

Barcelona Global Challenge[®]

La movilidad como herramienta de ciudad, sostenibilidad y progreso

Resumen Ejecutivo

La movilidad es uno de los elementos clave para la competitividad y la sostenibilidad de Barcelona y en este sentido es urgente que la movilidad se planifique y gestione desde la óptica metropolitana en concurso de todas las administraciones, con participación de las empresas públicas y privadas de movilidad, que las infraestructuras e inversiones comprometidas se ejecuten con celeridad y transparencia, priorizando la sostenibilidad medioambiental y financiera del sistema, así como la fluidez como principio rector de la movilidad como servicio al ciudadano, donde la tecnología y la digitalización tienen un elevado potencial de desarrollo en Barcelona y la descarbonización debe contar con plazos, infraestructuras e incentivos adecuados.

Introducción

Barcelona Global y la movilidad

En octubre de 2020, Barcelona Global presentó el “Barcelona Global Challenge: el reto de la movilidad metropolitana y sostenible” en el que se presentaban 9 consensos y 15 propuestas para enfocar una mejor movilidad en la Barcelona Metropolitana. Fruto de esos trabajos desarrollados con la participación de más de 60 socios y expertos en movilidad, desde Barcelona Global se impulsaron un conjunto de reuniones con diferentes responsables públicos y privados de la movilidad metropolitana para trasladar las propuestas que se recogían en el citado documento.

Dos años después y ya en vías de superar gran parte de las distorsiones provocadas por la pandemia, Barcelona Global actualiza sus propuestas de cara al período actual donde, en unos meses, la ciudad y el resto de municipios metropolitanos entrarán en período de elecciones municipales, un momento en el que es necesario que el debate de propuestas en movilidad tenga un papel central y sea enfocado desde el rigor.

Barcelona Global, como asociación privada, independiente y sin ánimo de lucro que con más de 1000 socios tiene por misión hacer de Barcelona una de las mejores ciudades del mundo para el talento, entiende que la movilidad es un elemento fundamental para lograr una mejor calidad de vida y una mejor competitividad económica, en un sector que, como se apunta en este documento, está inmerso en un cambio de grandes magnitudes. Una movilidad que debe tener el adecuado mix entre tipos de modo de transporte, sea metropolitana en su enfoque y solu-

ciones, eminentemente sostenible, accesible para todos los colectivos, eficaz, fluida, y que impulse una región metropolitana competitiva.

Barcelona debe seguir siendo un referente de la movilidad urbana

Dadas sus características, Barcelona está en condiciones de convertirse en un referente global en movilidad urbana, un sector que está en plena transformación y donde Barcelona debe poder ofrecer respuestas de movilidad sostenibles y eficientes que sean referentes. En clave de tendencias globales, según el Deloitte Mobility Index, que analiza 100 grandes ciudades globales en clave de movilidad, la mayoría de ciudades están pasando de modelos de movilidad centrados en el automóvil a introducir restricciones de uso, con ejemplos como el de Ámsterdam, que ha limitado los coches en calles pequeños, Londres, Nueva York o Copenhague, con diferentes variaciones sobre la tasa de congestión. Así mismo, se ha introducido y ganado experiencia en la regulación sobre la movilidad compartida, respecto a la cual se detecta de forma generalizada una evolución que en muchas ciudades ha pasado del entusiasmo inicial por la tecnología y los vehículos de movilidad individual a unas regulaciones más basadas en los datos. Por último, hay una tendencia global en el uso intensivo de la tecnología y la digitalización, donde cada vez son más habituales las soluciones tecnológicas para la regulación de las señales de tráfico, la conectividad con los vehículos, el tiqueting o el MaaS (mobility as a service), el cual pone al cliente en el centro permitiéndole planificar el viaje, reservar los medios de transporte, disponer de billete único y efectuar el pago personalizado en función de muchas variables personales y del trayecto.

Barcelona, en este estudio global, es la única ciudad española analizada y se ubica en una franja alta de valoración en muchos de los indicadores utilizados (es 'global leader' en visión-estrategia y accesibilidad, y es 'top performer' en diversidad modal, calidad del aire, satisfacción del cliente y congestión), aunque tiene mucho camino por recorrer en contaminación, regulación y digitalización.

La necesaria mirada metropolitana

Es necesaria una mirada metropolitana a la movilidad de Barcelona que vaya más allá de la suma de miradas locales, que las administraciones competentes escuchen mejor y trabajen juntas en los grandes temas de largo plazo, que se incremente la colaboración público-privada, que se huya de soluciones tácticas, que se planifique y se ejecute con rigor, y que se acelere la

inversión comprometida. Convertirse en referente en nuevas soluciones para la movilidad urbana es un reto al alcance de Barcelona que debemos aprovechar y pasa necesariamente por la visión, planificación y gestión metropolitana de la movilidad.

Una mirada metropolitana que, para ser completa, debe de sumar todas las administraciones competentes y los operadores de movilidad público y privados, como ya sucede en las principales metrópolis globales.

Las singularidades y ventajas competitivas de Barcelona en movilidad urbana

Barcelona cuenta, en el campo de la movilidad, con unas ventajas competitivas que la hacen especial y desde los que puede convertirse en referente de la nueva movilidad urbana. Estos son: (1) un **urbanismo ejemplar**, que tiene en el Eixample su máximo exponente reconocido mundialmente; (2) una **distribución modal** en la ciudad central que combina de forma envidiable los desplazamientos a pie, en transporte público, vehículo privado, bicicleta y nuevos medios de transporte individuales; (3) una **densidad urbana** de las más elevadas del mundo que permite el despliegue de redes de transporte público sostenibles y eficientes; (4) una red de **transporte público** en la zona central metropolitana extraordinaria y, en algunos casos pionera, que tiene referentes internacionales en sus ámbitos como son TMB y FGC, y dispone de una flota de autobuses con alta presencia de vehículos eléctricos, de hidrógeno, gas o híbridos, y uno de los mejores metros automáticos del mundo; (5) una red extensa de **aparcamientos bajo tierra públicos y privados**; (6) un **despliegue amplio y cada vez mejor ejecutado de carriles bici** en el municipio de Barcelona, (7) un proyecto líder en la transición hacia la **electromovilidad** en grandes ciudades como es la red pública 'Endolla Barcelona'; (8) una arraigada capacidad de innovación de sus **emprendedores** y operadores públicos y privados; (9) la presencia en Barcelona de **instituciones y ferias internacionales** que como la EIT Urban Mobility o Smart City Expo World Congress y Tomorrow Mobility nos dan la proyección internacional necesaria, junto con la **marca Barcelona**, para liderar soluciones de referencia global en el sector de la movilidad urbana.

El cambio y la disrupción en el sector de la movilidad urbana

La movilidad urbana, hoy en día, está inmersa en un proceso de cambio acelerado fruto del cambio climático, cambios en nuestros valores y en especial de las nuevas generaciones, el progresivo envejecimiento

de la población, la digitalización y la conciencia de su impacto en la calidad de vida de las personas, y la necesidad de que la movilidad contribuya al acceso a vivienda asequible, al trabajo y al ocio y la cultura de forma fluida, eficiente y sostenible.

Se han identificado 5 grandes retos en movilidad urbana, intensificados después de la pandemia:

- a) El **cambio climático**, que exige la descarbonización de la actividad especialmente en el sector de la movilidad, donde lejos de demonizar el coche, es necesario incentivar y facilitar su acelerado proceso de electrificación tanto de los automóviles como del resto de flota móvil.
- b) El **cambio de valores**, con creciente importancia de la disponibilidad de tiempo para actividades personales y de salud como un componente esencial de la calidad de vida y con la priorización de la experiencia por encima de la propiedad.
- c) El **espacio metropolitano**, donde en los últimos años ha habido una fuerte expansión de las actividades de un territorio de alcance urbano a uno metropolitano, y donde Barcelona ha pasado, en clave de políticas de movilidad, de ser un municipio con un área metropolitana periférica a ser un área metropolitana en el centro de una potente región metropolitana. Este alcance territorial todavía no se recoge en las soluciones de gobernanza que tenemos.
- d) La **transformación digital**, donde hemos pasado a disponer de una enorme cantidad de datos sobre la movilidad real que todavía estamos lejos de aprovechar para contribuir de forma determinante en mejoras en la planificación y la gestión, y donde el concepto MaaS es clave para poner al ciudadano en el centro de toda la estrategia. Esta transformación digital implica el establecimiento de una gobernanza clara para aprovechar la gran cantidad de datos disponibles, y la irrupción del 5G podría suponer un gran cambio de paradigma sobre cómo se gestiona y planifica la movilidad.
- e) El **envejecimiento de la población**, con un 19% de los habitantes del área metropolitana (y un 21% de los habitantes de la ciudad de Barcelona) con edad superior a los 65 años y uno de cada diez habitantes con más de 75 años¹. Esta población, además, por el hecho de no trabajar no está representada en los grupos de toma de decisiones sobre la movilidad, todo y ser enormemente impactada.

Una apuesta necesaria para la movilidad sostenible eficiente y fluida en Barcelona para reducir su impacto en la salud

Apostar por una movilidad eficiente y sostenible en Barcelona es imprescindible hoy. Nos movemos para trabajar, pasear, socializar, consumir, aprender, para acceder a la cultura, etc. Es una de las condiciones necesarias para el buen funcionamiento de la ciudad e incide de forma decisiva en la calidad de vida, la salud, nuestra competitividad y la de las nuestras empresas, y el acceso a vivienda asequible, al trabajo, en la cultura y en el ocio.

Desde ISGlobal, por ejemplo, se señala una relación directa entre la contaminación atmosférica, el ruido, la falta de zonas verdes, o la falta de actividad física con un incremento de muertes prematuras y asma infantil². Este centro de investigación recomienda impulsar la transición a vehículos no contaminantes, una movilidad el máximo de activa físicamente, el aumento de zonas verdes, la extensión del máximo de 30 km por hora de velocidad, la protección de las zonas escolares y la presencia mayor de arbolado en la vía pública.

En cualquier caso, es necesario abrir el debate sobre las medidas dirigidas a la mejora de la salud y su impacto en la movilidad, y construir sobre ellas el máximo de consensos (como se ha hecho en el pasado), potenciar la toma de decisiones a partir de datos y modelizaciones, y desarrollar políticas de comunicación que alejen la polémica de las decisiones, que siempre deben estar fundamentadas en los preceptivos estudios.

La movilidad es, pues, un elemento esencial que permite redistribuir oportunidades, con gran impacto tanto en la calidad de vida de las personas que viven y que transitan por su área de influencia, como en la competitividad para seguir atrayendo talento y actividad económica. Esta movilidad debe ser inexcusablemente sostenible medioambiental y económicamente, asequible, accesible, inclusiva, fluida y eficiente.

La importancia de la planificación estratégica en colaboración público-privada

Para conseguir la movilidad sostenible, eficiente y fluida que deseamos, es imprescindible una planificación estratégica y una gestión de la movilidad metropolitana donde participen no sólo todas las administraciones implicadas sino también los operadores públicos y privados que están relacionados.

1. Datos IDESCAT 2021

2. <https://www.isglobal.org/-/la-zona-de-bajas-emisiones-zbe-es-una-medida-necesaria-para-reducir-la-contaminacion-del-aire-y-proteger-nuestra-salud>

En la planificación y gestión metropolitanas, la coordinación de las políticas de movilidad con el urbanismo y la promoción económica, así como coordinar y alinear el esfuerzo inversor con los objetivos, son clave porque la respuesta a los retos globales en movilidad que tenemos por delante sea eficiente y referente.

Además, la planificación estratégica debe basarse en el uso de los datos y las proyecciones que ahora se pueden realizar y acompañarse siempre de una adecuada comunicación dirigida a hacer entender a la ciudadanía, el valor y la importancia de las medidas tomadas.

El Barcelona Global Challenge en movilidad

Las propuestas que Barcelona Global presenta a continuación han sido elaboradas a partir de conversaciones y grupos de trabajo llevados a cabo con un amplio número de actores y expertos en movilidad urbana de todas las sensibilidades y procedencias, y parten de las que se plasmaron en el documento 'Barcelona Global Challenge: el reto de la movilidad metropolitana y sostenible' en octubre de 2020.

Esta actualización del Challenge tiene el objetivo de evaluar la evolución desde entonces, incluyendo la influencia de la pandemia y el escenario de salida de la misma en la que nos encontramos, y sobre todo ofrecer una serie de propuestas, elaboradas desde la transversalidad que el grupo de trabajo representa, que puedan ser útiles para la elaboración de iniciativas de ciudad que se llevarán a cabo en los próximos meses.

Evolución de la situación respecto a la de 2020

1. La **movilidad entre la región metropolitana y el municipio de Barcelona** sigue siendo el gran reto a resolver, tanto en lo que respecta a la movilidad con la primera corona metropolitana, de donde entra y sale un elevadísimo número de vehículos (unos 900.000 desplazamientos en vehículo privado aproximadamente en día laborable, sin considerar la Distribución Urbana de Mercancías, y unos 500.000 pasajeros en transporte público), como con la segunda corona metropolitana (de donde en día laborable se registran unos 950.000 desplazamientos de conexión en vehículo privado sin considerar la Distribución Urbana de Mercancías y unos 450.000 pasajeros en transporte público)³. Se constata que la movilidad en la Región Metropolitana no está, ni mucho menos, resuelta en cuanto al transporte público y que es

necesario un enorme esfuerzo inversor, especialmente en lo que se refiere a ejecución de compromisos. Se trata de un reto al que hay que hacer frente de forma urgente con la ejecución de los compromisos de inversión en transporte público (casi 500M€ por parte de FGC en líneas metropolitanas y adquisición de trenes al aeropuerto, en torno a 3.600M€ por parte de la Generalitat de Catalunya, de los que más de 1.200M€ son para la L9), que han sido incrementados recientemente pero que presentan importantes retos de ejecución (85% de ejecución del presupuesto por parte de la Generalidad y 70% por parte del Estado)⁴.

Sin embargo, se constatan avances en la inversión en equipos móviles para los trenes y ferrocarriles de Cercanías (1.170M€ en 2021) y en la mejora de la red de Cercanías (con una ejecución presupuestaria de casi 300M€ en 2020 y de más de 250M€ en 2021), en los accesos a la Sagrera y en todas las obras de metro a su alrededor, en el proyecto de conexión de FGC entre Plaza España y Gràcia pasando por el Clínic y Francesc Macià (con fecha de finalización prevista entre 2026 y 2027), en la nueva línea con el aeropuerto (que FGC prevé poner en servicio prevista a principios de 2025 si el calendario de construcción de la obra civil por ADIF se cumple) y en el inicio de la conexión con tranvía, en la apertura progresiva de nuevas estaciones de la L9 por parte de Generalitat de Cataluña y en la recalendarización para la finalización del tramo central de la misma (prevista para 2027 por Campus Nord, Sarrià, Mandri, Putxet, Guinardó, Maragall, La Sagrera y Sagrera TAV, 2028 por el Camp Nou, Lesseps, Sanllehy y Manuel Girona y 2029 por Motors).

2. Se ha producido un exceso de **polémica política**, e incluso intervención de la justicia, en aspectos clave como la movilidad en el centro de Barcelona, la Zona de Bajas Emisiones y, sobre todo, sobre el papel del vehículo privado, al que se le reduce continuamente el espacio sin tener en cuenta la perspectiva de la movilidad y la congestión. Una polémica política y judicial que debería evitarse con una planificación estratégica hecha en colaboración entre administraciones, con las empresas públicas y privadas prestadoras de servicios de movilidad y comercio de proximidad de las zonas afectadas, estableciendo objetivos claros y medibles. El espacio público es un bien escaso que necesita mayores dosis de consenso y comunicación pública para evitar el actual nivel de crispación y judicialización de la movilidad en Barcelona.

3. Encuesta de Movilidad en Día Feiner (EMEF) 2019 (2020 y 2021 no son indicativos debido a la pandemia de Covid-19) https://observatorio-movilidad.atm.cat/docs-observatori/enquestes-de-mobilitat/Enquestes_ambit_ATM/EMEF/2019/EMEF_2019_Informe_Resum_Executiu.pdf

4. <http://economia.gencat.cat/ca/ambits-actuacio/analisi-finances-publicques/inversio-publica-catalunya/>

Respecto a los **desplazamientos urbanos**, la **T-Mobilitat** ha empezado a implementarse, por fin, este 2022. Una T-Mobilitat que acumula grandes retrasos y de la que se esperan importantes innovaciones en experiencia de usuario y política tarifaria. La **red de metro** de Barcelona tiene el reto de incrementar frecuencias con la necesaria inversión que esto implica, además del esperado final de la L9 y las nuevas estaciones y conexiones alrededor de la estación de la Sagrera y en el tramo central.

La **conexión del tranvía** entre Glòries y Francesc Macià parece que toma velocidad una vez superadas las polémicas a su alrededor, aunque el hecho de que llegue sólo hasta Verdaguer proporciona una solución parcial, quedando pendiente la conexión total de las dos grandes redes de tranvía.

Por último, la **red de autobuses de Barcelona** ha logrado desplegar satisfactoriamente la red ortogonal y ha apostado por soluciones innovadoras de movilidad de barrio, como el servicio a demanda y un incremento de su sensibilidad hacia la gente de mayor edad, y mantiene el reto del incremento de velocidad comercial.

La explosión de **nuevos sistemas de movilidad personal**, como los patinetes y las bicicletas, han generado un verdadero sistema complementario al transporte público de la ciudad al que todavía queda pendiente dar respuesta clara en regulación, ordenación del espacio público, civismo y colaboración público-privada. El **Bicing** ha demostrado ser una solución de éxito como instrumento de movilidad compartida en bicicleta en Barcelona ciudad, y está en proceso su progresiva y acertada electrificación, habiéndose anunciado la creación de un sistema público de bicicletas para el resto del Área Metropolitana, que tiene el reto de su complementariedad con Barcelona y específicamente con el uso del transporte público para favorecer la movilidad sostenible. El próximo paso para esta movilidad personal pasa por normas más claras (uso del casco, seguro y cumplimiento de las ordenanzas) con una visión de cobertura metropolitana, así como mejorar la convivencia con los peatones, que son la población más frágil.

3. El progresivo **envejecimiento de la población** continúa requiriendo una reflexión específica sobre medidas de accesibilidad y seguridad para la población más vulnerable y con menores posibilidades de movilidad personal, a fin de no dejar un creciente segmento de la población aislado.
4. La **recuperación progresiva de la movilidad** después de las últimas oleadas de la pandemia es algo que hay que tener en cuenta y que se ha visto afectado con una creciente reducción de la **fluidez de la movilidad**, tanto en el centro de Barcelona como en sus accesos debido a las intervenciones de “urbanismo táctico” realizadas en este tiempo que han reducido carriles de circulación. En este sentido es necesario discriminar entre ‘actuaciones de proximidad’ y ‘actuaciones de ciudad’, entendiendo estas últimas como aquellas que tienen impacto en el global del área metropolitana y los barrios de Barcelona (calle Aragón, Vía Laietana, Diagonal, Pau Claris, Roger de Llúria entre otros). Se está avanzando en proyectos de obras en Vía Laietana y en los Ejes Verdes que todo apunta a que se han enfocado como proyectos de barrio, cuando en realidad se deberían haber enfocado como proyectos urbanísticos dado que afectan no sólo a la movilidad de la ciudad sino de toda la región Metropolitana, que ha manifestado sentirse ajena a un debate y unas actuaciones que los impactan. Desde varios sectores se ha destacado cómo en estos proyectos es imprescindible contar con los pertinentes análisis de impacto en movilidad y de afectaciones en el comercio de proximidad de las zonas afectadas, así como de una visión metropolitana imprescindible y que aquí se ha echado de menos.
5. El **turismo**, que se recupera con rapidez y que en condiciones normales implica un gran volumen de usuarios y unos patrones de movilidad específicos, sigue reclamando soluciones para que su movilidad sea sostenible y eficiente, en especial respecto a los aparcamientos de autobuses discrecionales, donde la Estación del Norte le toca tener un papel relevante. Asimismo, se espera que la nueva línea entre el Aeropuerto y la ciudad modernice y ponga en estándares internacionales la conexión entre aeropuerto y la ciudad, un servicio que será gestionado por FGC.
6. La creciente **Distribución Urbana de Mercancías** ha cambiado de ser principalmente B2B con un incipiente B2C antes de la pandemia a una auténtica explosión del B2C, siendo un sector que ha llegado para quedarse y que supone un verdadero reto logístico sobre el que hay que actuar con determinación, consenso y rapidez, con nuevas soluciones sostenibles y eficientes. Hay que decir que hay un seguido de sinergias que ya se están explotando en infraestructuras existentes como la **red de aparcamientos**, para la que debería plantearse la transformación en nodos logísticos y el establecimiento de nuevos usos.

En términos de logística, además, el Ayuntamiento de Barcelona ha acordado con los operadores del comercio y la logística unas bases, la puesta en marcha de las cuales son una buena noticia que debe acompañarse de calendarios y planes de financiación concretos. Asimismo, se habla del despliegue de la llamada ‘tasa Amazon’, a las plataformas de comercio electrónico y de servicio a domicilio, que de desarrollarse debe contar con todas las garantías y el propósito de mejorar la movilidad en la ciudad. En este sentido, es necesario diferenciar entre modelos de negocio que implican una alta repetición de entregas por ausencia y los que tienen altas tasas de entrega (y por tanto menor empleo del espacio público), y debe aplicarse de forma que no suponga un freno en la evolución digital de pequeñas y medianas empresas.

7. La mayor parte de los **peajes** en la región metropolitana, que fueron creados como instrumentos financieros para la dotación de infraestructuras, coincidiendo con una reducción de la capacidad de las vías urbanas de entrada a la ciudad, han desaparecido sin que se planteen alternativas rigurosas al respecto, tanto en el campo de la financiación para su mantenimiento (trasladado a los presupuestos públicos) como en el campo de su potencial uso como gestores de acceso a Barcelona. Los datos disponibles sobre su impacto en la movilidad indican que se ha producido una redistribución de la circulación, con un incremento de la congestión en la parte norte del anillo metropolitano respecto a la situación prepandémica y un incremento del 50% de camiones en la C-33 y de entorno al 30% en la parte sur de la AP-7⁵. No ha habido un debate sereno sobre el rol de los peajes en la gestión de la movilidad metropolitana y la financiación del transporte público.
8. La **regulación sobre las motocicletas compartidas** ha sido un fracaso en una ciudad que había estado pionera en este campo, y se ha generado un servicio insuficiente, poco sostenible y con alta conflictividad entre operadores. La propuesta de trasladar la regulación en el ámbito metropolitano necesita una implementación urgente que de momento no se visualiza en el calendario. Asimismo, Barcelona sigue sin poder disponer de servicio de patinetes compartidos, un servicio plenamente extendido por todas partes y que ya cuenta con buenas soluciones sobre su compatibilidad con las normas de circulación, civismo y espacio urbano. Por otra parte, Barcelona tam-

bién sigue sin un servicio de coche compartido y sin la correspondiente regulación. Ejemplos como los impulsados desde Sevilla o París pueden marcar el rumbo de la necesaria puesta al día de la regulación metropolitana de la movilidad compartida.

9. La **Zona de Bajas Emisiones**, que se acababa de estrenar en el momento en que llevamos a cabo el primer Challenge, ha sido implementada en clave de renovación del parque móvil metropolitano (y sin explorarse la posibilidad de reacondicionamiento de los vehículos), y lo han sufrido especialmente las personas con menos rentas del área metropolitana. Sin embargo, la reducción de la contaminación ha sido la siguiente: entre el 5% y el 7% de las partículas, y un 11% y un 17% de NO₂ y Black Carbon respectivamente en 2021 respecto a 2020⁶, presentando niveles preocupantes en Barcelona según instituciones como ISGlobal. La ZBE, por otra parte, ahora está sometida a una difícilmente comprensible litigiosidad a los tribunales que debería hacer reflexionar sobre la calidad regulatoria y sobre el papel del poder judicial en este tipo de temas.
10. La **tecnología y el uso de los datos** continúan ofreciendo grandes posibilidades de aplicación a la mejora de la movilidad, y se incrementa día a día la disponibilidad de datos por parte de los operadores de telecomunicaciones y de muchos de los operadores de infraestructuras, donde el reto es la gobernanza de las mismas. Los gestores de la movilidad urbana tienen todavía mucho recorrido para aprovechar su potencial en su toma de decisiones y el diseño de la red. Las soluciones, por ejemplo, planteadas en el sector del taxi no acaban de ser prácticas ya que no incluyen sistemas de pago. La rápida evolución de la tecnología y la disposición de buenas prácticas de otras ciudades y soluciones globales pueden ayudar a sentar bases sólidas.
11. Los **fondos europeos NextGen** no han sido todavía utilizados plenamente como mecanismo clave para la mejora de la movilidad metropolitana en clave de electrificación de la misma y de su digitalización. Asimismo, sorprende la escasa aplicación de los fondos NextGen y FEDER para la mejora del transporte público metropolitano, perdiendo en este sentido una oportunidad de mejora de la sostenibilidad en un ámbito castigado por la alta contaminación. Los servicios MaaS, que tienen al cliente en el centro de la estrategia,

5. <https://www.elpuntavui.cat/societat/article/12-infraestructures/2082176-el-transit-recupera-el-volum-i-les-cues.html>

6. Zona de Baixes Emissions Rondes de Barcelona – Informe d’implantació i seguiment. Ajuntament de Barcelona. <https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/wp-content/uploads/2022/03/Informe-implantacio-ZBE-VFFFdef.pdf>

siguen lejos de estar presentes en su versión integral en Barcelona y la red de recarga pública y privada sigue desarrollándose con fuerza en la ciudad de Barcelona y con mucho margen de mejora en el conjunto metropolitano.

12. El sector **del taxi y las VTC** siguen alejados tanto de su modernización, pacificación, así como descarbonización. No se ha avanzado en la modernización del sector, que debería explorar cómo aprovechar la tecnología para mejorar su servicio (y para evitar la circulación de taxis libres, que contaminan y hacen menos fluida la circulación), y al que le hace falta una acelerada modernización de la flota por su descarbonización. Asimismo, se ha aprobado una nueva normativa sobre las VTC y estamos a la espera de la ley de transporte a la que se ha comprometido la Generalitat.
13. Se ha empezado a ejecutar el **Bicing Metropolitano** donde sorprendentemente no se ha previsto desde el inicio solucionar la imprescindible conectividad con el Bicing en Barcelona, pionero y referente global en este campo, una problemática especialmente grave en las amplias zonas de confluencia entre Barcelona y los municipios circundantes.
14. El **teletrabajo**, disparado a consecuencia de la pandemia, ha llegado para quedarse, aunque algunas previsiones de hace un tiempo sobre el futuro de las oficinas y los grandes distritos de negocio, poco a poco, han demostrado estar equivocadas. Los planes de movilidad de las

empresas y grandes zonas de concentración de oficinas son una oportunidad para mejorar la planificación y favorecer nuevos patrones de movilidad compartida entre personas que comparten proximidad entre su residencia y el puesto de trabajo, así como una nueva forma de entender las llamadas horas punta en movilidad.

15. La exploración de **energías renovables** para el transporte público avanza, con proyectos de electrificación de la flota de autobuses de TMB, la introducción del uso del hidrógeno como combustible para los mismos y la optimización de la energía eléctrica en el metro, aunque lo hace aún tímidamente en el sector del taxi.

El despliegue de los puntos de carga eléctrica en la ciudad de Barcelona es ya una realidad a través tanto de la red de electromovilidad de Endolla Barcelona de BSM, que ha hecho un despliegue de más de 600 puntos distribuidos por toda la ciudad, compartiendo la infraestructura con operadores privados en un ejemplo de colaboración público-privada, como mediante la implantación de puntos de carga en los parkings de SABA y BAMSA. En cambio, el resto de la Región Metropolitana va a otro ritmo, así como el sector del taxi.

Son pues muchos los avances que se han producido, pero todavía estamos lejos del modelo de movilidad eficiente, sostenible, asequible, accesible, fluida y competitiva de referencia que la Barcelona Metropolitana reclama y merece.

Consensos renovados para un pacto de movilidad

Se espera de la movilidad metropolitana que sea **segura, sostenible, fluida, conectada y que ponga al ciudadano en el centro de la movilidad**, cosa que a día de hoy queda mucho camino por recorrer.

Las políticas de movilidad en la Barcelona Metropolitana constituyen, todavía hoy, una mirada de actuaciones, muchas de las cuales son individualmente acertadas pero que, de momento, no están respondiendo a una estrategia unificada y consensuada dirigida a garantizar, en los próximos años, el mantenimiento y reforzamiento del posicionamiento de la ciudad como destino de ocio y negocio y de la calidad de vida para los diferentes segmentos que componen su población.

A corto plazo, la percepción de que es difícil moverse por la región metropolitana y que todo son dificultades para “ir / bajar al centro de la ciudad” está afectando a la actividad económica. El centro de Barcelona es percibido actualmente como de difícil acceso en vehículo privado, lo que pone en dificultades al comercio y a los equipamientos culturales que dan vida y servicio. El centro, por otra parte, es ejemplar en la red de aparcamientos y tiene en el Eixample uno de los mejores sistemas de absorción fluida del tráfico rodado.

Desde Barcelona Global proponemos la siguiente forma de enfocar la movilidad para reanudar las bases para un gran pacto para la movilidad metropolitana:

- **Escuchar mejor:** abrir los espacios de gestión de la movilidad metropolitana a todos los niveles en la participación de los agentes implicados en la movilidad (concesionarios públicos y privados del transporte metropolitano, y empresas del sector de movilidad). Asimismo, la tecnología disponible permite una escucha activa a partir de los muchos datos disponibles, y puede ser un gran aliado para la toma de decisiones.
- **Pactar más:** renovar los ya caducos instrumentos de concertación del pasado, como el Pacto por la Movilidad de Barcelona, para lograr nuevos grandes pactos metropolitanos para la movilidad donde se especifiquen los objetivos a alcanzar, las acciones a emprender, y los recursos a destinar a ellos. En el pacto metropolitano deberían participar todas las administraciones implicadas, asumiendo cada una de ellas los compromisos que les correspondan, con una gobernanza para seguir su evolución de forma clara y transparente de cara a la ciudadanía y con la participación indispensable de todos los actores vinculados con el mundo de la movilidad.
- **Huir de soluciones tácticas:** dejar atrás las soluciones provisionales que han podido tener sentido en el contexto de la pandemia, pero que ahora necesitan devolver la ciudad a la estabilidad y la menor congestión. Revertir aquellas soluciones hechas de forma provisional que, con la recuperación de la actividad económica y social, se ha demostrado técnicamente que ya no tienen sentido, para favorecer la fluidez y la menor contaminación de la movilidad en el centro de Barcelona. Asimismo, es importante dar a conocer los necesarios estudios de impacto económico, de contaminación y de movilidad que toda medida puede significar. No hacerlo, introduce, como se ha visto, elevada inseguridad jurídica en las medidas.
- **Ejecutar con rigor:** dar respuesta a algunos de los retos que Barcelona Global planteaba en octubre de 2020 y que no se han abordado, haciendo más insostenible el modelo metropolitano de movilidad. Hablemos de (1) la puesta en marcha en condiciones de los Park & Ride; (2) la necesidad de gestionar el acceso en vehículo en el Área Metropolitana de Barcelona; (3) la transformación de los aparcamientos y estaciones de tren y metro en centrales de logística de proximidad y hubs de servicios de movilidad a personas y mercancías; (4) la T-Mobilitat; (5) la regulación de los vehículos compartidos en el Área Metropolitana tales como

motocicletas, bicicletas, y patinetes; (6) la puesta en marcha de un sistema eficiente de logística de última milla; (7) la descarbonización de la flota de taxis y vehículos de distribución de proximidad; (8) la regulación de la presencia en Barcelona de las aplicaciones de movilidad global; (9) la apertura y compartición de los grandes datos de movilidad disponibles para el desarrollo de nuevas soluciones de *mobility as a service* en Barcelona. Es necesario clarificar la gobernanza y establecer de forma clara compromisos, responsabilidades y mecanismos de rendición de cuentas.

- **Poner al ciudadano en el centro de las políticas de movilidad** facilitándole la intermodalidad, mejorar la experiencia integral en la movilidad y la posibilidad de elegir.
- **Acelerar la implementación:** incrementar la velocidad de la toma de decisiones y su aplicación, asegurar la ejecución de todas las inversiones comprometidas y, en especial, las asociadas a transporte público metropolitano en cercanías, metro, y ferrocarriles.
- **Convertirse en referentes:** aprovechar la oportunidad que tiene Barcelona de convertirse en un referente en el sector de la movilidad, uno de los sectores con mayor disrupción hoy en el mundo, que está en riesgo si la ciudad y la su área metropolitana no innovan, planifican, comparten y ejecutan con rigor y eficacia. Desgraciadamente, estamos lejos de este escenario y a Barcelona Global le toca de nuevo proponer y compartir medidas a medio y largo plazo para que Barcelona vuelva a ser un referente en la movilidad global. Asimismo, es necesario identificar buenas prácticas globales y evaluar cuáles de ellas deberían aplicarse en el área metropolitana para aprovechar los procesos de ensayo-error y los aprendizajes que otras ciudades ya han llevado a cabo.

La planificación de la movilidad, en resumen, debe basarse en en los siguientes grandes principios:

1. **Ámbito metropolitano: es necesario un pacto metropolitano para la movilidad.**
2. **Intermodalidad y comodidad al servicio del ciudadano.**
3. **Financiación de la movilidad y desempeño de las inversiones.**
4. **Digitalización.**
5. **Sostenibilidad.**

14 propuestas que ejemplifican la apuesta por una movilidad metropolitana y sostenible

Desde Barcelona Global planteamos algunos ejemplos de propuestas alineadas con los grandes principios mencionados:

Ámbito metropolitano

1.

Ante la falta de planificación estratégica metropolitana en movilidad, se considera importante **desarrollar un modelo real de gobernanza metropolitano de la movilidad** capaz de planificar, diseñar, ejecutar y evaluar las políticas de movilidad con una visión ancha del territorio. Una gobernanza que integre todas las administraciones implicadas (Estado, Generalitat, Área Metropolitana y Ayuntamiento de Barcelona) y los operadores públicos y privados de movilidad.

Una posibilidad de articular este modelo de gobernanza es hacerlo a través de una **Agencia para la movilidad metropolitana** que sea capaz de potenciar las alianzas y sinergias entre las diferentes administraciones, con los operadores, y entre los operadores entre sí. Una Agencia que debe crear un ecosistema de verdadera colaboración pública-pública, público-privada y entre operadores privados, velar por la coherencia, a menudo olvidada, entre las políticas de desarrollo económico, de movilidad y de desarrollo urbano y debe contar con una visión de región metropolitana con grandes consensos de largo plazo en las cuestiones estratégicas con un objetivo común de calidad.

Una gobernanza metropolitana que debe implicar la simplificación administrativa y que sea desde este ámbito metropolitano que se dirija realmente toda la movilidad metropolitana.

La planificación, diseño y ejecución del transporte público, el impacto de las medidas urbanísticas, las políticas de precios y financiación, el alineamiento de las diferentes políticas de desarrollo económico y urbano con la movilidad deberían ser responsabilidad de esta gobernanza real metropolitana. Una gobernanza posible legalmente y que exige de generosidad y liderazgo por parte de los distintos gobiernos metropolitanos.

El objetivo principal debe ser el de poner al ciudadano en el centro de la movilidad **consiguiendo que ésta sea metropolitana segura, sostenible, cómodo, intermodal, fluida y libre para que la experiencia del usuario sea altamente competitiva** (que es la base de todo el sistema).

Intermodalidad y comodidad

2.

Potenciar la intermodalidad, facilitando la integración entre todos los modos de movilidad y poniendo especial énfasis en la hibridación de los nodos multimodales de transporte tradicionales no contaminantes (tren, metro, tranvía) con los compartidos (coche y moto eléctricos, bicicleta y patinete). Una visión integrada de la movilidad que ponga la intermodalidad en el centro de la misma a través del uso de datos, el diseño de infraestructuras y líneas de transporte público, los horarios, los centros de conexión, aparcamientos y sistemas de pago, información, gestión de incidencias que deben estar integradas poniendo al ciudadano en el centro.

El diseño de las infraestructuras y de la oferta de transporte público debe hacerse priorizando la intermodalidad. La conexión entre el transporte público y la nueva movilidad individual debe facilitarse integrando puntos de conectividad eléctrica, aparcamientos de Park&Ride pensados también para la movilidad en bicicleta y patinetes, y priorización semafórica. Es necesario en este sentido **optimizar la gestión semafórica** aprovechando las posibilidades de coordinación global y adaptativa que permiten nuevas tecnologías, de forma que mejore la fluidez del tráfico, **y generalizar la señalización dinámica de la disponibilidad de ocupación de los aparcamientos públicos**, tanto en la calle como en las aplicaciones de movilidad, para reducir el tráfico de agitación. **El modelo de Park&Ride** en la Región Metropolitana debe estar integrado en el sistema de movilidad con un modelo de financiación que permita la inversión necesaria para hacerle frente. Se deben estudiar, en este sentido, todos los posibles emplazamientos disponibles conectados adecuadamente a la red de transporte público y la necesidad de que los Park&Ride se construyan en altura dada la

escasez de sol en zona metropolitana (Park&Ride de los operadores de transporte público, aparcamientos municipales públicos o privados, centros comerciales, otras instalaciones deportivas o de ocio, etc.).

3.

Es necesario **abrir un debate** serio y sereno sobre la conveniencia o no de establecer **medidas sobre la congestión de entrada** en la ciudad, basado en datos, modelos y, si es necesario, pruebas piloto, y aislándolo de polémicas estériles que no aporten soluciones, sino que sólo contribuyen a generar crispación.

4.

Revertir la mala experiencia en la concesión de licencias para motos y bicis compartidas en la ciudad de Barcelona, apostando por la calidad del servicio, la integración de operadores, y la extensión en el ámbito metropolitano, y aprovechar esta experiencia para impulsar la regulación del coche y los patinetes compartidos. **Incorporar a los operadores de movilidad compartida**, estableciendo una colaboración público-privada real, en el proceso de elaboración de las regulaciones y planificaciones para evitar situaciones indeseables difíciles de revertir. La movilidad compartida se enfrenta a retos muy similares en todas las ciudades europeas y los operadores a menudo conocen cómo resolver las problemáticas y pueden trasladar a las instituciones las mejores prácticas internacionales. Además, hay que evitar la dispersión normativa entre distintos municipios y CCAA.

5.

Asegurar la **compatibilidad y coherencia en los modelos de gestión de los sistemas de Bicing metropolitanos con el Bicing de la ciudad de Barcelona**.

6.

Asegurar la visión metropolitana de las actuaciones de transformación de los grandes ejes de la movilidad de Barcelona (lo que no ha pasado con las reformas en Via Laietana o los Ejes Verdes) realizando y haciendo públicos los estudios necesarios de movilidad y de impacto económico, involucrando a los operadores afectados y afrontando las actuaciones urbanísticas necesarias.

7.

Favorecer la fluidez de la movilidad en el centro y en los accesos de Barcelona, identificando por un lado las vías arteriales por donde debe canalizarse la circulación rodada y **recuperando agilidad en aquellas donde se redujo tácticamente** por la pandemia, y

por otro lado fortaleciendo los carriles bici, ampliando la red para reducir la congestión y la contaminación creciente. **Revisar de forma rigurosa y selectiva algunos tramos de carriles bici** que no necesariamente deben ir por vías de alta capacidad y evitar que compartan espacio con el carril bus o peatones.

Es clave asegurar el cumplimiento de la normativa para **evitar los paros en carriles bus o carriles de circulación, dobles hileras, descarga no permitida**. Establecer la priorización del transporte público en superficie para mejorar sustancialmente la velocidad de la red de autobuses y para asegurar un **servicio puntual**, con especial cuidado en los barrios y municipios con pocas líneas y pocas alternativas de transporte público, y tener en cuenta el impacto de las actuaciones temporales y estructurales.

También es necesario hacer un uso más intensivo de las medidas de adaptabilidad de la vía pública con distintos usos según el día y la hora, como se ha hecho en el pasado con los carriles de carga y descarga en varios puntos del Eixample, o con los carriles de aparcamientos nocturnos en calles como Balmes u otras.

Financiación de la movilidad y desempeño de las inversiones

8.

Es clave abordar la financiación de las políticas de movilidad y en especial del transporte público y las infraestructuras de la nueva movilidad (Park&Ride, aparcamientos, puntos de carga eléctrica, puntos de intermodalidad con vehículos de movilidad individual) a través del análisis y determinación del **modelo económico** y su **financiación**, para permitir la sostenibilidad económica de los diferentes operadores y a la vez la racionalización de la financiación pública.

Aprovechar en este sentido el despliegue de la T-Mobilitat para **mejorar el esquema tarifario, que debe de ser equitativo y accesible**, contemplando todas las tipologías de uso y explorando las nuevas posibilidades de tarificación que ofrece la digitalización, por ejemplo, en franjas temporales, para incentivar y gestionar la demanda.

9.

Ejecutar todos los compromisos de inversión en transporte público, tanto los casi 500M€ por parte de FGC en líneas metropolitanas y en la adquisición de trenes al aeropuerto, como los 3.600M€ por parte de TMB (1.200M€ de éstos para la L9), y los más de 2.000M€ ya licitados o adjudicados por Renfe para la mejora de la red de Cercanías.

Acelerar las obras de los accesos a la Sagrera y de metro a su alrededor, ajustarse al cumplimiento de la planificación de la conexión de FGC entre Plaza España y Gracia pasando por el Clínic y Francesc Macià (finalización prevista entre 2026 y 2027), de la nueva línea con el aeropuerto (principios de 2026) y de la apertura progresiva de las nuevas estaciones de la L9 por parte de TMB (Campus Nord, Sarrià, Mandri, Putxet, Guinardó, Maragall, La Sagrera y Sagrera TAV en 2027, Camp Nou, Lesseps, Sanllehy y Manuel Girona en 2028 y Motors en 2029).

10.

Crear un **espacio web de transparencia** sobre el estado de las inversiones en movilidad en la Región Metropolitana de Barcelona, donde los ciudadanos puedan visualizar el estado de los compromisos alcanzados, el nivel de inversión comprometida, y la ejecución. Este espacio web debería incluir también información sobre los impactos económicos, en movilidad, y descarbonización de las inversiones.

Digitalización de la movilidad

11.

Avanzar decididamente en la digitalización total de la movilidad metropolitana dirigida a mejorar la experiencia del ciudadano y facilitar la planificación de la movilidad a través del uso de los datos.

De cara al ciudadano, desplegar o fomentar el despliegue de forma decidida de **tecnologías MaaS** integrales de movilidad en la Barcelona metropolitana. Es necesario que incluyan a todos los actores públicos y privados y que faciliten la intermodalidad, la mejor información y la creación de itinerarios, así como el pago integrado y adaptado a las nuevas realidades laborales (teletrabajo), con el objetivo de promover el uso del transporte público y la movilidad compartida. La experiencia de la movilidad intermodal del ciudadano debe ser digital desde la planificación del trayecto, pago y gestión de incidencias.

En clave de la mejora de la planificación de los servicios de movilidad y las infraestructuras es importante **potenciar la recogida de los datos disponibles** por parte de los diferentes operadores públicos y privados, y establecer un modelo claro de gobernanza que permita explotarlas y utilizarlas para optimizar la toma de decisiones respecto en las infraestructuras de movilidad de todas las tipologías, tanto para la optimización del tráfico (según niveles de ocupación y tramos horarios) como para ofrecer información a la ciudadanía que mejore la experiencia en sus desplazamientos por la región metropolitana.

Evaluar la posibilidad de hacer disponibles datos de movilidad, calidad del aire, ruido, etc. para todos los actores a través de una plataforma de datos en movilidad y al público general en forma de open data, que permita el desarrollo de aplicaciones y nuevos productos o servicios relacionados con la movilidad para que redunden mejoras en la experiencia de usuario.

Sostenibilidad medioambiental

La necesidad de descarbonizar la movilidad para mejorar la salud ambiental en Barcelona es una prioridad compartida para la que es necesario emprender medidas estructurales basadas en la reducción de emisiones y ruido. Todas las medidas anteriores (gobernanza metropolitana, la intermodalidad, el cumplimiento de infraestructuras y la financiación, así como la digitalización) van en la dirección de mejorar el medio ambiente y la calidad de vida de la ciudad. Es necesario, además, añadir las siguientes propuestas.

12.

Compromiso de descarbonización del 100% de la flota de transporte público, VTCs y de repartidores de mercancías en Barcelona, aprovechando las potencialidades que los fondos NextGen pueden suponer y utilizando la tecnología para limitar la circulación sin empleo, así como potenciar otro tipo de movilidad privada, promoviendo la renovación de la flota actual, así como su reacondicionamiento cuando sea posible, para promover la economía circular e incluir en la transición ecológica a la población de todos los niveles de renta, y sentar las bases hacia una nueva movilidad que sea eléctrica, combinada, compartida, conectada y autónoma.

13.

Facilitar el despliegue y la financiación de la infraestructura de carga eléctrica en los aparcamientos públicos y privados de la ciudad (clave en una ciudad densa como Barcelona), así como en los equipamientos. Implementar medidas de discriminación positiva en los vehículos eléctricos o híbridos como podría ser la posibilidad de utilizar los carriles VAO.

14.

Ejecutar con celeridad el pacto para la **distribución sostenible de última milla** acordado entre el Ayuntamiento de Barcelona y los operadores logísticos y asociaciones comerciales de la ciudad. En este sentido, es necesario recoger el aprendizaje de las experiencias ya arrancadas en algunos aparcamientos y estaciones de tren y metro, así como incorporar locales vacíos que pueden ser clave para que Barcelona sea referente también en la distribución de última milla, que, como se especifica en este documento, debe ser totalmente descarbonizada.

Analizar e implantar propuestas de regulación, supervisión y control sobre la Distribución Urbana de Mercancías, responsable del 40% de las emisiones en la ciudad de Barcelona, incluyendo la revisión del horario de repartos.

Contemplar la diferencia de modelos de negocio para la aplicación de la “tasa Amazon” que en caso de ser desarrollada debe centrarse en aspectos de movilidad y tener en cuenta su posible impacto en la evolución digital de las empresas pequeñas y medianas.

Barcelona Global Challenge[®]

La movilidad como herramienta de ciudad, sostenibilidad y progreso

Coordinadores

Cristian Bardají (RACC)
Chema Casas (Telefónica)
Aurora Catà (Barcelona Global)
Pilar Conesa (Anteverti)
Núria Domínguez (SEAT)
Carlos Fuentes (Abertis Autopistas)
Mateu Hernández (Barcelona Global)
Marta Labata (B:SM Barcelona de Serveis Municipals)
Josep Martínez Vila (SABA)
Josep Mateu (RACC)
Raul Millan (TMB)
Noemí Moya (VOI)
Marta Subirà (FGC – Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)
Joan Torres (Renfe Mercancías)
Manel Villalante (Renfe)

Redacción

Marian Bernat
Cristina H. Valiñani
Mateu Hernández
Anna Polunina

Participantes

Daniel Aicart (BSM)
Juan Alfaro (Deloitte)
Noemí Blázquez (Uría Menéndez)
Marco Boggetto (BusUp)
Carles Casas (FGC – Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)
Jorge Díaz (Dott)
Víctor Enciso (Glovo)
Daniel Gallego (CBRE)
Víctor García (Unibail-Rodamco-Westfield)
Ramon García-Bragado (BAGB)
Mathieu Herrero (Areas)
Eva Jodar (CBRE)
Sergi López-Grado (GlxSU – Grup d'Interès per la Sostenibilitat Urbana)
Aina Llorca (Reby)
José Alberto Navarro (Uría Menéndez)
Mark Nieuwenhuijsen (ISGlobal)
Daniel Pardo (Saba)
Núria Paricio (Barcelona Oberta)
Miquel Prado (CBRE)
Joan Enric Ricart (IESE Business School)
Pedro Robledo (Dott)
Ignacio Sanfeliu (GlxSU – Grup d'Interès per la Sostenibilitat Urbana)
Falk Siegel (Klera)
Bernardo Sorribes (Mapfre)
Joan Viaplana (Saba)
Marta Villaseca (Telefónica)

Barcelona Global es una asociación privada, independiente y sin ánimo de lucro, formada por 223 de las empresas, centros de investigación, emprendedores, escuelas de negocios, universidades e instituciones culturales, y más de 850 profesionales que quieren hacer de Barcelona una de las mejores ciudades del mundo para el talento y la actividad económica.

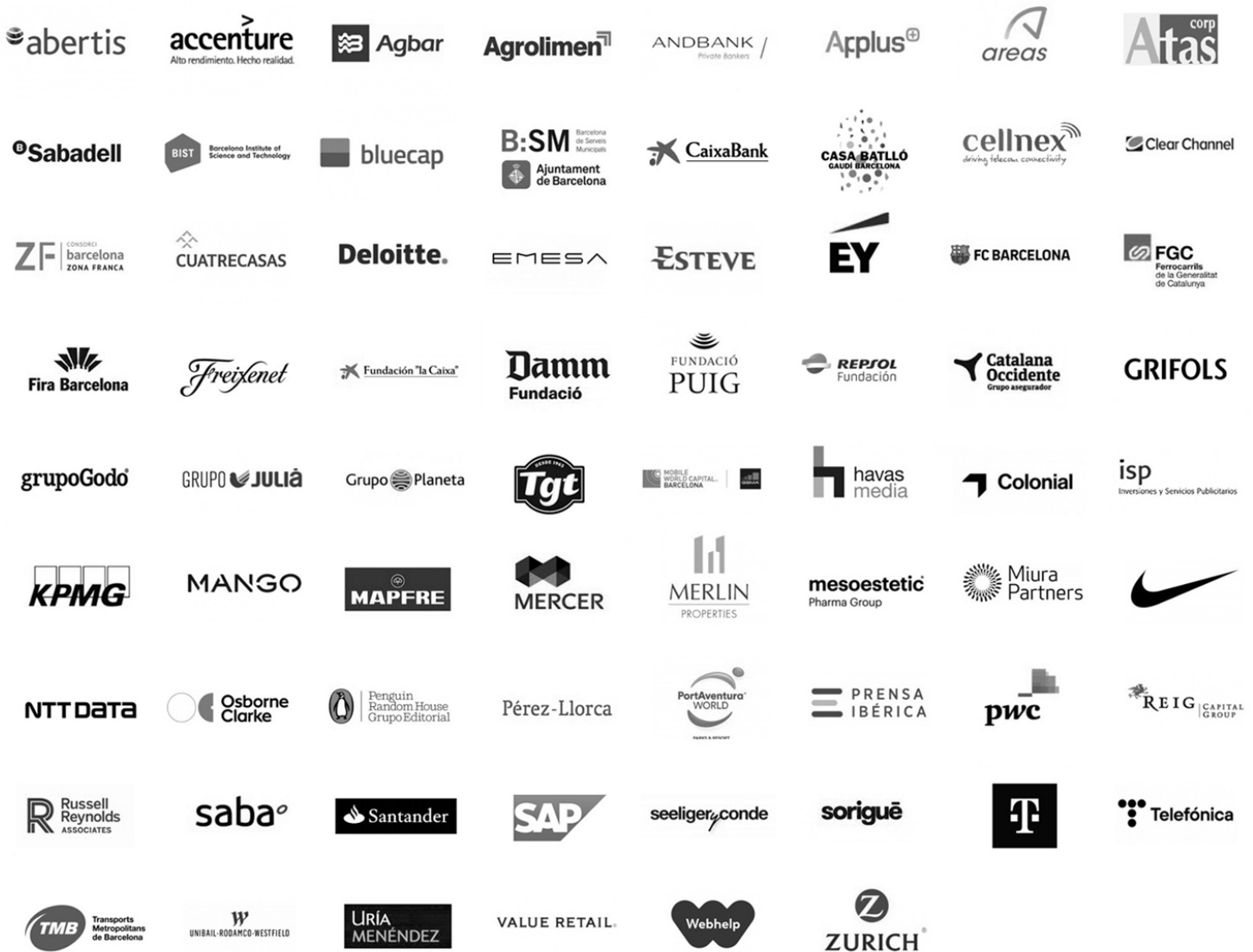
La asociación también cuenta con una red de más de 150 socios que viven y trabajan fuera de España, y un 15% de socios internacionales que han escogido vivir y trabajar en Barcelona.

Barcelona Global promueve y lidera proyectos para atraer talento y negocio; está comprometida con iniciativas que impulsan a sus socios y les da apoyo para que tengan éxito, y moviliza a sus socios para identificar retos y proyectos para la ciudad en las áreas del Emprendimiento y Competitividad, Investigación y Conocimiento, Cultura, Turismo e Impacto Social.



Make it happen!

Socios coporativos protectores



Socios corporativos

& Rosàs. Actio Project. AdSalutem Institute. Advanced Leisure Services. Advantage. Aftershare.TV. AlmaHotels. Alta Life Sciences. Amat Inmobiliaris. American School of Barcelona. Anticipa Real Estate. Apartur. APCE. Arcano Partners. Asabys Partners. Atlántida Viatges. Axxon. Barcelona Graduate School of Economics (BGSE). Barcelona Oberta. Barcelona SuperComputing Center (BSC-CNS). Batlle i Roig Arquitectura. Bayer. BCA (Blanch + Conca Arquitectura). Benjamin Franklin International School. Bestiario. Bluecap. BNP Paribas Real Estate. BSM UPF Barcelona School of Management. Casa Bonay. Catalonia Hotels & Resorts. Catenon. Cellnex Telecom. Centre d'Informació i Documentació Internacionals a Barcelona (CIDOB). Centre for Genomic Regulation (CRG). Computacenter. Concert Studio. Cotton House Hotel. Cruïlla. Cushman & Wakefield. Derby Hotels Collection. EADA. Edelman. EDM. Elisava. eMascaró. EPSON. ESADE. EU Business School. Eurofragrance. Europe Hotels. EMBL. Evercom. Fairmont Rey Juan Carlos I. Filmin. Forcadell. Fundació Conservatori del Liceu. Fundació Real Club de Polo de Barcelona. Garrigues. Gómez-Acebo & Pombo. Gran Teatre del Liceu. Grant Thornton. Grup Focus. Hotel Duquesa de Cardona. Hotel Miramar. Hotel Pulitzer Barcelona. HP. Ibercaja Banco. Institució Catalana de Recerca i Estudis Avançats (iCrea). IESE Business School. INLEA. Inmo Criteria Caixa. Institut Barcelona d'Estudis Internacionals (IBEI). Institut Català de Nanociència i Nanotecnologia (ICN2). Institut Cerdà. Institut d'Estudis Espacials de Catalunya (IEEC). Institut de Recerca Biomèdica de Barcelona (IRBB). Institut Químic de Sarrià - IQS. Institute of Bioengineering of Catalonia (IBEC). Institute of Photonic Sciences (ICFO). ISDI. ISGlobal. Instituto Europeo di Design (IED). Ixiam. JLL. Kreab. L35 Arquitectos. La Llave de Oro. La Pedrera - Casa Milà. Laie. Lavinia. Live Nation. Llorente & Cuenca. Lluch Essence. Logicolor España. Lucas Fox. M&B Abogados. Mandarin Oriental Barcelona. Marina Port Vell. Martínez Comín. McCann World Group. Mediktor. Meridia Capital. MSA+A. MST Holding. Mucho. Museu Nacional d'Art de Catalunya. Nuvo Barcelona. Parc de Belloch. Parc de Recerca Biomèdica de Barcelona (PRBB). Pictet & Cie. Quadpack Group. Reial Club de Tennis Barcelona - 1899. Renta Corporación. Ribé Salat. Roca Junyent. Roman. Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT Europe). Salas. Sant Joan de Déu. Sant Pau Recinte Modernista. Santa Clara International School. Savills Aguirre Newman. Scoot. Social Point. Solvia Desarrollos Inmobiliarios. Sumarroca. Summa Comunicació. Talenta. Tarraco. Teatre Nacional de Catalunya. Tekman. The Barcelona EDITION. Toda & NeHo. Tokio Marine HCC. Torelló. Único Hotels. Universitat Internacional de Catalunya (UIC). Universitat Oberta de Catalunya (UOC). Urgo Medical. Vall d'Hebron Institut d'Oncologia (VHIO). Vall d'Hebron Institut de Recerca (VHIR). Vila Vinteca. VITA Group. Wavip Group. World Trade Center Barcelona. Zegri + de Olivar Abogados.

I más de 800 profesionales comprometidos



**Barcelona
Global**

Travessera de Gràcia, 17. Barcelona 08021. +34 936 761 250
barcelonaglobal@barcelonaglobal.org barcelonaglobal.org @BarcelonaGlobal