

Barcelona Global Challenge[®]

La mobilitat com a eina de ciutat, sostenibilitat i progrés

Resum Executiu

La mobilitat és un dels elements clau per a la competitivitat i la sostenibilitat de Barcelona i en aquest sentit és urgent que la mobilitat es planifiqui i gestioni des de l'òptica metropolitana en concurs de totes les administracions, amb participació de les empreses públiques i privades de mobilitat, que les infraestructures i inversions compromeses s'executin amb celeritat i transparència, prioritzant la sostenibilitat mediambiental i financera del sistema, així com la fluïdesa com a principi rector de la mobilitat com a servei al ciutadà, on la tecnologia i la digitalització tenen un elevat potencial de desenvolupament a Barcelona i la descarbonització ha de comptar amb terminis, infraestructures i incentius adequats.

Introducció

Barcelona Global i la mobilitat

A octubre de 2020, Barcelona Global va presentar el "Barcelona Global Challenge: el repte de la mobilitat metropolitana i sostenible" en el qual es presentaven 9 consensos i 15 propostes per enfocar una millor mobilitat a la Barcelona Metropolitana. Fruit d'aquells treballs desenvolupats amb la participació de més de 60 socis i experts en mobilitat, des de Barcelona Global es van impulsar un conjunt de reunions amb diferents responsables públics i privats de la mobilitat metropolitana per traslladar les propostes que es recollien en el citat document.

Dos anys després i ja en vies de superar gran part de les distorsions provocades per la pandèmia, Barcelona Global actualitza les seves propostes de cara al període actual on, en uns mesos, la ciutat i la resta de municipis metropolitans entraran en període d'eleccions municipals, un moment en el qual cal que el debat de propostes en mobilitat tingui un paper central i sigui enfocat des del rigor.

Barcelona Global, com a associació privada, independent i sense ànim de lucre que amb més de 1000 socis té per missió fer de Barcelona una de les millors ciutats del món per al talent, entén que la mobilitat és un element fonamental per assolir una millor qualitat de vida i una millor competitivitat econòmica, en un sector que, com s'apunta en aquest document, està immers en un canvi de grans magnituds. Una mobilitat que cal que tingui l'adequat mix entre tipus de mode de transport, sigui metropolitana en el seu

enfocament i solucions, eminentment sostenible, accessible per a tots els col·lectius, eficaç, fluida, i que impulsi una regió metropolitana competitiva.

Barcelona ha de continuar sent un referent de la mobilitat urbana

Donades les seves característiques, Barcelona està en condicions d'esdevenir un referent global en mobilitat urbana, un sector que està en plena transformació i on Barcelona ha de poder oferir respostes de mobilitat sostenibles i eficients que siguin referents. En clau de tendències globals, segons el Deloitte Mobility Index, que analitza 100 grans ciutats globals en clau de mobilitat, la majoria de ciutats estan passant de models de mobilitat centrats en l'automòbil a introduir-ne restriccions a l'ús, amb exemples com el d'Amsterdam, que ha limitat els cotxes en carrers petits, Londres, Nova York o Copenhaguen, amb diferents variacions sobre la taxa de congestió. Així mateix, s'ha introduït i guanyat experiència en la regulació sobre la mobilitat compartida, respecte a la qual es detecta de forma generalitzada una evolució que en moltes ciutats ha passat de l'entusiasme inicial per la tecnologia i els vehicles de mobilitat individual a unes regulacions més basades en les dades. Finalment, hi ha una tendència global en l'ús intensiu de la tecnologia i la digitalització, on cada cop són més habituals les solucions tecnològiques per a la regulació dels senyals de trànsit, la connectivitat amb els vehicles, el tiqueting o el MaaS (mobility as a service), el qual posa el client al centre permetent-li planificar el viatge, reservar els mitjans de transport, disposar de bitllet únic i efectuar el pagament personalitzat en funció de moltes variables personals i del trajecte.

Barcelona, en aquest estudi global, és l'única ciutat espanyola analitzada i se situa en una franja alta de valoració en molts dels indicadors utilitzats (és 'global leader' en visió-estratègia i accessibilitat, i és 'top performer' en diversitat modal, qualitat de l'aire, satisfacció del client i congestió), tot i que té molt camí per recórrer en contaminació, regulació i digitalització.

La necessària mirada metropolitana

Cal una mirada metropolitana a la mobilitat de Barcelona que vagi més enllà de la suma de mirades locals, que les administracions competents escoltin millor i treballin plegades en els grans temes de llarg termini, que s'incrementi la col·laboració públicoprivada, que es fugi de solucions tàctiques, que es planifiqui i s'executi amb rigor, i que s'acceleri la inversió compromesa. Esdevenir referent en noves solucions

per la mobilitat urbana és un repte a l'abast de Barcelona que hem d'aprofitar i passa necessàriament per la visió, planificació i gestió metropolitana de la mobilitat.

Una mirada metropolitana que, per ser completa, ha de sumar totes les administracions competents i els operadors de mobilitat públic i privats, com ja succeeix a les principals metròpolis globals.

Les singularitats i avantatges competitius de Barcelona en mobilitat urbana

Barcelona compta, en el camp de la mobilitat, amb uns avantatges competitius que la fan especial i des dels quals pot esdevenir referent de la nova mobilitat urbana. Aquests són: (1) un **urbanisme exemplar**, que té en l'Eixample el seu màxim exponent reconegut mundialment; (2) una **distribució modal** a la ciutat central que combina de forma envejable els desplaçaments a peu, en transport públic, vehicle privat, bicicleta i nous mitjans de transport individuals; (3) una **densitat urbana** de les més elevades del món que permet el desplegament de xarxes de transport públic sostenibles i eficients; (4) una xarxa de **transport públic** a la zona central metropolitana extraordinària i, en alguns casos pionera, que té referents internacionals en els seus àmbits com són TMB i FGC, i disposa d'una flota d'autobusos amb alta presència de vehicles elèctrics, d'hidrogen, gas o híbrids, i un dels millors metros automàtics del món; (5) una xarxa extensa **d'aparcaments soterranis públics i privats**; (6) un **desplegament ampli i cada cop millor executat de carrils bici** al municipi de Barcelona, (7) un projecte líder en la transició cap a **l'electromobilitat** en grans ciutats com és la xarxa pública 'Endolla Barcelona'; (8) una arrelada capacitat d'innovació dels seus **emprenedors** i operadors públics i privats; (9) la presència a Barcelona **d'institucions i fires internacionals** que com l'EIT Urban Mobility o l'Smart City Expo World Congress i el Tomorrow. Mobility ens donen la projecció internacional necessària, juntament amb la **marca Barcelona**, per liderar solucions de referència global en el sector de la mobilitat urbana.

El canvi i la disrupció en el sector de la mobilitat urbana

La mobilitat urbana, avui, està immersa en un procés de canvi accelerat fruit del canvi climàtic, canvis en els nostres valors i en especial de les noves generacions, el progressiu envelliment de la població, la digitalització i la consciència del seu impacte en la qualitat de vida de les persones, i la necessitat que

la mobilitat contribueixi a l'accés a habitatge assequible, al treball i a l'oci i la cultura de forma fluida, eficient i sostenible.

S'han identificat 5 grans reptes en mobilitat urbana, intensificats després de la pandèmia:

- a) El **canvi climàtic**, que exigeix la descarbonització de l'activitat especialment en el sector de la mobilitat, on lluny de demonitzar el cotxe, cal incentivar i facilitar el seu accelerat procés d'electrificació tant dels automòbils com de la resta de flota mòbil.
- b) El **canvi de valors**, amb creixent importància de la disponibilitat de temps per a activitats personals i de salut com un component essencial de la qualitat de vida i amb la prioritització de l'experiència per sobre de la propietat.
- c) L'**espai Metropolità**, on en els darrers anys hi ha hagut una forta expansió de les activitats d'un territori d'abast urbà a un de Metropolità, i on Barcelona ha passat, en clau de polítiques de mobilitat, de ser un municipi amb una àrea metropolitana perifèrica a ser una àrea metropolitana al centre d'una potent regió metropolitana. Aquest abast territorial encara no es recull en les solucions de governança que tenim.
- d) La **transformació digital**, on hem passat a disposar d'una enorme quantitat de dades sobre la mobilitat real que encara estem lluny d'aprofitar per contribuir de forma determinant en millores en la planificació i la gestió, i on el concepte MaaS és clau per posar al ciutadà al centre de tota l'estratègia. Aquesta transformació digital implica l'establiment d'una governança clara per aprofitar la gran quantitat de dades disponibles, i la irrupció del 5G podria suposar un gran canvi de paradigma en com es gestiona i planifica la mobilitat.
- e) L'**envelliment de la població**, amb un 19% dels habitants de l'àrea metropolitana (i un 21% dels habitants de la ciutat de Barcelona) amb edat superior als 65 anys i un de cada deu habitants amb més de 75 anys¹. Aquesta població, a més, pel fet de no treballar no està representada en els grups de presa de decisions sobre la mobilitat, tot i ser-ne enormement impactada.

Una aposta necessària per a la mobilitat sostenible eficient i fluida a Barcelona per reduir-ne l'impacte en la salut

Apostar per una mobilitat eficient i sostenible a Barcelona és imprescindible avui. Ens movem per treballar, per passejar, per socialitzar, per consumir, per aprendre, per accedir a la cultura, etc. És una de les condicions necessàries per al bon funcionament de la ciutat i incideix de forma decisiva en la qualitat de vida, la salut, la nostra competitivitat i la de les nostres empreses, i l'accés a habitatge assequible, a la feina, a la cultura i a l'oci.

Des d'ISGlobal, per exemple, s'assenyala una relació directa entre la contaminació atmosfèrica, el soroll, la manca de zones verdes, o la manca d'activitat física amb un increment de morts prematures i asma infantil². Aquest centre de recerca recomana impulsar la transició a vehicles no contaminants, una mobilitat el màxim d'activa físicament, l'augment de zones verdes, l'extensió del màxim de 30 km per hora de velocitat, la protecció de les zones escolars i la presència més gran d'arbrat en la via pública.

En qualsevol cas, cal obrir el debat sobre les mesures dirigides a la millora de la salut i el seu impacte en la mobilitat, i construir sobre elles el màxim de consensos (com s'ha fet en el passat), potenciar la presa de decisions a partir de dades i modelitzacions, i desenvolupar polítiques de comunicació que allunyin la polèmica de les decisions, que sempre han d'estar fonamentades en els preceptius estudis.

La mobilitat és, doncs, un element essencial que permet redistribuir oportunitats, amb gran impacte tant en la qualitat de vida de les persones que hi viuen i que transiten per la seva àrea d'influència, com en la competitivitat per continuar atraient talent i activitat econòmica. Aquesta mobilitat ha de ser inexcusablement sostenible mediambientalment i econòmica, assequible, accessible, inclusiva, fluida i eficient.

La importància de la planificació estratègica en col·laboració publicoprivada

Per aconseguir la mobilitat sostenible, eficient i fluida que desitgem, és imprescindible una planificació estratègica i una gestió de la mobilitat metropolitana on hi participin no només totes les administracions implicades sinó també els operadors públics i privats que hi estan relacionats. En la planificació i gestió metropolitananes, la coordinació de les polítiques de mobilitat

1. Dades 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>

amb l'urbanisme i la promoció econòmica, així com coordinar i alinear l'esforç inversor amb els objectius, són clau perquè la resposta als reptes globals en mobilitat que tenim per davant sigui eficient i referent.

A més, la planificació estratègica ha de basar-se en l'ús de les dades i les projeccions que ara es poden realitzar i acompanyar-se sempre d'una adequada comunicació dirigida a fer entendre a la ciutadania el valor i la importància de les mesures preses.

El Barcelona Global Challenge en mobilitat

Les propostes que Barcelona Global presenta a continuació han estat elaborades a partir de converses i grups de treball portats a terme amb un ampli nombre d'actors i experts en mobilitat urbana de totes les sensibilitats i procedències, i parteixen de les que es van plasmar en el document 'Barcelona Global Challenge: el repte de la mobilitat metropolitana i sostenible' d'octubre del 2020.

Aquesta actualització del Challenge té l'objectiu d'avaluar l'evolució des d'aleshores, incloent-hi la influència de la pandèmia i l'escenari de sortida de la mateixa en què ens trobem, i sobretot oferir un seguit de propostes, elaborades des de la transversalitat que el grup de treball representa, que puguin ser útils per a l'elaboració d'iniciatives de ciutat que es duran a terme en els mesos vinents.

Evolució de la situació respecte a la del 2020

1. La **mobilitat entre la regió metropolitana i el municipi de Barcelona** continua essent el gran repte a resoldre, tant pel que fa a la mobilitat amb la primera corona metropolitana, d'on entra i surt un elevadíssim nombre de vehicles (uns 900.000 desplaçaments en vehicle privat aproximadament en dia feiner, sense considerar la Distribució Urbana de Mercaderies, i uns 500.000 passatgers en transport públic), com amb la segona corona metropolitana (d'on en dia feiner es registren uns 950.000 desplaçaments de connexió en vehicle privat sense considerar la Distribució Urbana de Mercaderies i uns 450.000 passatgers en transport públic)³. Es constata que la mobilitat a la Regió Metropolitana no està, ni de bon tros, resolta quant al transport públic i que cal un enorme esforç inversor, especialment pel que fa a execució de compromisos. Es tracta d'un repte al qual cal fer front de forma urgent amb l'execució dels compromisos d'inver-

sió en transport públic (gairebé 500M€ per part de FGC en línies metropolitanes i adquisició de trens a l'aeroport, entorn a 3.600M€ per part de la Generalitat de Catalunya, dels quals més de 1.200M€ són per a la L9), que han estat incrementats recentment però que presenten importants reptes d'execució (85% d'execució del pressupost per part de la Generalitat i 70% per part de l'Estat)⁴.

Amb tot, es constaten avenços en la inversió en equips mòbils per als trens i ferrocarrils de Rodalies (1.170M€ en 2021) i en la millora de la xarxa de Rodalies (amb una execució pressupostària de gairebé 300M€ en 2020 i de més de 250 M€ en 2021), en els accessos a la Sagrera i en totes les obres de metro al seu voltant, en el projecte de connexió de FGC entre Plaça Espanya i Gràcia passant per Clínic i Francesc Macià (amb data de finalització prevista entre 2026 i 2027), en la nova línia amb l'aeroport (que FGC preveu posar en servei prevista a principis del 2025 si el calendari de construcció de l'obra civil per ADIF es compleix) i en l'inici de la connexió amb Tram, en l'obertura progressiva de noves estacions de la L9 per part de Generalitat de Catalunya i en la recalendariització per a la finalització del tram central de la mateixa (prevista per 2027 per Campus Nord, Sarrià, Mandri, Putxet, Guinardó, Maragall, La Sagrera i Sagrera TAV, 2028 per Camp Nou, Lesseps, Sanllehy i Manuel Girona i 2029 per Motors).

2. S'ha produït un excés de **polèmica política**, i inclús intervenció de la justícia, en aspectes clau com la mobilitat al centre de Barcelona, la Zona de Baixes Emissions i, per sobre de tot, sobre el paper del vehicle privat, al qual se li redueix contínuament l'espai sense tenir en compte la perspectiva de la mobilitat i la congestió. Una polèmica política i judicial que caldria evitar amb una planificació estratègica feta en col·laboració entre administracions, amb les empreses públiques i privades prestadores de serveis de mobilitat i comerç de proximitat de les zones afectades, establint objectius clars i mesurables. L'espai públic és un bé escàs que necessita majors dosis de consens i comunicació pública per evitar l'actual nivell de crispació i judicialització de la mobilitat a Barcelona.

Respecte als **desplaçaments urbans**, la **T-Mobilitat** ha començat a implementar-se, per fi, aquest 2022. Una T-Mobilitat que acumula grans retrassos i de la que s'esperen importants innovacions en experiència d'usuari i política tarifària. La **xarxa de metro** de Barcelona té el repte d'in-

3. Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) 2019 (2020 i 2021 no són indicatius degut a la pandèmia de Covid-19) https://observatorimobilitat.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/>

crementar freqüències amb la necessària inversió que això implica, a més de l'esperat final de la L9 i les noves estacions i connexions al voltant de l'estació de la Sagrera i al tram central.

La **connexió del Tram** entre Glòries i Francesc Macià sembla que pren velocitat un cop superades les polèmiques al seu voltant, tot i que el fet que arribi només fins a Verdguer proporciona una solució parcial, quedant pendent la connexió total de les dues grans xarxes de tramvia.

Finalment, la **xarxa d'autobusos de Barcelona** ha aconseguit desplegar satisfactòriament la xarxa ortogonal i ha apostat per solucions innovadores de mobilitat de barri, com el servei a demanda i un increment de la seva sensibilitat cap a la gent de major edat, i manté el repte de l'increment de velocitat comercial.

L'explosió de **nous sistemes de mobilitat personal**, com els patinets i les bicicletes, ha generat un veritable sistema complementari al transport públic de la ciutat al que encara resta pendent donar resposta clara en regulació, ordenació de l'espai públic, civisme i col·laboració públicoprivada. El **Bicing** ha demostrat ser una solució d'èxit com a instrument de mobilitat compartida en bicicleta a Barcelona ciutat, i està en procés la seva progressiva i encertada electrificació, havent-se anunciat la creació d'un sistema públic de bicicletes per la resta de l'Àrea Metropolitana, que té el repte de la seva complementarietat amb Barcelona i específicament amb l'ús del transport públic per tal d'afavorir la mobilitat sostenible. El proper pas per aquesta mobilitat personal passa per normes més clares (ús del casc, assegurança i compliment de les ordenances) amb una visió de cobertura metropolitana, així com millorar la convivència amb els vianants, que són la població més fràgil.

3. El progressiu **envelliment de la població** continua requerint una reflexió específica sobre mesures d'accessibilitat i seguretat per a la població més vulnerable i amb menors possibilitats de mobilitat personal, per tal de no deixar un creixent segment de la població aïllat.
4. La **recuperació progressiva de la mobilitat** després de les darreres onades de la pandèmia és un fet que cal tenir en compte i que s'ha vist afectat amb una creixent reducció de la **fluïdesa de la mobilitat**, tant al centre de Barcelona com als seus accessos degut a les intervencions "d'urbanisme tàctic" realitzades en aquest temps que han reduït carrils de circulació. En aquest sentit

cal discriminar entre 'actuacions de proximitat' i 'actuacions de ciutat', entenent aquestes darreres com aquelles que tenen impacte en el global de l'àrea metropolitana i els barris de Barcelona (carrer Aragó, Via Laietana, Diagonal, Pau Claris, Roger de Llúria entre d'altres). S'està avançant en projectes d'obres a la Via Laietana i als Eixos Verds que tot apunta que s'han enfocat com a projectes de barri, quan en realitat s'haurien d'haver enfocat com a projectes urbanístics donat que afecten no només a la mobilitat de la ciutat sinó de tota la Regió Metropolitana, que ha manifestat sentir-se aliena a un debat i unes actuacions que els impacten. Des de diversos sectors s'ha destacat com en aquests projectes és imprescindible comptar amb les pertinents anàlisis d'impacte en mobilitat i d'afectacions al comerç de proximitat de les zones afectades, així com d'una visió metropolitana imprescindible i que aquí s'ha trobat a faltar.

5. El **turisme**, que es recupera amb rapidesa i que en condicions normals implica un gran volum d'usuaris i uns patrons de mobilitat específics, continua reclamant solucions perquè la seva mobilitat sigui sostenible i eficient, en especial respecte als aparcaments d'autobusos discrecionals, on l'Estació del Nord està cridada a tenir un paper rellevant. Així mateix, s'espera que la nova línia entre l'Aeroport i la ciutat modernitzi i posi en estàndards internacionals la connexió entre aeroport i la ciutat, en un servei que serà gestionat per FGC.
6. La creixent **Distribució Urbana de Mercaderies** ha canviat de ser principalment B2B amb un incipient B2C abans de la pandèmia a una autèntica explosió del B2C, essent un sector que ha arribat per quedar-se i que suposa un veritable repte logístic sobre el que cal actuar amb determinació, consens i rapidesa, amb noves solucions sostenibles i eficients. Val a dir que hi ha un seguit de sinergies que ja s'estan explotant en infraestructures existents com la **xarxa d'aparcaments**, per a la que hauria de plantejar-se la transformació en nodes logístics i l'establiment de nous usos. En termes de logística, a més, l'Ajuntament de Barcelona ha acordat amb els operadors del comerç i la logística unes bases, la posada en marxa de les quals són una bona notícia que ha d'acompanyar-se de calendaris i plans de finançament concrets. Així mateix es parla del desplegament de l'anomenada 'taxa Amazon', a les plataformes de comerç electrònic i de servei a domicili, que de desenvolupar-se ha de comptar amb totes les garanties i el propòsit de millorar la mobilitat a la ciutat. En aquest sentit, cal diferenci-

ar entre models de negoci que impliquen una alta repetició d'entregues per absència i els que tenen altes taxes d'entrega (i per tant menor ocupació de l'espai públic), i s'ha d'aplicar de manera que no suposi un fre en l'evolució digital de petites i mitjanes empreses.

7. La major part dels **peatges** a la regió metropolitana, que van ser creats com a instruments financers per a la dotació d'infraestructures, coincidint amb una reducció de la capacitat de les vies urbanes d'entrada a la ciutat han desaparegut sense que es plantegin alternatives rigoroses al respecte, tant en el camp del finançament per al seu manteniment (traslladat als pressupostos públics) com en el camp del seu potencial ús com a gestors de l'accés a Barcelona. Les dades disponibles sobre el seu impacte en la mobilitat indiquen que s'ha produït una redistribució de la circulació, amb un increment de la congestió a la part nord de l'anell metropolità respecte a la situació pre-pandèmica i un increment del 50% de camions a la C-33 i d'entorn al 30% a la part sud de l'AP-7⁵. No hi ha hagut un debat serè sobre el rol dels peatges en la gestió de la mobilitat metropolitana i el finançament del transport públic.
8. La **regulació sobre les motocicletes compartides** ha estat un fracàs en una ciutat que havia estat pionera en aquest camp, i s'ha generat un servei insuficient, poc sostenible i amb alta conflictivitat entre operadors. La proposta de traslladar la regulació a l'àmbit metropolità necessita una implementació urgent que de moment no es visualitza en el calendari. Així mateix, Barcelona segueix sense poder disposar de servei de patinets compartits, un servei plenament estès arreu i que ja compta amb bones solucions sobre la seva compatibilitat amb les normes de circulació, civisme i espai urbà. Per altra part, Barcelona també segueix sense un servei de cotxe compartit i sense la corresponent regulació. Exemples com els impulsats des de Sevilla o París poden marcar el rumb de la necessària posada al dia de la regulació metropolitana de la mobilitat compartida.
9. La **Zona de Baixes Emissions**, que s'acabava d'estrenar en el moment en què vam dur a terme el primer Challenge, ha estat implementada en clau de renovació del parc mòbil metropolità (i sense explorar-se la possibilitat de re-condicionament dels vehicles), i l'han patit especialment les persones amb menys rendes de l'àrea metropolitana. No obstant això, la reducció de la contaminació ha estat la següent: entre el 5% i el 7% de les partícules, i un 11% i un 17% de NO₂ i Black Carbon respectivament en el 2021 respecte al 2020⁶, presentant nivells preocupants a Barcelona segons institucions com ISGlobal. La ZBE, per altra part, ara està sotmesa a una difícilment comprensible litigiositat als tribunals que hauria de fer reflexionar sobre la qualitat regulatòria i sobre el paper del poder judicial en aquest tipus de temes.
10. La **tecnologia i l'ús de les dades** continuen oferint grans possibilitats d'aplicació a la millora de la mobilitat, i s'incrementa dia a dia la disponibilitat de dades per part dels operadors de telecomunicacions i de molts dels operadors d'infraestructures, on el repte és la governança de les mateixes. Els gestors de la mobilitat urbana tenen encara molt recorregut per aprofitar-ne el potencial en la seva presa de decisions i el disseny de la xarxa. Les solucions, per exemple, plantejades en el sector del taxi no acaben de ser pràctiques ja que no inclouen sistemes de pagament. La ràpida evolució de la tecnologia i la disposició de bones pràctiques d'altres ciutats i solucions globals poden ajudar a establir bases sòlides.
11. Els **fons europeus NextGen** no han estat encara utilitzats plenament com a mecanisme clau per a la millora de la mobilitat metropolitana en clau d'electrificació de la mateixa i de la seva digitalització. Així mateix sorpren la escassa aplicació dels fons NextGen i FEDER a la millora del transport públic metropolità, perdent en aquest sentit una oportunitat de millora de la sostenibilitat en un àmbit castigat per l'alta contaminació. Els serveis MaaS, que tenen al client al centre de l'estratègia, segueixen lluny d'estar presents en la seva versió integral a Barcelona i la xarxa de recàrrega pública i privada segueix desenvolupant-se amb força a la ciutat de Barcelona i amb molt marge de millora al conjunt metropolità.
12. El sector del **taxi i les VTC** segueixen allunyats tant de la seva modernització, pacificació com també descarbonització. No s'ha avançat en la modernització del sector, que hauria d'explorar com aprofitar la tecnologia per millorar el seu servei (i per evitar la circulació de taxis lliures, que contaminen i fan menys fluida la circulació), i al que li cal una accelerada modernització de la flota per la seva descarbonització. Així mateix, s'ha just aprovat una nova normativa sobre les VTC i s'està pendent de la llei de transport a la que s'ha compromès la Generalitat.

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>

13. S'ha començat a executar el **Bicing Metropolità** on sorprenentment no s'ha previst des de l'inici solucionar la imprescindible connectivitat amb el Bicing a Barcelona, pioner i referent global en aquest camp, una problemàtica especialment greu en les àmplies zones de confluència entre Barcelona i els municipis circumdants.

14. El **teletreball**, disparat a conseqüència de la pandèmia, ha arribat per quedar-se, tot i que algunes previsions de fa un temps sobre el futur de les oficines i els grans districtes de negoci, a poc a poc, es van demostrant equivocades. Els plans de mobilitat de les empreses i grans zones de concentració d'oficines són una oportunitat per millorar la planificació i afavorir nous patrons de mobilitat compartida entre persones que comparteixen proximitat entre la seva residència i el lloc de treball, així com una nova manera d'entendre les anomenades 'hores punta' en mobilitat.

15. L'exploració **d'energies renovables** per al transport públic avança, amb projectes d'electrificació de la flota d'autobusos de TMB, la introducció de l'ús de l'hidrogen com a combustible per als ma-teixos i l'optimització de l'energia elèctrica en Metro, tot i que ho fa encara tímidament en el sector del taxi.

El desplegament dels punts de recàrrega elèctrica a la ciutat de Barcelona és ja una realitat a través tant de la xarxa d'electro-mobilitat d'Endolla Barcelona de BSM, que ha fet un desplegament de més de 600 punts distribuïts per tota la ciutat, compartint la infraestructura amb operadors privats en un exemple de col·laboració publicoprivada, com mitjançant la implantació de punts de recàrrega als pàrquings de SABA i BAMSA. Per contra, la resta de la Regió Metropolitana va a un altre ritme, així com el sector del taxi.

Són doncs molts els avenços que s'han produït, però encara estem lluny del model de mobilitat eficient, sostenible, assequible, accessible, fluida i competitiva de referència que la Barcelona Metropolitana reclama i mereix.

Consensos renovats per a un pacte de mobilitat

S'espera de la mobilitat metropolitana que aquesta sigui **segura, sostenible, fluida, connectada i que posi al ciutadà en el centre de la mobilitat**, cosa per la qual avui queda molt camí a recórrer.

Les polítiques de mobilitat a la Barcelona Metropolitana constitueixen, encara avui, una mirada d'actuacions, moltes de les quals són individualment encertades però que, de moment, no estan responent a una estratègia unificada i consensuada dirigida a garantir, en els anys vinents, el manteniment i reforçament del posicionament de la ciutat com a destí d'oci i negoci i de la qualitat de vida per als diferents segments que componen la seva població.

A curt termini, la percepció que és difícil moure's per la regió metropolitana i que tot són dificultats per "anar / baixar al centre de la ciutat" està afectant l'activitat econòmica d'aquest. El centre de Barcelona és percebut actualment com de difícil accés en vehicle privat, cosa que posa en dificultats el comerç i els equipaments culturals de país que donen vida i servei. El centre, per altra part, és exemplar en la xarxa d'aparcaments i té en l'Eixample un dels millors sistemes d'absorció fluida del trànsit rodat.

Des de Barcelona Global proposem la següent manera d'enfocar la mobilitat per reprendre les bases per a un gran pacte per a la mobilitat metropolitana:

- **Escoltar millor:** obrir els espais de gestió de la mobilitat metropolitana a tots els nivells a la participació dels agents implicats en la mobilitat (concessionaris públics i privats del transport metropolità, i empreses del sector de mobilitat). Així mateix, la tecnologia disponible permet una escolta activa a partir de les moltes dades disponibles, i pot ser un gran aliat per a la presa de decisions.
- **Pactar més:** renovar els ja caducs instruments de concertació del passat, com el Pacte per la Mobilitat de Barcelona, per assolir nous grans pactes metropolitans per a la mobilitat on s'especifiquin els objectius a assolir, les accions a emprendre, i els recursos a destinar-hi. Al pacte metropolità hi haurien de participar totes les administracions implicades, assumint cadascuna d'elles els compromisos que els corresponguin, amb una governança per seguir la seva evolució de manera clara i transparent de cara a la ciutadania i amb la participació indispensable de tots els actors vinculats amb el món de la mobilitat.
- **Fugir de solucions tàctiques:** deixar enrere les solucions provisionals que han pogut tenir sentit en el context de la pandèmia, però que ara necessiten retornar la ciutat a l'estabilitat i la menor congestió. Revertir aquelles solucions fetes de forma provisional que, amb la recuperació de l'activitat econòmica i social, s'ha demostrat tècnicament que ja no tenen sentit, per afavorir la fluïdesa i la menor contaminació de la mobilitat al centre de Barcelona. Així mateix, és important donar a conèixer els necessaris estudis d'impacte econòmic, de contaminació i de mobilitat que tota mesura pot significar. No fer-ho, introdueix, com s'ha vist, elevada inseguretat jurídica en les mesures.
- **Executar amb rigor:** donar resposta a alguns dels reptes que Barcelona Global plantejava a octubre del 2020 i que no s'han abordat, fent més insostenible el model metropolità de mobilitat. Parlem de (1) la posada en marxa en condicions dels Park & Ride; (2) la necessitat de gestionar l'accés en vehicle a l'Àrea Metropolitana de Barcelona; (3) la transformació dels aparcaments i estacions de tren i metro en centrals de logística de proximitat i hubs de serveis de mobilitat a persones i mercaderies; (4) la T-Mobilitat; (5) la regulació dels vehicles compartits a l'Àrea Metropolitana tals com motocicletes, bicicletes, i patinets; (6) la

posada en marxa d'un sistema eficient de logística de darrera milla; (7) la descarbonització de la flota de taxis i vehicles de distribució de proximitat; (8) la regulació de la presència a Barcelona de les aplicacions de mobilitat global; (9) l'obertura i compartició de les grans dades de mobilitat disponibles per al desenvolupament de noves solucions de *mobility as a service* a Barcelona. Cal clarificar la governança i establir de forma clara compromisos, responsabilitats i mecanismes de rendició de comptes.

- **Posar al ciutadà al centre de les polítiques de mobilitat** facilitant-li la intermodalitat, millorar l'experiència integral en la mobilitat i la possibilitat d'escollir.
- **Accelerar la implementació:** incrementar la velocitat de la presa de decisions i la seva aplicació, assegurar l'execució de totes les inversions compromeses i, en especial, les associades a transport públic metropolità en rodalies, metro, i ferrocarrils.
- **Esdevenir referents:** aprofitar l'oportunitat que té Barcelona d'esdevenir un referent en el sector de la mobilitat, un dels sectors amb major disrupció avui al món, que està en risc si la ciutat i la seva àrea metropolitana no innoven, planifiquen, comparteixen i executen amb rigor i eficàcia. Malauradament, estem lluny d'aquest escenari i a Barcelona Global li toca de nou proposar i compartir mesures a mig i llarg termini perquè Barcelona torni a ser un referent en mobilitat global. Així mateix, cal identificar bones pràctiques globals i avaluar quines d'elles s'escauria aplicar a l'àrea metropolitana per aprofitar els processos d'assaig-error i els aprenentatges que altres ciutats ja han dut a terme.

La planificació de la mobilitat, en resum, ha de basar-se en els següents grans principis:

- 1. Àmbit metropolità: cal un pacte metropolità per la mobilitat.**
- 2. Intermodalitat i comoditat al servei del ciutadà.**
- 3. Finançament de la mobilitat i acompliment de les inversions.**
- 4. Digitalització.**
- 5. Sostenibilitat.**

14 propostes que exemplifiquen l'aposta per a una mobilitat metropolitana i sostenible

Des de Barcelona Global plantejarem alguns exemples de propostes alineats amb els grans principis esmentats:

Àmbit metropolità

1.

Davant la manca de planificació estratègica metropolitana en mobilitat, es considera important **desenvolupar un model real de governança metropolità de la mobilitat** capaç de planificar, dissenyar, executar i avaluar les polítiques de mobilitat amb una visió ampla del territori. Una governança que integri totes les administracions implicades (Estat, Generalitat, Àrea Metropolitana i Ajuntament de Barcelona) i els operadors públics i privats de mobilitat.

Una possibilitat d'articular aquest model de governança és fer-ho a través d'una **Agència per a la mobilitat metropolitana** que sigui capaç de potenciar les aliances i sinergies entre les diferents administracions, amb els operadors, i entre els operadors entre si. Una Agència que ha de crear un ecosistema de veritable col·laboració públic-públic, publicoprivada i entre operadors privats, vetllar per la coherència, sovint oblidada, entre les polítiques de desenvolupament econòmic, de mobilitat i de desenvolupament urbà i ha de comptar amb una visió de regió metropolitana amb grans consensos de llarg termini en les qüestions estratègiques amb un objectiu comú de qualitat.

Una governança metropolitana que ha d'implicar la simplificació administrativa i que sigui des d'aquest àmbit metropolità que es dirigeixi realment tota la mobilitat metropolitana.

La planificació, disseny i execució del transport públic, l'impacte de les mesures urbanístiques, les polítiques de preus i finançament, l'alineament de les diferents polítiques de desenvolupament econòmic i urbà amb la mobilitat caldria que fossin responsabilitat d'aquesta governança real metropolitana. Una governança possible legalment i que exigeix de generositat i lideratge per part dels diferents governs metropolitans.

L'objectiu principal ha de ser posar al ciutadà al centre de la mobilitat **aconseguint que aquesta sigui metropolitana segura, sostenible, còmode, intermodal, fluida i lliure perquè l'experiència de l'usuari sigui altament competitiva** (que és la base de tot el sistema).

Intermodalitat i comoditat

2.

Potenciar la intermodalitat, facilitant la integració entre tots els modes de mobilitat i posant especial èmfasi en la hibridació dels nodes multimodals de transport tradicionals no contaminants (tren, metro, tram) amb els compartits (cotxe i moto elèctrics, bicicleta i patinet). Una visió integrada de la mobilitat que posi la intermodalitat al centre de la mateixa a través de l'ús de dades, el disseny d'infraestructures i línies de transport públic, els horaris, els centres de connexió, els aparcaments i els sistemes de pagament, informació, gestió d'incidències que han d'estar integrats posant al ciutadà al centre.

El disseny de les infraestructures i de l'oferta de transport públic ha de fer-se prioritzant la intermodalitat. La connexió entre el transport públic i la nova mobilitat individual ha de facilitar-se integrant punts de connectivitat elèctrica, aparcaments de park & ride pensats també per a la mobilitat en bicicleta i patinets, i prioritjació semafòrica. Cal en aquest sentit **optimitzar la gestió semafòrica** aprofitant les possibilitats de coordinació global i adaptativa que permeten les noves tecnologies, de manera que millori la fluïdesa del trànsit, **i generalitzar la senyalització dinàmica de la disponibilitat d'ocupació dels aparcaments públics**, tant al carrer com a les aplicacions de mobilitat, per tal de reduir el trànsit d'agitació. **El model de Park&Ride** a la Regió Metropolitana cal que estigui integrat dins el sistema de mobilitat amb un model de finançament que permeti la inversió necessària per fer-hi front. S'han d'estudiar, en aquest sentit, tots els possibles emplaçaments disponibles connectats adequadament a la xarxa de transport públic i la necessitat de que els Park&Ride es construeixin en alçada donada l'escassetat de sol en zona metropolitana (Park&Ride dels operadors de transport públic, aparcaments municipals públics o privats, centres comercials, altres instal·lacions esportives o d'oci, etc.).

3.

Cal **obrir un debat** seriós i serè sobre la conveniència o no d'establir **mesures sobre la congestió d'entrada** a la ciutat, basat en dades, models i, si s'escau, proves pilot, i aïllant-lo de polèmiques estèrils que no aporten solucions sinó que tan sols contribueixen a generar crispació.

4.

Revertir la mala experiència en la concessió de llicències per a motos i bicis compartides a la ciutat de Barcelona, apostant per la qualitat del servei, la integració d'operadors, i l'extensió a l'àmbit metropolità, i aprofitar aquesta experiència per impulsar la regulació del cotxe i els patinets compartits. **Incorporar els operadors de mobilitat compartida**, establint una col·laboració publicoprivada real, al procés d'elaboració de les regulacions i planificacions per evitar situacions indesitjables difícils de revertir. La mobilitat compartida s'enfronta a reptes molt similars a totes les ciutats europees i els operadors sovint coneixen com resoldre les problemàtiques i poden traslladar a les institucions les millors pràctiques internacionals. A més cal evitar la dispersió normativa entre diferents municipis i CCAA.

5.

Assegurar la **compatibilitat i coherència en els models de gestió dels sistemes de bicings metropolitans amb el Bicing de la ciutat de Barcelona**.

6.

Assegurar la visió metropolitana de les actuacions de transformació dels grans eixos de la mobilitat de Barcelona (cosa que no ha passat amb les reformes empreses a Via Laietana o els Eixos Verds) realitzant i fent públics els estudis necessaris de mobilitat i d'impacte econòmic, involucrant als operadors afectats i afrontant les actuacions urbanístiques necessàries.

7.

Afavorir la fluïdesa de la mobilitat al centre i als accessos de Barcelona, identificant per una banda les vies arterials per on s'han de canalitzar la circulació rodada i **recuperant agilitat en aquelles on es va reduir tàcticament** per la pandèmia, i per altra banda enfortint els carrils bici a la resta, ampliant-ne la xarxa, per reduir la congestió i la contaminació creixent. **Revisar de forma rigorosa i selectiva alguns trams de carrils bici** que no necessàriament han d'anar per vies d'alta capacitat i evitar que comparteixin espai amb el carril bus o vianants.

És clau assegurar el compliment de la normativa per **evitar les aturades a carrils bus o carrils de circulació, dobles fileres, descàrrega no permesa**. Establir la prioritització del transport públic en superfície per millorar substancialment la velocitat de la xarxa d'autobusos i per assegurar un **servei puntual**, amb especial cura en els barris i municipis amb poques línies i poques alternatives de transport públic, i tenir en compte l'impacte sobre aquest de les actuacions temporals i estructurals.

Cal també fer un ús més intensiu de les mesures d'adaptabilitat de la via pública amb diferents usos segons el dia i l'hora, com s'ha fet en el passat amb els carrils de càrrega i descàrrega en diversos punts de l'Eixample, o amb els carrils d'aparcaments nocturns en carrers com Balmes o altres.

Finançament de la mobilitat i acompliment de les inversions

8.

És clau abordar el finançament de les polítiques de mobilitat i en especial del transport públic i les infraestructures de la nova mobilitat (park& ride, aparcaments, punts de càrrega elèctrica, punts de intermodalitat amb vehicles de mobilitat individual) a través de l'anàlisi i determinació del **model econòmic** i el seu **finançament**, per permetre la sostenibilitat econòmica dels diferents operadors i a la vegada la racionalització del finançament públic.

Aprofitar en aquest sentit el desplegament de la T-mobilitat per **millorar l'esquema tarifari, que ha de ser equitatiu i accessible**, contemplant totes les tipologies d'ús i explorant les noves possibilitats de tarificació que ofereix la digitalització, per exemple en franges temporals, per incentivar i gestionar la demanda.

9.

Executar tots els compromisos d'inversió en transport públic, tant els gairebé 500M€ per part de FGC en línies metropolitanes i en l'adquisició de trens a l'aeroport, com els 3.600M€ per part de TMB (1.200M€ d'aquests per a la L9), i els més de 2.000M€ ja licitats o adjudicats per Renfe per a la millora de la xarxa de Rodalies.

Accelerar les obres dels accessos a la Sagrera i de metro al seu voltant, ajustar-se al compliment de la planificació de la connexió de FGC entre Plaça Espanya i Gràcia passant per Clínic i Francesc Macià (finalització prevista entre 2026 i 2027), de la nova línia amb l'aero-

port (principis del 2026) i de l'obertura progressiva de les noves estacions de la L9 per part de TMB (Campus Nord, Sarrià, Mandri, Putxet, Guinardó, Maragall, La Sagrera i Sagrera TAV al 2027, Camp Nou, Lesseps, Sanllehy i Manuel Girona al 2028 i Motors al 2029).

10.

Crear un **espai web de transparència** sobre l'estat de les inversions en mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona, on els ciutadans puguin visualitzar l'estat dels compromisos assolits, el nivell d'inversió compromesa, i l'execució. Aquest espai web hauria d'incloure també informació sobre els impactes econòmics, en mobilitat, i descarbonització de les inversions.

Digitalització de la mobilitat

11.

Avançar decididament en la digitalització total de la mobilitat metropolitana dirigida a millorar l'experiència del ciutadà i facilitar la planificació de la mobilitat a través de l'ús de les dades.

Cara al ciutadà, desplegar o fomentar el desplegament de forma decidida de **tecnologies MaaS** integrals de mobilitat a la Barcelona metropolitana. Cal que incloguin tots els actors públics i privats i que facilitin la intermodalitat, la millor informació i la creació d'itineraris, així com el pagament integrat i adaptat a les noves realitats laborals (teletreball), amb l'objectiu de promoure l'ús del transport públic i la mobilitat compartida. L'experiència de la mobilitat intermodal del ciutadà ha de ser digital des de la planificació del trajecte, el pagament i la gestió d'incidències.

En clau de la millora de la planificació dels serveis de mobilitat i les infraestructures és important **potenciar la recollida de les dades disponibles** per part dels diferents operadors públics i privats, i establir un model clar de governança que permeti explotar-les i utilitzar-les per optimitzar la presa de decisions respecte a les infraestructures de mobilitat de totes les tipologies, tant per a l'optimització del trànsit (segons nivells d'ocupació i trams horaris) com per oferir informació a la ciutadania que millori l'experiència en els seus desplaçaments per la regió metropolitana.

Avaluar la possibilitat de fer disponibles dades de mobilitat, qualitat de l'aire, soroll, etc. per a tots els actors a través d'una plataforma de dades en mobilitat i al públic general en forma d'*open data*, que permeti el desenvolupament d'aplicacions i nous productes o serveis relacionats amb la mobilitat perquè redundin en millores en l'experiència d'usuari.

Sostenibilitat mediambiental

La necessitat de descarbonitzar la mobilitat per millorar la salut ambiental a Barcelona és una prioritat compartida per a la qual cal emprendre mesures estructurals basades en la reducció d'emissions i soroll. Totes les mesures anteriors (governança metropolitana, la intermodalitat, l'acompliment de infraestructures i el finançament, així com la digitalització) van en la direcció de millorar el medi ambient i la qualitat de vida de la ciutat. Cal, a més, afegir les següents propostes.

12.

Compromís de descarbonització del 100% de la flota de transport públic, VTCs i de repartidors de mercaderies a Barcelona, aprofitant les potencialitats que els fons NextGen poden suposar i fent servir la tecnologia per limitar la circulació sense ocupació, així com **potenciar un altre tipus de mobilitat privada**, promovent la **renovació** de la flota actual així com el seu **reacondicionament** quan sigui possible, per promoure l'economia circular i incloure en la transició ecològica a la població de tots els nivells de renda, i establir les bases cap a una nova mobilitat que sigui elèctrica, combinada, compartida, connectada i autònoma.

13.

Facilitar el desplegament i el finançament de la infraestructura de càrrega elèctrica als aparcaments públics i privats de la ciutat (clau en una ciutat densa com Barcelona), així com als equipaments. Implementar mesures de discriminació positiva per als vehicles elèctrics ó híbrids com podria ser la possibilitat d'utilitzar els carrils VAO.

14.

Executar amb celeritat el pacte per a la **distribució sostenible d'última milla** acordat entre l'Ajuntament de Barcelona i els operadors logístics i associacions comercials de la ciutat. En aquest sentit, cal recollir l'aprenentatge de les experiències ja arrencades a alguns aparcaments i estacions de tren i metro, així com incorporar-hi locals buits que poden ser clau en que Barcelona sigui referent també en la distribució de darrera milla, que, com s'especifica en aquest document, ha de ser totalment descarbonitzada.

Analitzar e implantar propostes de regulació, supervisió i control sobre la Distribució Urbana de Mercaderies, responsable del 40% de les emissions a la ciutat de Barcelona, incloent-hi la revisió de l'horari de repartiments.

Contemplar la diferència de models de negoci per a l'aplicació de la "taxa Amazon" que en cas de ser desenvolupada ha de centrar-se en aspectes de mobilitat i tenir en compte el seu possible impacte en l'evolució digital de les empreses petites i mitjanes.

Barcelona Global Challenge[®]

La mobilitat com a eina de ciutat, sostenibilitat i progrés

Coordinadors

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)

Redacció

Marian Bernat
Cristina H. Valiñani
Mateu Hernández
Anna Polunina

Participants

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 és una associació privada, independent i sense ànim de lucre, formada per 223 de les empreses, centres de recerca, emprenedors, escoles de negocis, universitats i institucions culturals, i més de 850 professionals que volen fer de Barcelona una de les millors ciutats del món per al talent i l'activitat econòmica.

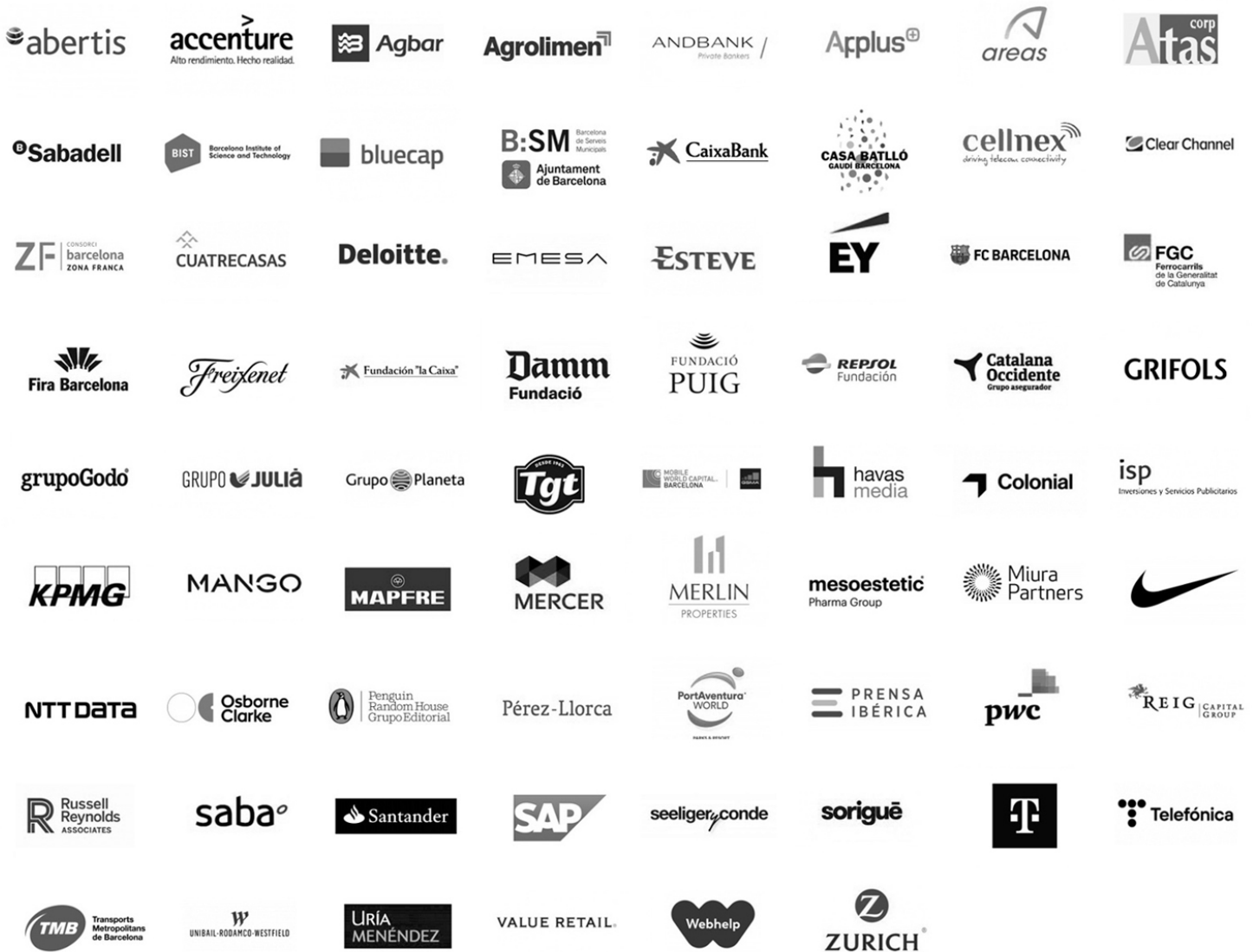
L'associació també compta amb una xarxa de més de 150 socis que viuen i treballen fora d'Espanya, i un 15% de socis internacionals que han escollit viure i treballar a Barcelona.

Barcelona Global promou i lidera projectes per atreure talent i negoci; està compromesa amb iniciatives que impulsen els seus socis i els dona suport perquè tinguin èxit, i mobilitza als seus socis per identificar reptes i projectes per a la ciutat en les àrees d'Emprenedoria i Competitivitat, Recerca i Coneixement, Cultura, Turisme i Impacte Social.



Make it happen!

Socis coporatius protectors



Socis corporatius

& Rosàs. Actio Project. AdSalutem Institute. Advanced Leisure Services. Advantage. Aftershare.TV. AlmaHotels. Alta Life Sciences. Amat Immobiliaris. 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. Logicor 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 més de 800 professionals compromesos



**Barcelona
Global**

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