

JORNADA

LA MOBILITAT SOSTENIBLE COM A FACTOR DE COMPETITIVITAT MÉS ENLLÀ DEL MUNICIPI

Aula Magna, Facultat d'Economia i
Empresa de la URV

29 d'octubre de 2020

Ho organitza:



Amb el suport de:



ÍNDEX

OBJECTIU.....	3
PONENTS.....	3
RESUM DE LA JORNADA «LA MOBILITAT SOSTENIBLE COM A FACTOR DE COMPETITIVITAT MÉS ENLLÀ DEL MUNICIPI»	6
1. La jornada.....	6
2. Ponències.....	8
2.1 La gestió del model de la mobilitat en el context metropolità. Expectatives per a la descarbonització territorial.	8
2.2 La transformació de l'estructura urbana d'acord amb el model de mobilitat sostenible. La ciutat eficient i sostenible com a referent territorial.	10
2.3 La potenciació del sector socioeconòmic associat a la mobilitat sostenible. Capitalitat i capitalització territorial.....	12
ANNEXOS.....	14

OBJECTIU

L'objectiu de la jornada era aportar informació, coneixement professional i expertesa de referència al voltant de l'adopció d'un model de mobilitat sostenible en l'entorn territorial dins l'àrea d'influència socioeconòmica, més enllà del propi entorn urbà local, per tal d'assolir les estratègies d'estructuració funcional que en garanteixin la sostenibilitat, l'eficiència i la potenciació davant el repte de mitigar el canvi climàtic i descarbonitzar l'entorn.

PONENTS



Nel·la Saborit – Enginyera civil

És enginyera civil per la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) especialitzada en transport, mobilitat i urbanisme i té un postgrau en Sistemes Intel·ligents de Transport per la UPC. Actualment és tècnica d'estudis i projectes del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona i membre de la Junta de la Societat

Catalana d'Ordenació del Territori.



Joan Manrubia – Enginyer tècnic industrial

És enginyer tècnic industrial per la Universitat Rovira i Virgili, i té un màster en Dret, Negoci Mercantil i Marítim i Gestió i Organització Portuària per la Universitat Politècnica de Catalunya. Ha ocupat posicions a l'autoritat portuària de Tarragona i ha estat secretari tècnic

del Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Tarragona.



Saül Garreta – Arquitecte

És arquitecte llicenciat en l'especialitat d'Edificació per la Universitat Politècnica de València i té un màster en Estudis Territorials i Urbanístics per la UPC i la Universitat Pompeu Fabra.

Des de 2001 treballa com a arquitecte professional liberal en diverses feines d'arquitectura i urbanisme. També fa tasques d'arquitectura al Consell Comarcal de l'Alt Camp i és arquitecte municipal del Catllar i dels Pallaresos. És administrador de Garreta Arquitectes, SL i Solanell Taller d'Arquitectura. Va ser impulsor de l'agrupació d'arquitectes Espai Obert - Arquitectes pel Territori. Des de 2012 ha promogut, a través de l'empresa que administra, la recuperació del poble abandonat de Solanell, a l'Alt Urgell.



Carme Miralles – Catedràtica de Geografia Urbana

Actualment és professora del Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), del qual és directora des de 2017. També dirigeix el Grup d'Investigació Mobilitat, Transport i Territori de la UAB.

És coordinadora del màster d'Estudis en Sostenibilitat Ambiental, Econòmica i Social de l'Institut de Ciència i Tecnologia Ambiental de la UAB. Té una àmplia trajectòria en la recerca de la mobilitat urbana des d'una vessant social i ambiental, i ha publicat més d'un centenar d'articles i llibres sobre aquest tema.



Jorge Ríos – Enginyer tècnic industrial i enginyer superior en automàtica i electrònica industrial

És expert en instal·lacions elèctriques, interiors, distribució, energies renovables i mobilitat elèctrica. Va ser cap d'instal·lacions a càrrec de l'assistència tècnica de les obres del nou terminal de l'Aeroport de Reus per a AENA l'any 2009.

Des de 2010 és CEO i director executiu d'ETECNIC, una empresa que es dedica a la comercialització d'equips de recàrrega de vehicles elèctrics i al desenvolupament d'un programari especialitzat en la gestió de la recàrrega elèctrica de vehicles.



Ricardo Herranz – Enginyer industrial

És enginyer industrial especialitzat en electrònica i automàtica per la Universitat Politècnica de Madrid i té un màster d'investigació en Administració i Direcció d'Empreses per la mateixa universitat.

També és enginyer de telecomunicacions per l'École Supérieure d'Electricité (Supélec), en l'especialitat de Radiocomunicacions. Acumula 20 anys d'experiència professional en diverses organitzacions, on ha coordinat nombrosos projectes d'investigació i consultoria en l'àmbit de l'anàlisi de dades, el modelatge i la simulació de sistemes, i el desenvolupament d'eines d'ajuda a la presa de decisions. És cofundador i CEO de Nommon, una empresa tecnològica especialitzada en l'anàlisi de *big data* per al suport d'organitzacions tant públiques com privades.

RESUM DE LA JORNADA «LA MOBILITAT SOSTENIBLE COM A FACTOR DE COMPETITIVITAT MÉS ENLLÀ DEL MUNICIPI»

1. LA JORNADA

La jornada «La mobilitat sostenible com a factor de competitivitat més enllà del municipi» es va celebrar el 29 d'octubre de 2020 a l'Aula Magna de la Facultat d'Economia i Empresa de la Universitat Rovira i Virgili (URV) i es va retransmetre en *streaming* per tal de facilitar la participació telemàtica, atesa la situació actual causada per la COVID-19. L'assistència va ser un èxit, amb un total de **118 participants (38 de presencials i 80 de virtuals)**.



La jornada va ser organitzada conjuntament per la Càtedra d'Innovació i Empresa de la URV i la Càtedra URV-DOW de Desenvolupament Sostenible amb el suport de la Diputació de Tarragona i Dow Ibèrica, i va comptar amb la coordinació de CUIC Mobilitat.

Aquesta va ser la primera jornada de mobilitat sostenible organitzada per la URV. Va començar a les 9 del matí amb l'acreditació dels assistents (que es va fer seguint la normativa establerta per les autoritats a causa de la COVID-19).

A continuació va tenir lloc la benvinguda institucional per part del Dr. Antonio Terceño, degà de la Facultat d'Economia i Empresa de la Universitat Rovira i Virgili; del Sr. Ignasi Cañaguer, director del complex industrial Dow Tarragona; del Dr. Òscar Saladié, director de la Càtedra URV-DOW de Desenvolupament Sostenible; de la Dra. Mercedes Teruel, directora de la Càtedra per al Foment de la Innovació Empresarial de la URV, i de la Sra. Noemi Llauredó, presidenta de la Diputació de Tarragona.

Tots van posar en valor la importància de la jornada, l'aposta per la mobilitat i la sostenibilitat a Tarragona, la disminució de les emissions de carboni, la implantació de més punts de recàrrega per a vehicles elèctrics. A més a més, la presidenta de la Diputació va anunciar la implantació d'un carril bici entre les ciutats de Reus i Tarragona.

[Enllaç a la benvinguda institucional](#)

Després d'aquesta obertura, de caire més institucional, es va donar pas a les ponències, que es van estructurar en 3 àmbits de rellevància (territorial, local i socioeconòmic), amb els títols següents:

La gestió del model de la mobilitat en el context metropolità. Expectatives per a la descarbonització territorial (9:50 h – 10: 55 h)

La transformació de l'estructura urbana d'acord amb el model de mobilitat sostenible. La ciutat eficient i sostenible com a referent territorial (11:15 h – 12:20 h)

La potenciació del sector socioeconòmic associat a la mobilitat sostenible. Capitalitat i capitalització territorial (12:25 h – 13:30 h)

[Enllaç al vídeo de la jornada completa](#)



2. PONÈNCIES

2.1 LA GESTIÓ DEL MODEL DE LA MOBILITAT EN EL CONTEXT METROPOLITÀ. EXPECTATIVES PER A LA DESCARBONITZACIÓ TERRITORIAL

Nel·la Saborit, tècnica d'estudis i projectes del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona

La democratització de la mobilitat, la clau de volta per a la descarbonització del transport

La ponent va parlar sobre la descarbonització des d'una vessant estratègica i lligant dos conceptes: la descarbonització i la necessitat de mobilitat de la població. Només unint aquests dos factors podrem aconseguir una mobilitat sostenible.

També va exposar la jerarquia de la mobilitat sostenible, en la qual alguns transports han de tenir més pes que d'altres. En ordre descendent hi trobaríem el vianant, la bicicleta, el transport públic (autobús, ferrocarril) i, finalment, el vehicle privat. Per tal d'entendre aquesta jerarquia, ens va explicar que la dada essencial per entendre la sostenibilitat és el càlcul de consum d'energia per viatger, i que reduir-lo es l'objectiu més important.

La ponent va criticar la mobilitat tal com la societat l'ha entès fins a l'actualitat, ja que s'ha donat molta importància al vehicle privat, i va exposar que, de mitjana, els homes utilitzen més el vehicle privat a causa, principalment, de dos factors: la bretxa salarial i els patrons de mobilitat diferents entre sexes, segons els quals les dones son més poligonals.

La mobilitat laboral és la gran assignatura pendent i els sector en què s'ha de fer una forta aposta pel transport públic i no carbonitzat. També s'han d'incentivar la flexibilitat horària i el teletreball. Per tal d'optimitzar i de fer més sostenible la mobilitat laboral, la ponent va apostar per l'autobús, un transport públic que actualment és molt eficaç per la quantitat de persones que pot transportar en comparació de la baixa petjada de carboni que deixa. També va parlar de la necessitat de tenir més carrils bici amb una bona connexió entre entorns urbans.

Finalment, va expressar la seva aposta per recuperar el projecte Tren-Tram de Tarragona i la seva creença que una digitalització i sensorització correctes són la clau per optimitzar la gestió de la mobilitat.

Joan Manrubia, Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM), Camp de Tarragona

Reiniciant el cicle de la mobilitat sostenible

Manrubia va començar la ponència explicant que des de l'inici, la humanitat ha anat guanyant qualitat i temps en la mobilitat, però que, com a contrapartida, ha anat perdent sostenibilitat. Per exposar aquesta idea, va fer un repàs dels mètodes de transport utilitzats al llarg de la història (tracció animal, tracció mecànica, transport marítim).

Després va explicar que cal que la ciutadania faci un ús racional i responsable dels mitjans de transport de què disposa i que, per fer-ne un ús més racional, és necessari tenir en compte principalment tres factors: la distància, la quantitat de persones i la velocitat.

A continuació, va analitzar la mobilitat a la zona i va assenyalar que era complexa, ja que Tarragona ha de conviure amb el dia a dia de les persones, el seu teixit industrial i la gran quantitat de turisme que rep, especialment a la costa. A més, va explicar que la zona té una xarxa viària bàsica bona, amb bones interconnexions entre punts clau del territori, i va donar importància al port de Tarragona, l'aeroport i les xarxes de transport que aquests dos nuclis necessiten. També va dir que els coses s'havien fet bé; per posar un exemple, va esmentar la xarxa interurbana ciclista que s'ha fet entre les localitats de Vila-seca, Salou i Cambrils.

El ponent va explicar que, si volem fer la mobilitat més sostenible, cada mitjà de transport s'ha de reinventar i readaptar per a aquesta finalitat. Va posar l'exemple de l'automoció i del canvi cap a l'electricitat que s'hi està duent a terme. També va dir que cal potenciar el ferrocarril i fer polítiques per recuperar la bicicleta com a mitjà de transport urbà.

A fi d'organitzar aquest canvi complex, són necessaris plans de mobilitat urbana, per exemple plans territorials (parcial del Camp de Tarragona), plans urbanístics (PDU de reordenació de l'àmbit del CRT de Vila-seca i Salou) i plans directors urbanístics en curs (PDU del sistema metropolità del Camp de Tarragona).

L'entorn no demana transport, demana mobilitat. La mobilitat és competitivitat, integració social, qualitat de vida, salut, seguretat i sostenibilitat.

2.2 LA TRANSFORMACIÓ DE L'ESTRUCTURA URBANA D'ACORD AMB EL MODEL DE MOBILITAT SOSTENIBLE. LA CIUTAT EFICIENT I SOSTENIBLE COM A REFERENT TERRITORIAL

Saül Garreta, Garreta Arquitectes, TGN

Els eixos estructurants: el cas dels Pallaresos

Garreta va començar la ponència parlant de l'urbanisme social i de com aquest urbanisme pot ajudar a pal·liar les desigualtats en l'ambient de crisi social, econòmica i ambiental en què ens trobem.

Tot seguit va explicar el cas de l'Aldea i de com la mobilitat condiciona com veiem les coses. Aquesta localitat no està ben estructurada des del punt de vista de la mobilitat, ja que el poble té dos nuclis urbans i pel mig passa una carretera. Des del despatx de Garreta Arquitectes van cercar solucions buscant zones d'oportunitat com, per exemple, fer passar el tramvia, utilitzar una antiga planta de Tabacalera com a nucli cultural urbà i reconvertir la nacional 340 a favor de la bicicleta..

Després el ponent va parlar de l'eix de la Via Augusta com a eix vertebrador per aplicar valors a la zona i també del concepte «ciutat de 15 minuts», segons el qual la mobilitat s'ha d'optimitzar a fi que en un nucli urbà tothom pugui arribar al seu lloc de feina en 15 minuts.

A continuació, va explicar algun dels projectes que la seva empresa ha estat duent a terme recentment, com ara una residència canina ubicada a l'entrada de Tarragona que a la vegada és una zona de recàrrega per a vehicles elèctrics a la T-11, coberta per plaques solars, amb una cafeteria amb vidres solars i amb uns horts urbans al costat.

Finalment, va parlar del cas dels Pallaresos, una localitat que els anys 50 era un poble rural amb un casc antic molt compacte, però que a partir dels anys 60 i fins als anys 80 va veure l'aparició de diverses urbanitzacions en el terme, separades les unes de les altres. Aquestes zones urbanes són com illes. L'objectiu era identificar eixos de cohesió social, per exemple, el Casal Bofarull o el Bosc del Cremat. Tot aquest equipament ha de complir uns valors de cohesió i mobilitat sostenible i ha de posar en valor la cultura.

Carme Miralles, Grup d'Estudis de Mobilitat, Transport i Territorials (GEMOTT),
UAB

Reus, una ciutat caminable?

Miralles va començar l'exposició dient que el Camp de Tarragona ha de reflexionar sobre la mobilitat sostenible. Segons la ponent, no és possible que si les institucions públiques volen apostar per un model de mobilitat més sostenible, l'última enquesta de mobilitat a Catalunya datada de 2006. La informació és fonamental per tal d'estructurar.

Després va explicar que les ciutats més competitives seran les que apostin per la *compacticitat*, la *mixticitat* i la *caminabilitat*; la salut; la inclusió, i la mobilitat sostenible, és a dir, totes aquelles ciutats que repensin les funcions de l'espai públic.

La ponent va parlar sobre Reus, una ciutat molt compacta, ja que de nord a sud fa 5 km i d'est a oest, 4 km, i va explicar que el temps de desplaçament amb bicicleta en aquesta ciutat és molt òptim. Com podem veure, Reus compleix moltes de les condicions per ser una ciutat competitiva i sostenible, però el problema, segons la ponent, és que no ha acabat d'entendre aquestes condicions. L'any 2006, l'enquesta de mobilitat va indicar que gairebé el 80% dels desplaçaments es feien dins de la ciutat, és a dir, en un àmbit urbà; en canvi, fa temps que les polítiques públiques de la ciutat se centren en l'afavoriment del transport privat. Reus, per exemple, té molts pàrquings amb una localització molt centrada a la ciutat. La ponent va explicar que és comprensible que en el cas del transport interurbà sigui difícil apostar pel transport públic, però que en un context urbà sí que s'hi ha d'apostar, i va expressar que no entén per què a Reus hi ha carrils bici dins de la calçada dels cotxes, cosa que va associar a una mala política pública, ja que no s'ha apostat per aquest tipus de mobilització.

Miralles va afegir que, si bé alguns canvis poden ser complicats d'acceptar o entendre per part de la població, a la llarga se'n veu el benefici. Va posar com a exemple la conversió de molts carrers del centre de Reus en zones de vianants; al principi aquest moviment no es va entendre, però ara no s'entendria la ciutat d'una altra manera.

Reus ha de ser una ciutat caminable i sobretot pedalable.

2.3 LA POTENCIACIÓ DEL SECTOR SOCIOECONÒMIC ASSOCIAT A LA MOBILITAT SOSTENIBLE. CAPITALITAT I CAPITALITZACIÓ TERRITORIAL

Jorge Ríos, CEO d'ETECNIC Energy & Mobility

Xarxes de mobilitat elèctrica

Ríos va començar dient que la mobilitat elèctrica és un sector prioritari per als governs català i europeu, i que li agradaria que també ho fos per a l'Estat espanyol, ja que el vehicle elèctric posa fi a dos dels grans contaminants de les ciutats: els gasos i el soroll. També va explicar que actualment el 45% de la mobilitat depèn del petroli i que tenim una oportunitat d'or per fer la transició cap a un sector energètic més sostenible, en què l'energia es pugui obtenir de manera autònoma. A més, va afirmar que avui dia només el 5% de l'energia que utilitzem ve de fonts no carbonitzades, i que el vehicle serà elèctric, connectat amb l'entorn que l'envolta i autònom.

Pel que fa a la mobilitat elèctrica, el ponent va explicar que a Catalunya el 60% dels cotxes aparquen al carrer; per tant, si es vol incentivar el vehicle elèctric, és necessària la implementació de carregadors elèctrics a l'espai públic. Els carregadors semiràpids carreguen un cotxe en 2-4 hores. Per tal d'aconseguir la implementació de carregadors elèctrics a l'espai públic, es va implementar a Catalunya el pla PIRVEC, que volia tenir al territori català 100 carregadors ràpids, 400 de semiràpids i 25.000 de vinculats o lents. El ponent va explicar que avui dia només ETECNIC ja en té més al territori, per tant, aquest pla de la Generalitat ha estat un èxit. També va explicar que Europa recomana una ràtio d'un carregador per cada deu vehicles elèctrics i que Catalunya la compleix. Tot i això, va exposar que, malgrat que a Catalunya s'estiguin fent les coses bé, no ens hem de relaxar en aquest aspecte, ja que una bona política d'incentivació del mercat del vehicle elèctric pot comportar que ens quedem curts de carregadors elèctrics, cosa que ja ha passat a Noruega, com ell va explicar.

A continuació, Ríos va detallar l'evolució del nombre de carregadors elèctrics que hi ha hagut a Catalunya des de l'any 2015 fins a l'any 2020, la qual és considerable. També va posar en valor el Camp de Tarragona, on l'efecte crida ha fet que sigui la zona de Catalunya amb la millor xarxa de carregadors.

Ricardo Herranz, CEO de Nommon Solutions and Tecnhnologies

Nuevas fuentes de datos para el estudio de la movilidad y la planificación territorial

Herranz va començar la ponència explicant què és Nommon i per què es va crear. L'empresa va néixer l'any 2012 amb l'aparició de noves oportunitats de negoci, com són internet i la penetració al mercat dels dispositius mòbils. Això va fer que els patrons de mobilitat canviessin i, per tant, que l'oferta també canviés. Aquests nous patrons van generar una gran quantitat de dades sobre mobilitat, una informació que es podia utilitzar per modificar l'oferta i les condicions del transport i de la mobilitat. L'empresa, líder del sector a Espanya, es basa principalment en el *big data* generat a través de la telefonia mòbil.

El ponent va explicar que la manera tradicional per obtenir aquestes dades eren les enquestes, que eren cares, consumien molt de temps, suposaven una mostra de mida petita i provocaven certa reticència a l'entrevistat. Recentment, amb la introducció de noves tecnologies (com els mòbils, els GPS, les targetes intel·ligents, els sensors, etc.) ha augmentat la quantitat de dades que es poden utilitzar per observar el flux de vehicles i persones que hi ha en una zona.

Cadascuna d'aquestes dades tenen avantatges i inconvenients. A Nommon creuen que la solució passa per combinar-les i aprofitar-ne les fortaleces. L'empresa treballa principalment amb dades de telefonia mòbil, que aporten informació origen-destí, hora de viatge, etapes, mode de transport, segmentació sociodemogràfica, etc. Aquesta informació suposa un clar avantatge respecte de les enquestes anteriors, per exemple, una millora en la qualitat de la informació de la distribució dels viatges, més mostra, diversos períodes, un cost inferior, etc. Però també té algun desavantatge, com una informació sociodemogràfica més limitada i menys informació sobre el propòsit del viatge. En el cas de les ciutats, també és difícil saber el mitjà de transport a causa del solapament de les dades, ja que molts cops diferents mitjans de transport utilitzen les mateixes rutes.

Tot seguit el ponent va explicar alguns estudis en què ha participat Nommon: enquesta domiciliaria de mobilitat a Madrid, estudi de les relacions casa-treball a Barcelona, estudi de la mobilitat metropolitana a Màlaga, model de transport del Cabildo de Tenerife i l'estudi d'àmbit estatal sobre mobilitat interprovincial amb tecnologia *big data*, el més gran i important que han elaborat.

Ríos va acabar dient que el *big data* és necessari per monitorar la mobilitat i per crear models predictius i eines d'ajuda a la presa de decisions.

ANNEXOS

Cartell de la jornada



JORNADA
LA MOBILITAT SOSTENIBLE
COM A FACTOR
DE COMPETITIVITAT
MÉS ENLLÀ DEL MUNICIPI

Càtedra per al Foment de la Innovació Empresarial
Càtedra URV-DOW de Desenvolupament Sostenible

Dijous, 29 d'octubre de 2020, de 9 a 14 h
Aula Magna Facultat d'Economia i Empresa
Universitat Rovira i Virgili / Reus

Informació i inscripcions (aforament limitat):
innovacio.empresa@urv.cat

JORNADA OFERTA TAMBÉ EN STREAMING

ORGANITZA



AMB EL SUPORT DE



COORDINA



Programa de la jornada

JORNADA

LA MOBILITAT SOSTENIBLE COM A FACTOR DE COMPETITIVAT MÉS ENLLÀ DEL MUNICIPI

CÀTEDRA PER AL FOMENT DE LA INNOVACIÓ EMPRESARIAL
CÀTEDRA URV-DOW DE DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE

DIJOUS, 29 D'OCTUBRE DE 2020.
AULA MAGNA / FACULTAT D'ECONOMIA I EMPRESA
UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI / REUS



OBJECTIU I ABAST JORNADA

Desenvolupament d'una jornada tècnica amb l'objectiu d'aportar la informació i el coneixement professional i d'expertesa de referència al voltant de l'adopció del model de mobilitat sostenible en l'entorn territorial dins l'àrea d'influència socio-econòmica, més enllà del propi entorn urbà local, per tal d'assolir les estratègies d'estructuració funcional que en garanteixin la seva sostenibilitat, eficiència i potenciació davant el repte en la mitigació del canvi climàtic i la descarbonització de l'entorn.

La jornada es desenvolupa en format presencial, de 9 a 14 h (5 h), amb la participació de diferents i reconeguts/des experts/tes relacionats/des amb l'àmbit de la mobilitat, l'urbanisme i l'economia i la gestió territorial, gratuïta i oberta tant a la comunitat universitària com a tècnics i/o gestors locals, representants d'entitats, professionals i públic interessat en general.

No obstant, i degut al compliment dels protocols corresponents en matèria de salut, com en aquest cas, la limitació de l'assistència, es contempla oferir les presentacions en streaming per als participants prèviament inscrits.

El programa de la jornada s'estructura en tres àmbits de rellevància (territorial / local / socio-econòmic), amb dues presentacions en cadascun d'aquests, d'una durada màxima de 30 minuts per presentació.

Informació i inscripcions:

innovacio.empresa@urv.cat



ORGANITZA



AMB EL SUPORT DE



COORDINA



PROGRAMA I TIMING

09.00 h – 09.15 h

Recepció i acreditacions dels participants

09.20 h – 09.50 h

Benvinguda institucional i obertura de la jornada

Sra. Noemí Llauredó. Excm. Sra. Presidenta de la Diputació de Tarragona

Dr. Antonio Terceño. Excm. Sr. Degà de la Facultat d'Economia i Empresa de la Universitat Rovira i Virgili

Sr. Ignasi Cañaguerà. Director del Complex Industrial de Dow Tarragona

Dra. Mercedes Teruel. Directora Càtedra per al Foment de la Innovació Empresarial, URV

Dr. Òscar Saladié. Director Càtedra URV-DOW de Desenvolupament Sostenible

09.50 h – 10.55 h

La gestió del model de la mobilitat en el context metropolità. Expectatives per a la descarbonització territorial.

09.50 h – 10.20 h

Presentació 1 / Nel·la Saborit. Pla Estratègic Metropolità de Barcelona

La democratització de la mobilitat, la clau de volta per a la descarbonització del transport

10.25 h – 10.55 h

Presentació 2 / Joan Manrubia. Autoritat Territorial de la Mobilitat – ATM Camp de Tarragona

Reiniciant el cicle de la mobilitat sostenible

10.55 h – 11.15 h

Pausa per a l'esmorzar

11.15 h – 12.20 h

La transformació de l'estructura urbana d'acord amb el model de mobilitat sostenible. La ciutat eficient i sostenible com a referent territorial.

11.15 h – 11.45 h

Presentació 3 / Saül Garreta. Garreta Arquitectes, TGN

Els eixos estructurants. El cas dels Pallaresos

11.50 h – 12.20 h

Presentació 4 / Carme Miralles. Grup d'Estudis de Mobilitat, Transport i Territorials (GEMOTT) UAB

Reus, una ciutat caminable?

12.25 h – 13.30 h

La potenciació del sector socioeconòmic associat a la mobilitat sostenible. Capitalitat i capitalització territorial.

12.25 h – 12.55 h

Presentació 5 / Jorge Ríos. CEO ETECNIC Energy & Mobility

Xarxes de mobilitat elèctrica

13.00 h – 13.30 h

Presentació 6 / Ricardo Herranz. CEO NOMMON SOLUTIONS AND TECHNOLOGIES

Nuevas fuentes de datos para el estudio de la movilidad y la planificación territorial

13.35 h – 14.00 h

Conclusions finals i torn obert de paraula



ORGANITZACIÓ



SUPORT I COL·LABORACIÓ



COORDINACIÓ TÈCNICA

