar la digitalització i la innovació
- i garantir una mobilitat més equitativa, accessible i segura, per no deixar ningú enrere.

6

Queda clar, i també se n'ha parlat, que partim d'una situació on tenim uns reptes i impactes de la mobilitat prou coneguts per a tothom. Impactes en l'àmbit de la salut, en el social, l'econòmic, l'energètic, etc. Què hem de fer? Hem de continuar el camí que ja hem iniciat per aconseguir aquesta mobilitat metropolitana més saludable, sostenible, eficient, inclusiva i equitativa. Hem de continuar impulsant serveis de transport públic, perquè el transport públic és l'eix vertebrador de la mobilitat metropolitana. Hem d'avançar en aquesta descarbonització, continuar posant l'èmfasi en la millora d'aquestes flotes que mouen tant persones com mercaderies, i impulsar la digitalització i la innovació, que considero que és una de les claus importantíssimes en aquest horitzó fins al 2030. Bàsicament, hem de garantir aquesta mobilitat més equitativa, la part social, no deixar enrere ningú. Aquesta mirada social ha de bastir totes les línies d'actuació del nou Pla metropolità de mobilitat urbana.

Oportunitats per al sector empresarial

A) Serveis de mobilitat i infraestructures associades

Intermodalitat

Logística urbana sostenible

Xarxa BiciVía



Aleshores, quines oportunitats s'obren per al sector empresarial amb aquest Pla? Com deia, és un pla continuista i, per tant, gran part de les línies d'actuació que preveu el nou Pla ja estaven integrades en l'anterior. Són línies d'actuació, per exemple, derivades de la millora dels serveis de moltes infraestructures associades. Parlem d'intermodalitat, com ja s'ha dit abans, una mobilitat que no sigui únicament unimodal. Hem de facilitar aquest intercanvi de solucions de mobilitat per poder

Cal avançar en la descarbonització de flotes, perquè el transport públic és l'eix vertebrador de la mobilitat metropolitana

cobrir aquestes necessitats de mobilitat diàries que té la població, hem de facilitar eines amb la digitalització o amb infraestructures, en construcció d'equipaments o d'instal·lacions, que millorin aquesta intermodalitat. També hem de donar facilitats en temes de logística urbana sostenible, l'impuls de modes i amb formes i solucions més sostenibles en aquesta distribució, a través de projectes pilot, l'impuls de *startups* que ens ajudin a fer aquest canvi, solucions derivades de la psicologia... Exemples que potser ara mateix encara no estan funcionant aquí, però a d'altres llocs, sí. Hem de veure com en altres metròpolis estan solucionant aquestes qüestions i intentar replicar-ho. Un altre exemple seria, pel que fa a infraestructura, la nostra xarxa BiciVía, que continuem impulsant, i més enllà de la construcció en l'espai públic, el que acompanya BiciVía, és a dir, el coneixement de pautes, intentar mitigar la bretxa de gènere, etc. Qüestions que són rellevants i que continuem impulsant i integrant en el nou Pla.

El sector empresarial pot implicar-se en l'extensió, l'eficiència operativa i la millora de la qualitat del transport públic

Oportunitats per al sector empresarial

B) Transport públic

- Millora de serveis, seguiment qualitat
- Eficiència operativa
- Descarbonització-Sector energètic

C) Gestió de la demanda, optimització i eficiència

- Aparcament
- Seguiment i control restriccions a la circulació

The infographic includes images of a double-decker bus, a fleet of yellow buses, a parking structure, and a smartphone displaying a navigation app.

Un altre àmbit on es pot tenir un espai per al sector empresarial és el transport públic: la millora de serveis; l'impuls dels serveis; l'extensió dels serveis; la millora de la seva qualitat; fer més eficient l'operativa i l'organització dels serveis, la qual cosa ajuda tant l'Administració com l'Àrea Metropolitana, però també els mateixos operadors de transport; la part de descarbonització, de la qual ja hem parlat —és a dir, tenim un horitzó temporal que ens encoratja a continuar aquesta descarbonització, aquesta renovació de la flota per tal que la petjada de CO₂ i el consum d'energia disminueixin—; aquesta situació geopolítica on cada vegada pren més rellevància la part del sector de l'energia vinculada a la mobilitat... Tenim un horitzó en el qual aconseguir que el 100 % de la flota sigui descarbonitzada, una flota de 2.000 vehicles —el conjunt dels serveis que gestionem des de l'Àrea Metropolitana. És una fita molt rellevant i és important l'acompanyament a les empreses per fer més eficient aquest canvi, per implementar-lo de la manera més sostenible possible.

Com a qüestions derivades i línies d'actuació derivades de la gestió de la demanda s'ha parlat, per exemple, que no té sentit que quan canvis de municipi hagi d'usar aplicacions diferents. Des de l'Àrea Metropolitana fa anys que intentem impulsar una homogeneïtzació per aconseguir que els diferents municipis s'integrin en una mateixa aplicació digital de l'aparcament, en aquest cas, o de l'«electrolinera». Hem d'intentar que es faciliti l'operativa.

Oportunitats per al sector empresarial

D) Electrificació i mobilitat compartida

Vehicles de baixes emissions
Mobilitat compartida
Infraestructura de recàrrega



9

També en el camp de l'electrificació i de la mobilitat compartida, des de l'Àrea Metropolitana portem anys treballant per impulsar serveis de mobilitat compartida. Tenim l'AMBici metropolità, bici elèctrica compartida, llicències metropolitanes de moto elèctrica compartida... Volem continuar consolidant, expandint i explorant altres formes de mobilitat compartida que facin més eficient i sostenible aquesta mobilitat metropolitana. Aquí, les *startups* ens podeu acompanyar des de molts àmbits diferents: infraestructura de recàrrega, punts de recàrrega —l'Àrea Metropolitana també va impulsar la xarxa d'«electrolineres» metropolitanes—... Hi ha molt camp a recórrer i ho estem fent de manera col·laborativa amb el sector privat.

Tenim serveis, alguns d'electrificats, de mobilitat compartida (AMBici metropolità, bici i moto elèctriques compartides...) i «electrolineres» metropolitanes

Oportunitats per al sector empresarial

E) Digitalització. El gran accelerador. Espais de dades. Eficiència i optimització dels serveis

Dades de mobilitat. Opendata. Noves metodologies. Gestió de dades. Informació en temps real.
Optimització de serveis, processos, monitorització.
Avaluació de polítiques i actuacions.
Plataformes serveis.
Intel·ligència artificial. Sensorització. Bessons digitals.

Serveis digitals



10

Del camp de la digitalització, també se n'ha parlat moltíssim. És un gran accelerador que veiem en els propers anys i que ha de motivar molts canvis en la forma com operem els serveis de mobilitat i transport en l'àmbit metropolità. Ens dona molt de joc integrar eines com, per exemple, la intel·ligència artificial, els espais de dades, els bessons digitals i tot el que millori aquesta eficiència operativa. Per això, col·laborar amb el sector empresarial és rellevant, perquè ens ajuda a optimitzar els serveis i a fer més eficient que, des de l'Administració pública, els posem a disposició de la ciutadania.

Cal dir, també, que la Llei de mobilitat comença a parlar d'espais de dades, i hi estem treballant, per exemple, en aquest projecte anomenat

Espai de Dades M3. Són qüestions que hem anat treballant, que tindran un grau molt alt de desplegament en els propers anys i que, des de l'Àrea Metropolitana, hem integrat. Això ho hem de fer amb l'acompanyament de les empreses, de les *startups*, de les pimes...

Un últim punt, per anar acabant, és el tema de la innovació. Des de l'Àrea hem treballat i continuarem treballant en projectes pilot, en fons europeus, entre d'altres per començar a explorar noves solucions innovadores integrant-les en els serveis que actualment posem a disposició. Hem treballat, per posar alguns exemples, amb hidrògens, la hidrogenació de TMB o explorant la utilitat dels vehicles autònoms de la TMB.

La nostra idea és mantenir aquesta línia d'actuació, treballar-hi de manera col·laborativa, amb diferents oportunitats que surtin per millorar. Al final, és per fer més eficient, per donar més qualitat als serveis que estem donant des de l'Àrea Metropolitana, perquè al final beneficia en conjunt la ciutadania. Recentment, ha sortit la consulta pública sobre l'Oficina Gestora de l'Espai Controlat de Proves. Hem d'estar atents al que s'està movent, també en l'àmbit estatal, en el desplegament d'aquesta Llei, perquè pot generar oportunitats de millora en els serveis que prestem.

En definitiva, doncs, el nou PMMU 2025-2030 s'emmarca en un espai d'oportunitats per consolidar actuacions i polítiques metropolitanes que ja estem desplegant. Aquesta col·laboració amb el sector empresarial la podem fer com fins ara, amb diferents eines a través de contractació pública, per descomptat, però també a través de projectes competitius, de programes pilot, *sandbox* regulatoris —allò que la llei estableix, que ens dona una cobertura legal per poder començar a pensar en altres formes d'innovar—, o en *marketplace* o similars.

Hi ha moltes eines que ens permeten començar a desplegar línies d'actuació del nou Pla en col·laboració amb les empreses, i des de l'Àrea estem disposats i sempre oberts a fer-ho amb tothom que tingui interès a fer aquesta mobilitat metropolitana més saludable, sostenible, eficient i inclusiva.

Moltes gràcies.

Pel que fa a innovació, treballem en projectes pilot que exploren solucions innovadores, per exemple, amb hidrògens o amb vehicles autònoms

Taula rodona «Reptes i estratègies de les administracions locals per millorar la mobilitat laboral»

Omar Minguillón, representant de la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial: Bon dia a tots i totes, i moltes gràcies per continuar amb nosaltres. Soc l'Omar Minguillón, responsable de la Regió Metropolitana d'UGT, i seré el conductor d'aquesta tertúlia que tindrem amb els companys. Ens acompanyen Jordi Boixader, Marc Iglesias, Laura Llavínia i Marc Segura.

Començarem amb una pregunta col·lectiva i, després, una pregunta individual.

La primera pregunta tracta sobre la visió: quins són els principals condicionants o les principals estratègies que s'estan portant a terme per millorar la mobilitat des de les vostres entitats?

Començarem per Jordi Boixader, llicenciat en Economia i Diploma d'Estudis Avançats en Geografia; és cap de la Secció d'Innovació del Desenvolupament Econòmic de la Diputació de Barcelona, des d'on recentment han elaborat uns estudis sobre l'accessibilitat dels polígons industrials de Catalunya. Treballa en l'àmbit de l'anàlisi territorial i la planificació estratègica urbana.

Jordi, què penses dels principals condicionants que marca la mobilitat laboral i, sobretot, de les estratègies que esteu portant a terme des de la Diputació per millorar la situació actual?

Jordi Boixader, cap de la Secció d'Innovació del Desenvolupament Econòmic de la Diputació de Barcelona: En primer lloc, vull agrair a l'organització l'oportunitat de participar en aquesta taula —m'atreveiria a dir que des de la promoció econòmica, encara que no vull ser portaveu de ningú—, perquè entre l'empresa i la mobilitat moltes vegades hi ha hagut esforços per intentar treballar conjuntament.

De la qüestió que plantegeu, fa temps que en parlem, i sabem que som multifactorials, això és una obvietat. Una altra qüestió és que, des del tema econòmic i, sobretot, des de la planificació estratègica, cada vegada tendim més a pensar que, en part, els condicionants que tenim avui venen del que hem fet en el passat. És la dependència de la trajectòria. Si, a sobre, el que hem fet són estructures físiques i materials, encara allibera més possibilitats o en restringeix més.

Abans d'entrar pròpiament en el que fem a la Diputació, penso que hauria de posar en context la nostra trajectòria. Quan es fa el Reglament d'activitats molestes, insalubres, nocives i perilloses de l'any 1961, se separa la població de la indústria —2 km, en termes actuals, del que seria un cinturó de seguretat, de salubritat. A partir d'aquí, la peça industrial i el nucli de població no s'estenen en la mateixa direcció i, en conseqüència, es genera un primer factor «distància». Ja sabeu, també, que la inversió industrial i la inversió en la construcció sovint es miren amb recel en aquestes cinc o sis dècades. Per tant, tenim un primer condicionant que és la distància, que no tindria importància si no fos perquè som societats molt diverses, però coincidirem que el temps és un bé molt preuat per a tots —l'economia de l'atenció i la logística són economies del temps.

A aquest primer condicionant, la distància, el segueix el segon condicionant, que és que del 1985 al 2005 construïm unes 1,19 cases unifamiliars cada hora, només a la província de Barcelona. Això genera 1.500 urbanitzacions, de les quals la meitat tenen dèficits urbanístics,

Els condicionants que tenim avui venen, en part, del que hem fet en el passat. Quan l'any 1961 se separa la població de la indústria, es genera un factor «distància»

De 1985 a 2005 es fan 1.500 urbanitzacions a la província de Barcelona, moltes amb dèficits urbanístics. Amb 1.500 polígons on anar a treballar, la mobilitat es complica

la qual cosa vol dir que tenen més d'un 20 % pendent, o que no tenen espai públic i, per tant, si hi haguéssim de fer arribar el transport col·lectiu no sabríem ni on posar-lo... Això en 1.500 urbanitzacions, que també tenen el seu paral·lel, en aquesta dispersió urbana, en els polígons, ja que també tenim 1.500 polígons. En aquestes 1.500 urbanitzacions viuen 500.000 persones. Així doncs, tenim distància i tenim dificultat per arribar al polígon, però també tenim dificultats amb aquest escampall d'urbanitzacions, de nuclis de població.

El tercer condicionant, saltant ja a la situació actual, seria que als llocs on tenim densitat que podem servir bé en transport públic ens trobem que, com més activitat econòmica hi ha, de més qualitat és o més ben servit està l'espai per una parada de Renfe, per una estació d'autobusos, etc., més car és el preu de l'habitatge. Això planteja una mena de triangle entre l'habitatge, el talent i el desplaçament que no és fàcil de resoldre.

Aquests serien els principals condicionants.

Aleshores, com que nosaltres treballem en l'àmbit de la planificació estratègica, hem après que tot és important, però no tot és igual d'important. Per això, crec que són molt importants els enfocaments, com els que fa AEMES, és a dir, intentar solucionar problemes generant oportunitats. Mirem-nos la mobilitat, però mirem si podem generar un teixit productiu que sigui capaç de solucionar aquests problemes. Resolem les debilitats generant teixit empresarial, innovació...

Des de la Diputació, ens hem dedicat a proveir de dades d'accessibilitat dels polígons, del mercat de treball, del CIPAE... als ajuntaments. També he de confessar que nosaltres, que ens dediquem a les dades, de vegades veiem que les dades són prou bones, però el problema és que no tenim diners. És a dir, la proporció entre dades i diners no ens acaba de funcionar, i a la gent que té recursos de vegades els falten les dades. Aquesta és la funció del Pacte Industrial i d'accions com la d'avui: compartir entre els diferents àmbits sectorials.

Per tant, fem anàlisi, planificació i estratègia que té a veure amb aquestes taules de mobilitat, taules de diàleg de les quals s'ha parlat abans —B-30, C-17, Osona, etc. També tenim un programa de modernització de polígons i un programa que es diu Talent, treball i tecnologia, que, bàsicament, vol enfortir les cadenes de valor local. Per exemple, la mobilitat sostenible és una cadena de valor en la qual creiem en aquests municipis; tenim una vocació productiva dedicada a això i a formar la gent d'aquest territori a través dels serveis locals d'ocupació, per millorar les capacitats d'aquesta cadena de valor. Aquests serien els nuclis principals d'actuació.

Omar Minguillón, moderador: Gràcies. A continuació, tenim Marc Iglesias, director dels Serveis de Mobilitat Sostenible de l'Àrea Metropolitana. És impulsor, des de l'Àrea Metropolitana, de projectes clau com Per metròpolis, més sostenible, més connectada, la zona de baixes emissions, l'AMBici, el Bicibox, la Xarxa Electrolinera..., sobre la planificació de la mobilitat metropolitana. Enginyer civil amb més de quinze anys d'experiència en planificació i gestió de la mobilitat sostenible, combina la seva tasca tècnica amb la docència i la cooperació internacional.

Et farà la mateixa pregunta: principals condicionants i estratègies per millorar la mobilitat laboral, principalment, i la mobilitat en general des de l'AMB.

A la Diputació, tenim un programa de modernització de polígons i un altre per enfortir les cadenes de valor local, com la de mobilitat sostenible. Proveïm dades als ajuntaments

Analitzem les dades dels problemes de mobilitat i mirem si podem generar, plegats, un teixit productiu que els resolgui

Marc Iglesias, director de Serveis de Mobilitat Sostenible de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB): Després de la intervenció d'en Jordi, ja està pràcticament tot dit sobre la diagnosi. Comparteixo plenament el que ha dit i intentaré, per no repetir, exposar la visió des del món de la mobilitat més teòrica i bàsica.

Des del camp de la mobilitat, el fet és que, sovint, les solucions que tenim de transport públic o de serveis de mobilitat en els polígons, en general, no solen encaixar tan bé com ho poden fer en zones consolidades. Tot i compartir completament el que s'ha dit, nosaltres considerem que la solució passa per la recepta clàssica de la mobilitat, que és el «pal i la pastanaga». Aquests problemes, els tenim a la segona corona, o fora d'aquest primer entorn, perquè també passa a l'Hospitalet, on tenim un problema de gestió de la mobilitat, o en el Consorci de la Zona Franca. Hi ha altres àmbits amb elevada presència de transport públic o una bona presència de transport públic on també tenim un problema de mobilitat o que la mobilitat laboral no és com hauria de ser.

Receptes clàssiques? La primera, els PDE, que són una bona eina; la segona, la cooperació entre les diferents empreses per tal d'estalviar serveis mancomunats que puguin ajustar-se; la tercera és anar a allò més clàssic que, si traiem aparcament, traiem gent que va en cotxe —que és el que han fet totes les ciutats i que nosaltres també estem fent. Hi ha una gestió de l'aparcament, una primera regulació. Aquesta reducció de l'aparcament, de l'oferta d'espai per al vehicle privat, es pot acompanyar d'altres alternatives de qualitat. La irrupció de les VPN o bicicletes elèctriques ha canviat totalment el paradigma de la mobilitat a última milla. Això ho hem d'acompanyar, doncs, d'un entorn amable, agradable i segur per poder fer aquesta última milla i poder canviar el model de transport, que pot ser combinat o únic, amb aquestes noves formes de mobilitat.

Per als problemes complexos, com els que exposaves i que comparteixo, receptes clàssiques. Les que estem fent a tota la metròpolis i les que vindran: internalitzar les externalitats del vehicle particular i, sobre la base d'això, el canvi modal vindrà seguidament, perquè tot aquest fenomen també es pot llegir al revés. És a dir, a mesura que els centres de treball tenen dificultats perquè s'hi accedeixi amb vehicle particular, la gent no se'n va a viure a una segona residència. Aquestes decisions que es van prenent amb el mercat, amb la situació de partida, també es prenen al revés. Quan posem traves a la mobilitat laboral, es prenen decisions que comporten més proximitat a l'entorn laboral. El que volem, al final, és que hi hagi un repartiment més sostenible que faci que l'activitat industrial sigui més eficient, un canvi de mobilitat. Aquest nou paradigma de la mobilitat fa, doncs, que els treballadors i treballadores puguin també incrementar el seu poder adquisitiu.

Omar Minguillón, moderador: Gràcies. Bé, hem fet una mica de trampa en posar la visió supramunicipal primer, perquè, d'alguna manera, ara veurem la visió municipal i, sobretot, la d'aquells que han de donar explicacions als ciutadans, que són els municipis.

Laura Llavina és cap del Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Granollers. Llicenciada en Geografia per la Universitat Autònoma de Barcelona, té vint anys d'experiència laboral dedicada al sector de la planificació de la mobilitat. Des de 2017 treballa a l'Ajuntament de Granollers, on actualment és cap del Servei de Mobilitat. Prèviament, havia treballat durant més de deu anys en el sector de la consultoria

Els plans de desplaçament d'empresa, la mancomunitat de serveis entre empreses i la reducció de l'aparcament privat milloren el problema dels polígons

Hi ha un canvi de paradigma. Amb la internalització de les externalitats del vehicle particular, les persones tendeixen a viure més a prop de l'entorn laboral

de mobilitat, redactant plans de mobilitat urbana, estudis d'avaluació de mobilitat generada i plans de desplaçament d'empresa.

Et faig la mateixa pregunta, però des de la visió municipal: quins són els principals condicionants a la mobilitat laboral i, sobretot, les estratègies per millorar-la que podeu dur a terme des dels municipis?

Laura Llavina, cap del Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Granollers: Moltes gràcies, Omar. En primer lloc, vull agrair que s'hagi comptat amb la participació de la nostra ciutat i poder compartir la nostra modesta experiència.

Per començar, volia situar-vos una mica. Segurament la majoria coneixeu Granollers, perquè som la capital del Vallès Oriental i, per tant, una ciutat de força renom i coneguda.

A Granollers tenim set polígons. Alguns estan associats, cosa que facilita la interlocució amb l'Ajuntament. Però tots estan separats dels nuclis urbans per barreres importants



Quant als polígons i a la mobilitat laboral, us volia comentar que tenim set polígons d'activitat econòmica a dia d'avui que, aproximadament, inclouen unes 700 empreses i uns 11.000 treballadors. Aquests polígons estan distribuïts al voltant del nucli urbà i, per tant, les característiques i les demandes que rebem de cadascun d'ells són diferents. Alguns d'ells tenen transport públic, altres són a prop de les dues línies de tren que tenim a la ciutat i encara altres estan més allunyats i són més perifèrics. També vull comentar que, d'aquests set, n'hi ha quatre que disposen del certificat de conformitat que dona la certificadora espanyola de polígons empresarials (CEPE), i un dels elements que s'analitzen en aquesta auditoria de qualitat és el tema de la mobilitat. Està prou bé que quatre dels set tinguin aquesta certificació, en la qual s'inclouen molts altres aspectes, a part de la mobilitat. Per a nosaltres és molt important que els polígons d'activitat econòmica de la nostra ciutat estiguin associats —en la majoria de casos és així, però no en tots. Això ens facilita molt la interlocució, ja que com a Administració local és molt important saber a qui dirigir-te i centralitzar les peticions, i això ens facilita molt la feina.

Com a grans reptes, el Jordi ja n'ha apuntat molts dels que ens trobem. Crec que el que passa a Granollers no és gaire diferent del que passa a la resta de municipis, i és que hi ha una dificultat important en la ubicació on tenim, a dia d'avui, els polígons. El fet que es trobin allunyats dels nuclis urbans ens condiciona tant la mobilitat en modes no motoritzats —perquè sovint la distància no només és llarga, sinó

que tenim barreres importants com carreteres interurbanes o el riu Congost, en el nostre cas, que ens fa de barrera entre el nucli i dos dels polígons industrials— com la mobilitat a peu, amb bicicleta o amb VMP, que és complicada perquè no hi ha infraestructura segura i accessible que connecti aquests punts. També hi ha una escassa connexió amb transport públic. Com us deia, no tots aquests polígons estan ben coberts —a dos d'aquests polígons ens hi arriba el transport urbà, però a la resta, no. Tot plegat fa que tinguem una gran dependència del vehicle privat, i aquesta gran dependència del vehicle privat passa per una gran demanda d'aparcament, com apuntava abans en Marc, que hauríem d'anar reduint i aplicant-hi mesures de restricció. En el cas de Granollers, encara a dia d'avui estem rebent moltes peticions per la gran necessitat d'aparcament i, com que no som capaços d'oferir-hi una solució que sigui realment una alternativa, continuem rebent aquesta gran pressió d'aparcament. Cal tenir en compte que els polígons d'activitat econòmica que tenim, com apuntava en Jordi, són previs a la creació del Decret de mobilitat generada, anterior a 2006.

Per tant, a les activitats que tenim ara sí que podem fer aquesta pressió, i disposen ja de places d'aparcament dins de les seves instal·lacions per cobrir les seves necessitats, però com que pràcticament totes són prèvies, necessitem solucionar aquesta dependència del vehicle privat.

Un altre repte que voldria destacar és aquesta corresponsabilitat. És molt important que s'entengui que la mobilitat no només afecta l'Administració local. Som els responsables de la via pública i de la gestió de la mobilitat, però les empreses haurien d'assumir també la seva responsabilitat amb el seu personal i que els mateixos treballadors i treballadores també siguin capaços d'integrar-ho.

A banda d'això, no he parlat dels reptes i dificultats econòmics que suposa tot això. Per exemple, en el transport públic, a dia d'avui, amb el bitlletatge només cobrim el 30-40 % del cost, i és un cost molt elevat. És un repte important i, com a Administració local, hem anat fent cosetes per intentar millorar-ho, resolent cadascun d'aquests elements. També s'han anat instal·lant passos de vianants en els polígons per facilitar la mobilitat interna, s'ha fet algun estudi comarcal de com millorar la connexió pedalable, estem treballant en la creació d'uns itineraris pacífics en una carretera interurbana propietat de la Generalitat per poder disposar d'un carril de vianants-bicicletes segur. S'estan fent diferents actuacions en l'àmbit del transport i esperem poder aconseguir alguna cosa en aquest sentit. Quant al vehicle privat, cal fomentar molt el cotxe compartit i regular horaris, etc., però això depassa el límit de l'Administració.

Pel que fa a la corresponsabilitat, vull comentar un cas d'èxit, i és que ens hem posat d'acord l'Ajuntament, Granollers Mercat i dues associacions de polígons per fer un estudi de mobilitat conjunt dels dos polígons. Això ens ha servit per identificar les necessitats d'aquests polígons i tenir eines i arguments per sol·licitar diferents actuacions.

Molt resumits, aquests són els reptes que tenim.

Omar Minguillón, moderador: Seguidament, Marc Segura, cap del Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat. Enginyer de Camins, Canals i Ports, inicia la seva activitat professional en el món privat en el sector de les obres ferroviàries, fins que entra a treballar a l'Ajuntament de l'Hospitalet, ara fa vint anys, per encarre-

Els nostres polígons són anteriors al Decret de mobilitat generada de 2006 i demanen molt d'aparcament. Estudiem alternatives al vehicle privat, com la creació d'itineraris pedalables

gar-se de la coordinació tècnica de les obres de la línia L9. L'any 2013 passa a formar part de l'equip de mobilitat com a tècnic i es fa càrrec de la gestió de la mobilitat de la ciutat, fins que, el 2022, passa a ser el responsable del Servei de Mobilitat, càrrec que en l'actualitat ocupa.

També et faig la mateixa pregunta: quins són els principals condicionants a la mobilitat laboral i, sobretot, estratègies per millorar-la.

Marc Segura, cap del Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat: Moltes gràcies per la invitació.

Quant als condicionants, l'empresa, sí o sí, està ubicada en un territori, i el territori condiciona totalment aquesta mobilitat.

Coneixeu tots l'Hospitalet, però fins i tot els que hi som dins de vegades perdem de vista el context del que és aquesta ciutat. És la segona ciutat de Catalunya quant a població, una ciutat encaixada entre ciutats, delimitada i comprimida per Barcelona, Esplugues, el Prat i la Zona Franca, sense capacitat de créixer. Un territori molt petit, de 12 km², en els quals hi ha 292.161 persones empadronades. Això vol dir que, en aquest moment, és la ciutat més densament poblada d'Europa —París n'era la número u de sempre, amb 21.000 hab./km²; Barcelona, 16.000 hab./km². Com a referència, Calcuta està en 24.500 hab./km² i nosaltres, en 23.200 hab./km². Aquest condicionant ens determina com hem d'actuar, la ciutat on som i quines possibilitats tenim.

L'Hospitalet, encaixada i sense possibilitats de creixement, és la ciutat més densament poblada d'Europa. Aquest fet determina seriosament les nostres actuacions



Quant a la mobilitat laboral, tenim tres realitats molt diferenciades, sobretot territorialment:

- La zona del Samontà, on comença el pendent de tota la part de Collserola; físicament, les vies de la Renfe, que ens parteixen la ciutat en tres bandes, però sobretot nord i sud. Al Samontà tenim barris com el de la Torrassa, de 50.000 hab./km², i la Florida, amb 76.000 hab./km². Una bestiesa en l'àmbit de la gestió. La morfologia urbana són tot barris que van créixer a l'època de les migracions dels anys seixanta i setanta del segle passat, amb habitatges sense soterrani i, per tant, sense possibilitat d'aparcament en una zona de gran concentració de cotxes. Es tracta d'una zona de la ciutat on el cotxe, literalment, no hi cap. El metre quadrat de superfície és un luxe. Aleshores, el dones a una plaça d'aparcament? A un arbre? A una empresa? A una ampliació de vorera? A un carril de circulació? Quina és la mobilitat que tenim aquí? Sobretot és economia

de proximitat, és a dir, comerç local, i el sector de transport. Hi ha molta gent que resideix a la zona de l'Hospitalet que són transportistes, i el 80 % de la gent que resideix a l'Hospitalet treballa a Barcelona. És una llàstima l'efecte frontera que tenim amb la bicicleta metropolitana, ja que tota aquesta gent que podrien ser usuaris d'un transport actiu i sostenible no poden arribar a Barcelona per la diferència de sistemes.

- La part de la Marina, on ens trobem per sota dels 20.000 hab./km². Dintre dels barris, les realitats també són diferents. En el carrer de Rosa de Alejandria o al carrer del Progrés serien realitats de la part nord, del Samontà. La part de Santa Eulàlia acumula molt més teixit empresarial, amb la part del sector d'oficines. Hi ha també tot el Consorci Hospitalari, és a dir, l'Hospital de Bellvitge, l'ICO i el CEM. També allà hi ha el sector de la plaça d'Europa amb les torres d'oficines i l'Ikea, i el Gran Via 2, que suposen generació de treball i una tipologia de mobilitat laboral que no té res a veure amb la que tenim al nord de la ciutat. I també la zona centre, com el barri de Sant Josep, que és una mica més esponjat.
- La tercera realitat són els polígons industrials. Només en tenim dos, però estan dintre, integrats dins del teixit urbà; en aquest cas, en el districte econòmic, només separat de la ciutat per la Gran Via, que fa de barrera, i el sector Carretera del Mig, totalment integrat —de fet, la zona residencial va menjant-se el teixit industrial històric i va convertint-se en teixit residencial.

Aquí teniu un exemple molt clar de la persona que treballa en el districte econòmic i ve de Castelldefels fins a l'Hospitalet amb cotxe privat. Temps: 17-18 minuts. En transport públic, per exemple, Renfe —comptant que funcioni i vagi a l'hora—, ja són 17 minuts de trajecte. Des de l'estació de la Renfe de Bellvitge fins a baix, al sector econòmic, més o menys cèntric, tens ben bé 20 minuts a peu, perquè no tens cap alternativa de transport públic ni de bicicleta compartida. Evidentment, els treballadors que venen aquí i que comencen la seva jornada a les sis del matí —a l'hivern és fosc, són carrers que no són amables— venen en cotxe. La realitat són unes voreres plenes de cotxes estacionats.

Com a ciutat, això ens condiciona. Què podem oferir nosaltres a les empreses d'aquest sector quan les condicions no es donen perquè puguin venir amb altres modes més sostenibles? A més, atès que molts han d'aparcar a les voreres i en els passos de vianants, no es pot garantir la seguretat a qui circula en bicicleta o a peu. I això amb petites empreses, però a les Torres Puig, per exemple, són 1.000 treballadors; al Consorci de la Ciutat Sanitària en són 5.000; a l'Ajuntament, en diferents seus municipals, en som 2.000...

Aquesta és, bàsicament, la realitat del nostre territori.

Omar Minguillón, moderador: Moltíssimes gràcies.

Marc Iglesias, des de l'AMB, que heu fet coses per poder respondre al que estava preguntant l'altre Marc... Quins serveis heu pogut oferir o podeu oferir?

Marc Iglesias: Des de l'Àrea Metropolitana s'han fet moltes coses, i la principal és bastir de transport públic. Segurament, amb algun dels nostres Xpress des de Castelldefels s'arriba abans a Barcelona que amb

Què podem oferir a les empreses d'aquest sector quan no es donen les condicions perquè puguin aportar models més sostenibles?

Rodalies. Tenir un transport fiable a la primera corona és un fet rellevant, i més veient com està l'entorn de la mobilitat.

El primer factor és que a la primera corona de l'entorn metropolità tenim un transport públic de primer nivell. És la primera premissa.

La segona és que estem ajudant els municipis a posar tecnologia perquè regular la via pública sigui molt més senzill. El primer pas que s'ha de fer és que aquest aparcament ampli que hi ha en els polígons i a les ciutats, a poc a poc, anar-lo acotant per convertir aquest espai que ara s'utilitza únicament per a vehicle particular en zona d'ús i gaudi de la ciutadania, en un sentit més ampli.

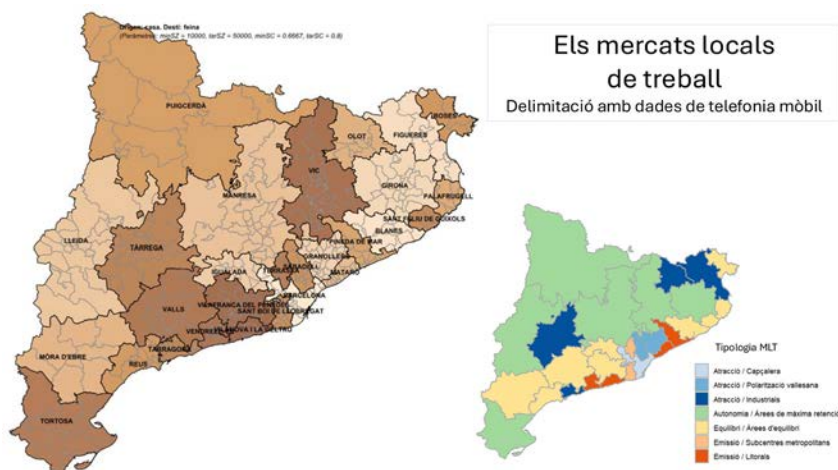
Té elements de més complexitat, i això és innegable per temes urbanístics i per la desorganització en els polígons, però el camí és el mateix que a les ciutats. El que espera als polígons és el mateix que espera a les ciutats. Si poses una imatge de qualsevol ciutat de Catalunya de fa trenta anys, hi havia cotxes aparcats sobre les voreres com en el polígon. És el mateix camí. Ara bé, estem donant alternatives: aparcaments Bicibox, per a patinets i bicicletes, normals o elèctrics, a la pràctica totalitat del territori metropolità com a eina per poder utilitzar la bicicleta o el patinet de forma segura i que no te'l robin.

Tenim polítiques de foment de la bicicleta elèctrica per a empreses, que és una línia que té molt d'èxit i cada any s'esgota. La donem a provar a les empreses que així ho desitgin i és un paquet de bicicletes elèctriques perquè els treballadors les provin, durant uns sis mesos. Això és una palanca de transformació. Però mentre anar des de Castelldefels a l'Hospitalet siguin 17 minuts i anar amb un altre mode de transport en siguin 30, serà molt difícil. El dia que sigui possible anar de l'Hospitalet en 17 minuts perquè no pots aparcar, o bé compartiràs amb altres companys o companyes o canviaràs el mode de transport i trigaràs més. Hi ha moltes mesures que són les de la pastanaga, les de promocionar el Bicing o l'AMBici en entorns industrials, l'aparcament segur i altres mesures, però si no dissuadim de l'ús del vehicle particular, no aconseguirem el canvi de model que volem, perquè l'alternativa hi serà i és més còmoda. Hi ha molts casos de transformacions d'empreses estranyíssimes, en ubicacions complicadíssimes, que han aconseguit el canvi. Us posaré l'exemple de Merk, farmacèutica top a Catalunya que està en un poble molt apartat on tothom ve de molt lluny. Van tenir un problema amb l'aparcament i havien d'ampliar la nau. Què va passar? Doncs que treballadors que abans no compartien transport van començar a fer-ho i no va passar res, en el fons. La mobilitat, en vehicle particular, quan més espai té, més espai ocupa, i quan menys espai té, menys espai ocupa. Tot això, és clar, cal fer-ho amb certa sensibilitat, perquè hi ha casos específics que cal tenir en compte i no es pot deixar ningú enrere.

Omar Minguillón, moderador: Jordi, deies que, des de la Diputació, teniu anàlisis que aporten informació. Aquestes anàlisis diuen el que està dient ara en Marc o teniu altres dades?

Jordi Boixader: Nosaltres, dins d'aquest treball en dades que hem fet ara, explorem les dades de telefonia mòbil amb una pregunta clàssica: quins són aquests espais on la gent que hi treballa i hi viu i on la gent que hi viu hi treballa? És a dir, el que serien àrees casa-feina o àrees de mercat de treball.

S'ha d'acotar l'aparcament per convertir l'espai en zona d'ús i gaudi de la ciutadania. Si no dissuadim de l'ús del vehicle particular, no aconseguirem el canvi de model que volem



En telefonia mòbil aconseguim dades declarades, no les del cens de 2001-2011. Són 600 milions de viatges a Catalunya durant l'any 2024, i també ens evita un efecte que té el cens del padró, que és que, com que es creuen dades amb la Tresoreria de la Seguretat Social, veiem que tenia molt efecte «seu». Agafem aquests 600 milions de viatges durant l'any 2024 i, amb la metodologia d'Eurostat, ho contrastem, i ens surten 28 marques locals de treball, és a dir, on la gent quotidianament fa la seva vida econòmica. Potser, la bona notícia és que són unes àrees treballables, no perquè siguin mercats de treball, sinó perquè ens donen la ciutat principal —Granollers, per dir-ho així—, la seva rodalia de 15 minuts i els corredors, que, en el cas, per exemple, de l'Anoia o del Llobregat-Cardener, o d'Osona o les rieres metropolitanas, surten bastant clars. Per tant, aquestes són unes àrees que haurien de quedar ben servides. És cert que això es retroalimenta: més prestació, més mobilitat, i més mobilitat, més demanda i, per tant, hipotèticament, més prestació.

Aquest és un mapa la principal funció del qual és conèixer-lo i fer-nos una pregunta clàssica, però potser és més interessant el que hem posat al costat. En termes de la promoció econòmica, què ens diu el de colors? Ens diu que, com més diversitat econòmica tenim dins d'aquestes àrees quotidianes, com menys especialització terciària, com més polígons industrials tenim, més som capaços en aquestes àrees de retenir treballadors i, fins i tot, d'importar-ne.

Per tant, la lliçó per a la promoció econòmica és intentar impulsar la indústria dels polígons, perquè això, de retruc, ens garanteix una millor cohesió del mercat de treball.

Omar Minguillón, moderador: Ara et pregunto, Marc, perquè parlaves abans de la ciutat de l'Hospitalet, una cosa que sempre hem odiat els de l'Hospitalet, i és aquesta frase de «la ciutat dormitori», però en part és cert... No dormitori, sinó residencial, però la majoria dels ciutadans de l'Hospitalet treballa fora de la ciutat. Quin és l'impacte que pensem que podrien tenir les actuacions, sobretot en la mobilitat laboral?

Marc Segura: Al sector nord, bàsicament, potenciem que el cotxe quedi fora, fins i tot el cotxe elèctric, perquè no té capacitat física d'encaibir-s'hi. Hem de tenir en compte, i no ho he dit abans, que a l'Hospitalet hi ha 22 estacions —metro, Ferrocarrils i Renfe—, una cobertura brutal de transport públic local. Tenim molta connectivitat amb

Detectem 28 marques locals de treball, a Catalunya, on la gent fa quotidianament la seva vida econòmica. Cada zona té una ciutat al centre, una rodalia de 15 minuts i uns corredors

Barcelona i amb la resta de municipis. Evidentment, cal garantir que el transport públic sigui fiable i eficient.

A la part nord, més densa, hem de garantir que l'autobús, quan passa, no es quedi travat en un carrer perquè hi ha un cotxe mal aparcat, la càrrega i descàrrega mal feta, etc. També que la mobilitat a peu sigui la que pertoca, amb voreres amples, refugis climàtics i arbres per poder passejar i no rostir-t'hi a l'estiu.

El mateix és aplicable a la part de la Marina, on hi ha més possibilitats per al tema pedalable com a alternativa a l'ús del vehicle privat. Sobretot no haver d'estar regulant l'estacionament, perquè estàs oferint una alternativa realment eficient i fiable.

En el districte econòmic i de polígons, tenim l'avantatge que estem redactant el nou Pla de mobilitat urbana sostenible de la ciutat, que hem d'entregar d'aquí a un parell de mesos, i una de les apostes importants és modificar els traçats o fer un replantejament dels traçats de transport públic, de manera que tinguin origen o final a baix al polígon i que no hagi de portar-hi una línia expressament, perquè la demanda serà nul·la a les hores vall, amb el cost que això implica i amb aquest dèficit que parlava abans en l'àmbit econòmic. Cal aportar la sinergia de la connexió amb la mateixa ciutat, amb les estacions ferroviàries. Aquí tenim feina a fer.

Com a repte, també ens proposem, com a Administració local, acompanyar les empreses perquè aquest desenvolupament i aquests plans de desplaçament d'empresa que han de fer, o per obligació o perquè volen, a part dels incentius que puguin tenir, que realment siguin factibles pel territori i per les ubicacions on són, que no facin volar coloms amb solucions genèriques que quan les portes a la realitat no són realitzables.

Omar Minguillón, moderador: Laura, Granollers no té tanta sort com l'Hospitalet i és molt a prop de Barcelona. Sou un exemple a l'hora de la cooperació en matèria de mobilitat en els polígons amb la resta del Vallès Oriental. Com s'ha treballat aquesta cooperació efectiva entre administracions del Vallès Oriental i envers els polígons industrials i la mobilitat laboral?

Laura Llavina: Com us deia, aquesta relació que tenim amb les associacions i l'Administració local és molt directa. També des de Granollers Mercat intentem oferir diferents espais de trobada, tant perquè les mateixes empreses es coneguin entre elles com perquè nosaltres tinguem aquesta comunicació més propera i directa. Una de les coses que es fan, de manera habitual, són esmorzars temàtics, per posar aquest espai en comú; de mobilitat, se n'han fet diversos i està previst que en continuem organitzant, per compartir experiències dels PDE que tenen les empreses, etc.

També amb aquest estudi que vam fer a mitges amb els dos polígons externs i, pel que fa a transport, hem fet diferents intents, però de moment encara no hem pogut acabar de consolidar-ne cap. Cap al 2018, abans de la pandèmia, vam intentar fer una prova pilot d'un servei d'autobús compartit, un *bus sharing* a través d'una empresa privada. Vam fer l'estudi amb diferents empreses per veure les rutes que podien ser més viables i quines no, quines empreses s'hi podien adherir, però per qüestions de tempos diferents i que després va venir la pandèmia —que

Volem acompanyar les empreses en el desenvolupament dels plans de desplaçament d'empresa per assegurar la concreció i viabilitat de les solucions

la mobilitat va canviar totalment i que justament compartir va ser encara més difícil—, no es va tirar endavant. Ara sí que estem intentant que els autobusos d'empresa ja existents a diferents empreses dels diferents polígons d'activitat econòmica puguin ser compartits per les diferents empreses. El que passa és que estem trobant una barrera legal molt important. És un element molt interessant perquè, si ja tens uns autobusos que estan fent unes rutes i hi ha espai suficient perquè puguin pujar-hi altres usuaris, és un camp a recórrer i a continuar explorant per evitar introduir noves línies d'autobús que potser tardarà molt més a consolidar.

En aquesta línia, a part, estem mirant també altres opcions de busos llançadora amb el tren i altres opcions que ens ajudin a poder oferir alternatives reals al vehicle privat, però costen per temes de finançament i jurídics. Continuem col·laborant i treballant-hi.

Omar Minguillón, moderador: Moltes gràcies.

Obrim el torn de preguntes. Algú té alguna pregunta? No? Doncs jo, sí.

Abans, en Marc parlava de retirar vehicles del carrer. Des de la UGT sempre hem dit que hi estem d'acord, però no podem evitar que els treballadors vagin a treballar, no podem posar en risc l'hora d'entrada si no hi ha alternatives viables. És impossible dir a un treballador que ha d'entrar a les sis del matí que es busqui la vida, que vagi en bicicleta des de Castelldefels a la Zona Franca o al Bon Pastor. Sé que s'està treballant en alternatives per intentar canviar-ho, i aquesta és la pregunta quasi enllaçada amb el que deia la Laura: sabem que hi ha una problemàtica en la gestió de la mobilitat dels polígons.

La pregunta és: creieu que la nova llei que obliga les empreses a fer el seu pla de mobilitat laboral podrà forçar que aquestes empreses estiguin més interessades a compartir? Parlar de compartir cotxe o autobús té molts problemes legals.

Marc Segura: Una petita dada. L'Hospital de Bellvitge acaba d'aprovar el Pla de desplaçament d'empresa no fa massa, i justament ara ha iniciat una pràctica de compartir cotxe a través d'una aplicació. Són 5.000 treballadors, i amb les condicions que té aquell sector, dona un marge de maniobra. La Puig també ho està treballant, i són uns 1.000 treballadors, aproximadament, i l'Ajuntament també aprovarem ara el pdE, i una de les mesures és fer entrar el cotxe compartit.

Marc Iglesias: Volia explicar com funciona el cotxe compartit. És una aplicació que té molt d'èxit a França i allà on s'ha implementat perquè hi ha una compensació econòmica. Al final, és una qüestió de temps o de diners. Per a la gent, compartir el vehicle suposa o més temps o un benefici econòmic. Si quan arribes al teu lloc de destinació has d'aparcar i no tens cap problema per fer-ho, l'incentiu per compartir és només econòmic, molt baix. Per què? Doncs perquè, quan surts, has de quedar d'acord amb l'altra persona i es fa pesat, perquè el teu temps també té un valor. És en aquest equilibri que costa molt canviar els elements que porta l'Administració, des de facilitat de transport públic, facilitat de compartir, facilitat de tots els elements... Fins que tens l'oferta davant o a prop de la feina, el canvi serà difícil o molt difícil. Si no hi és, aquesta oferta, es va minimitzant a tots els serveis que ja existeixen, que oferim i que oferirem.

Intentem franquejar barreres legals perquè els autobusos d'empresa dels polígons d'activitat econòmica de Granollers puguin ser compartits amb altres empreses

L'Hospital de Bellvitge acaba d'aprovar el seu Pla de desplaçament d'empresa, i està potenciant la pràctica de compartir cotxe a través d'una aplicació

La Llei de mobilitat sostenible, evidentment, va en aquesta línia. Els canvis són complicats i tots tenim certa resistència al canvi, però tothom sap que l'escenari d'aquí a quinze o vint anys és aquest. Per això cal que comencem a caminar ara, o quan torni a venir una crisi com la que hem tingut i el preu del petroli sigui més elevat, els treballadors encara patirem més perquè el canvi estarà més lluny. Cal anar cap a una economia descarbonitzada. A més, si vens cada dia de Castelldefels a l'Hospitalet, el cost econòmic que suposa ja avui dia és importantíssim. Aquest canvi de model que proposem és pesat, perquè no pots dir a un treballador que vingui a les sis del matí en tren i que camini vint minuts, però si fem números, aquest treballador, segurament, al cap de l'any, tindrà un increment del poder adquisitiu molt rellevant si fa aquest canvi. Perdrà temps, però guanyarà poder adquisitiu. Aquest canvi de mentalitat o ens l'imposen des de fora a través d'increments del preu dels combustibles i cada cop més complexitat, o comencem tots nosaltres des de les empreses, que tenen un potencial de canvi molt transformador; des de les administracions, canviant la morfologia urbana, i també des dels treballadors, veient que és un benefici econòmic i de salut, entre d'altres.

Jordi Boixader: Aquesta és una Llei molt futurista, en positiu i en negatiu. La qüestió és: quan es posa el cànon de l'aigua, aquests diners van a infraestructura hidràulica; ara parlem tot el dia de l'import de les estades turístiques, que van al turisme, i la Llei proposa el mateix: que la taxació de mobilitat vagi a la mobilitat. Per què no hi ha un IAE de la part industrial dels municipis que es pugui dedicar a solucionar aquestes qüestions? Perquè hem de resoldre-ho amb l'esperit AEMES, és a dir, les dues coses alhora, per entendre'ns.

Omar Minguillón, moderador: Hi ha una pregunta.

Jordi Sala: La meua pregunta és per a Marc Iglesias. Quan ha dit que el ciutadà havia d'anar a «pal i pastanaga», amb la pastanaga, hi estic d'acord. En el pal... A la ciutadania fa deu anys que només ens donem pals. Trobo a faltar una estratègia clara per part de l'Administració, perquè el ciutadà sàpiga què i com ho ha de fer. D'altra banda, trobo a faltar una alternativa real; si hi ha una estratègia, la gent ho entén. Per exemple, tenen alguna projecció de què passarà quan hi hagi la conducció autònoma? Hi ha cap previsió de fer com han fet a Tòquio, que en trenta anys tenen previst que no hi hagi cotxes aparcats en superfície?

Marc Iglesias: La conducció autònoma serà un element molt disruptiu i segurament canviarà l'escenari que estem comentant avui. Serà un canvi molt rellevant en la forma com ens movem i també com ens movem en l'àmbit laboral. La conducció autònoma, sigui amb vehicles més grans o més petits, pot ser un canvi molt disruptiu, però no veiem que s'hagi de produir a tres o quatre anys vista. Serà en un horitzó molt més llarg.

El canvi que estan vivint totes les ciutats de l'Europa occidental és que cada vegada que hi ha una reforma urbana, a la ciutat hi ha més voreres, més espais per al vianant, més espais d'estada, de verd, i menys espais de vehicle.

La nova Llei necessita l'impuls de les empreses; de les administracions, modificant la morfologia urbana, i dels treballadors, comprenent els beneficis econòmics i de salut

Un últim element que volia apuntar, perquè sovint ens n'oblidem a les taules de diàleg, és que, quan parlem de mobilitat laboral, parlem de tota la ciutadania. El 50 % de la ciutadania d'aquest país no té, ni tindrà, accés al vehicle particular. Estem fent ara un procés de regularització extraordinària on la immensa majoria d'aquesta gent no té, ni tindrà, vehicle particular. Per tant, hi ha una part molt rellevant de la nostra mà d'obra a la qual no afectarà mai aquest pal, perquè no es mou amb vehicle privat ni es mourà mai en vehicle privat, però sí que en comparteix, i molt. Vull fer aquest apunt perquè, sovint, quan parlem d'aquests espais, hi ha unes classes socials que suposen un 10-20 % de la societat que no se senten representades, i volia fer palès que aquest canvi de mobilitat, per a ells, és un guany sí o sí, perquè l'Administració no pot posar mitjans infinits quan no pot absorbir demanda, i el pal serveix per absorbir aquesta demanda. Llavors, que l'Administració pugui ampliar serveis de transformació de la mobilitat compartida també servirà per a aquests ciutadans que a dia d'avui es mouen sense transport particular i que, en un futur, gaudiran també de millors serveis gràcies a aquest canvi que s'ha fet, a aquesta transformació que s'estén en el conjunt dels polígons industrials.

Omar Minguillón, moderador: Bé, com que no hi ha cap més pregunta ni queda ja temps, donem per acabada aquesta taula. Moltíssimes gràcies, Marc, Marc, Laura i Jordi per les vostres intervencions.

Ara pujarà Neus Olea, que farà un breu resum de la jornada i de les línies d'acció.

Gràcies a tots.

Resum de la jornada i línies d'acció per al futur

Neus Olea, directora d'AEMES Smart: Com a resum, diria que hem d'anar cap a una mobilitat molt més sostenible, hi estem tots d'acord, però de vegades confonem mobilitat privada amb mobilitat sostenible o cotxe privat. Des d'AEMES i el Pacte Industrial, estem contents d'aquesta nova aliança. Hi ha molta col·laboració amb les administracions públiques, perquè al final hem de buscar solucions que es basen en transport públic i solucions innovadores i noves tecnologies.

De la jornada d'avui, vull remarcar el context. Aquesta jornada sorgeix perquè considerem que la nova Llei de mobilitat sostenible pot ser una palanca de desenvolupament industrial, perquè som un territori que té molta indústria que proporciona aquesta mobilitat i és la indústria que representa AEMES. Per això, agraïm moltíssim al Pacte Industrial, una vegada més, aquesta col·laboració, com també l'agraïm a la Fundació "la Caixa", l'AMB, l'ATM i a totes les entitats col·laboradores. No oblidem que tenim aquest objectiu, que hi ha tot un ecosistema industrial en aquesta regió que treballa per fabricar vehicles, per fabricar carregadors; s'han inventat nous models d'electrolitzadors; temes d'hidrogen verd, per exemple, i empreses que han apostat per la sostenibilitat.

Hem parlat de sostenibilitat, de mobilitat sostenible, i també volem parlar de la importància que té per a la nostra indústria.

A partir d'aquí, de l'àrea de mobilitat sostenible, em quedo amb el tema del finançament estable; és important per a tots els qui som aquí, tant en l'àmbit més autonòmic com de les administracions. Em quedo, també, amb el tema del *sandbox*, perquè ens permetrà fer projectes, ja que hi ha moltes tecnologies i moltes solucions de mobilitat que enca-

La transformació de la mobilitat compartida també servirà als ciutadans que es mouen sense transport particular, que també gaudiran de serveis millors

ra no sabem ben bé com han de ser o com les hem d'organitzar, i ha de ser amb col·laboració publicoprivada, perquè hi ha d'haver nous tipus de tecnologies, nous tipus de vehicles, nous models de governança...

En aquest sentit de la governança, i amb el tema dels plans de desplaçament de l'empresa, també proposem, i estem parlant amb tots els agents, que s'ha d'eleva una mica la mirada. Si fem un pla d'empresa en una empresa i, al costat, o en un altre municipi, hi ha una altra empresa, avui que tenim dades i tecnologia per saber com es mou la gent, no cal crear un agent nou en els polígons que faci un pla, perquè ja tenim estructures que poden fer-ho. Hem de treballar en col·laboració amb la patronal, els sindicats i els ajuntaments. Nosaltres tenim algunes petites iniciatives amb les quals s'han fet coses, però s'ha d'eleva la mirada i fer aquests plans de desplaçament de l'empresa amb més empreses, fer-los des de les associacions territorials o les associacions dels polígons, els sindicats i els ajuntaments, i pensar-los tenint en compte les mercaderies i les coses que passen al voltant de les empreses.

I, amb això, tanco la sessió i reitero el meu agraïment a tots els qui hi heu participat. Moltes gràcies.

Col·lecció Papers del Pacte Industrial

Paper 1. **Reflexions a l'entorn de la mobilitat de mercaderies als polígons industrials de la Regió Metropolitana de Barcelona.** Ignasi Ragàs. 2015.

Paper 2. **Vers un nou model de desenvolupament territorial: el repte de reaprendre formes de treball.** Miren Estensoro i Miren Larrea. 2015 (també disponible en castellà).

Paper 3. **Reflexions per al disseny d'iniciatives locals d'impuls de l'R+D+I als polígons d'activitat econòmica.** Miquel Barceló, Anna Brunet, Enric Fuster i Eduard Cuscó. 2016 (també disponible en castellà).

Paper 4. **Què és l'economia circular i per què és important per al territori.** Xavier Marcet, Marc Marcet i Ferran Vergés. 2018 (també disponible en castellà).

Paper 5. **Present i futur dels polígons industrials: més enllà de la seva transformació.** Maria Buhigas. 2019 (també disponible en castellà).

Paper 6. **Serveis comercials i atractivitat dels polígons d'activitat econòmica a la Regió Metropolitana de Barcelona.** Carlos Carrasco i David Nogué. 2021 (també disponible en castellà).

Paper 7. **La transformació del sector de l'automoció envers l'electromobilitat: impacte i oportunitats a la Regió Metropolitana de Barcelona.** Juan José Berbel. 2022 (també disponible en castellà).

Paper 9. **Marc jurídic: el diàleg social com un instrument vàlid per contribuir al desenvolupament econòmic i a la creació d'ocupació.** José Luis Salido. 2025 (també disponible en castellà).

Paper 10. **La concertació en el territori per a la promoció de l'activitat i l'ocupació industrials: perspectiva dels agents implicats.** Andreu Lope. 2025 (també disponible en castellà).

Paper 11. **Experiències de concertació social d'interès per a l'entorn industrial: una visió des del dret del treball.** Helena Ysàs. 2025 (també disponible en castellà).

Paper 12. **Iniciatives locals per impulsar la governança de l'economia circular.** Sònia Llorens, Ariadna Benet i Sergi Rovira. 2025 (també disponible en castellà).

Col·lecció Quaderns del Pacte Industrial

Quadern 1. **Transport Públic i Treball.** Disponibilitat de transport públic col·lectiu als polígons industrials de la Regió Metropolitana de Barcelona. 2003.

Quadern 2. **Mapa de la Formació Professional de la Regió Metropolitana de Barcelona.** Formació Professional i sistema productiu a la Regió Metropolitana de Barcelona. 2004.

Quadern 3. **Indicadors, infraestructures i serveis d'Innovació.** Una primera anàlisi del potencial innovador de la Regió Metropolitana de Barcelona. 2006.

Quadern 4. **Atlas Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona.** Anàlisi territorial. Estructura, dinàmica i inversió. 2006.

Quadern 5. **Guia per a l'elaboració de Plans de Mobilitat als polígons industrials.** 2007.

Quadern 6. **Anàlisi de les infraestructures de serveis dels polígons d'activitat econòmica de la Regió Metropolitana de Barcelona.** 2012.

Quadern 7. **Iniciatives locals d'impuls a la innovació empresarial.**

Guia per als Ajuntaments. 2012 (també disponible en castellà).

Quadern 8. **Accessibilitat en transport públic col·lectiu als polígons d'activitat econòmica de la RMB.** 2013.

Quadern 9. **Prospectiva de necessitats d'ocupació i formació a la RMB (2015 i 2020).** 2014.

Quadern 10. **El futur de la indústria de la construcció a la RMB.** 2014.

Quadern 11. **El futur de la indústria de l'automòbil a la RMB.** 2014.

Quadern 12. **La innovació tecnològica a la RMB: localització i tecnologia de les patents europees.** 2015.

Quadern 13. **La xarxa de suport a la internacionalització econòmica de la RMB.** 2015.

Quadern 14. **Guia d'iniciatives locals cap a la transició energètica als polígons industrials.** 2016 (també disponible en castellà).

Col·lecció Jornades del Pacte Industrial

Jornades 1. **Diàlegs i sinergies per a la transició circular en l'horitzó 2030.** 2022.

Jornades 2. **Formació professional, col·laboració publicoprivada i territori: una estratègia per al desenvolupament econòmic sostenible.** 2023.

Jornades 3. **La construcció industrialitzada d'habitatge a la regió metropolitana de Barcelona: més ràpida, més assequible i més sostenible?** 2025.

Jornades 4. **La construcció industrialitzada d'habitatge a la regió metropolitana de Barcelona: factors clau i finançament.** 2026.

Altres publicacions

La ciutat digital. Miquel Barceló i Antoni Oliva. 2001 (també disponible en castellà).

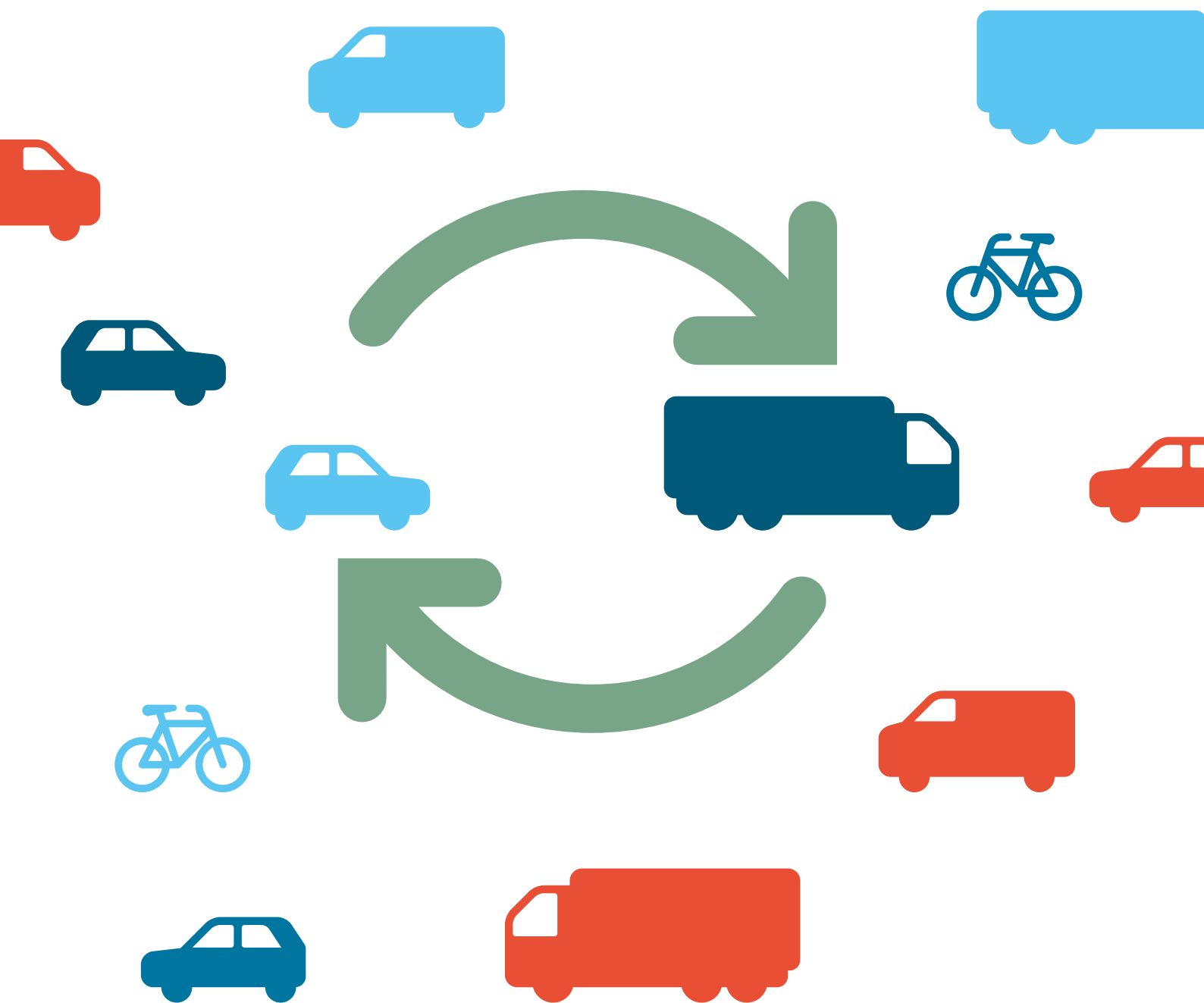
Definició del gestor/a de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica. Una proposta del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona. 2009.

L'impacte de la intel·ligència artificial a les empreses. Xavier Marcet 2020.*

Polígons d'activitat econòmica a Catalunya: reptes i escenaris reguladors. Jaume Amill, Martí Pol i Claudia Puig. 2025.*

*Col·lecció «Papers de l'Observatori de la Indústria» del Departament d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya. Publicació elaborada amb el suport del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Totes les publicacions estan disponibles al web www.pacteindustrial.org.



Pacte Industrial de
la Regió Metropolitana
de Barcelona

www.pacteindustrial.org