

Osona situa la mobilitat sostenible com un factor estratègic per a la competitivitat empresarial

- Empreses i entitats del territori han compartit experiències i solucions per facilitar l'accés als llocs de treball, reduir emissions i avançar cap a models de mobilitat més eficients en una jornada a la seu de la Cambra de Comerç de Barcelona a Vic.

Vic, 30 de juny de 2026.- La seu territorial de la Cambra de Comerç de Barcelona a Osona ha acollit la jornada **«Com afecta la mobilitat a la teva empresa?»**, organitzada per la Cambra de Comerç de Barcelona a Osona, el Consell Empresarial d'Osona (CEDO), Creacció i les oficines de promoció econòmica d'Osona i el Lluçanès (Consell Comarcal d'Osona, Mancomunitat Intermunicipal Voluntària la Plana, Consorci de la vall del Ges, Ajuntament de Manlleu, Consorci del Lluçanès, Ajuntament de Centelles, Ajuntament de Roda de Ter, Ajuntament de les Masies de Voltregà i Ajuntament de Sant Pere de Torelló).

La trobada ha reunit empreses, professionals i agents del territori per **analitzar els principals reptes de la mobilitat sostenible i conèixer experiències reals d'organitzacions que ja han començat a aplicar solucions per reduir l'impacte ambiental dels desplaçaments**, facilitar l'accés als centres de treball i avançar cap a models més sostenibles i eficients.

La mobilitat, un element determinant per a les empreses

Durant la jornada s'ha posat de manifest que la mobilitat ja no és només una qüestió ambiental o normativa, sinó **un element estratègic per a les empreses**. La manera com es desplacen les persones té una incidència directa en la competitivitat de les organitzacions, la captació i retenció de talent, el benestar de les plantilles i la sostenibilitat del model productiu.

Un dels eixos centrals de la sessió ha estat la necessitat d'abordar la mobilitat sostenible des d'una mirada realista i aplicable. En aquest sentit, s'ha destacat que el futur no passa únicament per electrificar vehicles, sinó també per **gestionar millor l'energia, millorar la infraestructura de càrrega i garantir la capacitat d'emmagatzematge**. Sense punts de càrrega, potència disponible allà on calgui i sistemes d'acumulació, el vehicle elèctric difícilment podrà escalar de manera efectiva.

També s'ha remarcat la importància de prioritzar les opcions de mobilitat que amb menys inversió suposen més impacte. **La bicicleta i els desplaçaments a peu s'han situat com les alternatives més sostenibles**, seguides del transport públic, mentre que el vehicle privat s'ha plantejat com l'últim recurs. En aquest marc, **el tren s'ha identificat com el vehicle elèctric massiu més eficient**.

La jornada també ha abordat els nous models de mobilitat compartida. S'ha diferenciat entre el *car sharing*, entès com l'ús compartit d'un vehicle en diferents franges horàries, i el *car pooling*, basat en



compartir trajecte. En entorns laborals amb horaris flexibles, torns i necessitats diverses, s'ha apuntat que **el car sharing pot ser més viable que el car pooling**.

Plans de mobilitat realistes i adaptats a cada empresa

Un altre dels àmbits tractats ha estat **el marc normatiu dels plans de mobilitat**. S'ha recordat que, d'acord amb l'actual marc estatal en matèria de mobilitat sostenible, aquests plans són exigibles als centres de treball de major dimensió, especialment aquells amb **més de 200 persones treballadores, així com als centres amb més de 100 persones per torn en un mateix emplaçament**. En aquest sentit, els plans tenen una vigència de sis anys, amb revisions biennals vinculades al seguiment d'indicadors i a l'adequació progressiva de les mesures adoptades.

També s'ha posat de manifest l'existència de diferents criteris interpretatius en la normativa, especialment en relació amb casuístiques laborals temporals o estructures organitzatives complexes, atès que, en determinats casos, **el personal temporal també computa a efectes de llindars i, per tant, pot comportar l'obligatorietat d'elaborar el pla**. Tot i que l'obligatorietat s'estableix a partir d'aquests llindars, s'ha remarcat que **els plans de mobilitat representen una oportunitat estratègica també per a empreses de menor dimensió**, ja que els permet anticipar-se a l'evolució normativa i avançar en l'adaptació dels seus models de mobilitat.

En l'àmbit català, **l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM)** és l'organisme competent en la planificació, coordinació i seguiment dels Plans de Mobilitat Empresarial (PDE), incloent-ne la gestió del seu registre. En aquest context, el termini establert per al registre dels plans, **amb data límit el 5 de desembre de 2026 per a aquelles empreses a les quals actualment els és d'aplicació la normativa**, esdevé un element clau que marca el ritme d'implementació i orienta el conjunt del teixit empresarial cap a una progressiva adaptació.

Pel que fa a la governança i coordinació dels plans, s'ha destacat el paper clau de determinats perfils dins l'organització, com ara **recursos humans, sostenibilitat, prevenció de riscos laborals**, o en aquelles empreses que en disposen, la figura específica del **gestor o gestora de mobilitat**. Aquests rols són els més adequats per liderar i coordinar el desplegament del pla, tot garantint una visió transversal i alineada amb l'estratègia de l'empresa.

En relació amb el **disseny dels plans**, la sessió ha incidit en la necessitat de prioritzar mesures realistes, aplicables i adaptades a la realitat de cada organització. Més que apostes excessivament ambicioses, es recomana definir accions concretes que puguin executar-se en els períodes previstos, amb capacitat de **generar impacte real i de ser avaluades amb criteris objectius**. Aquest enfocament permet consolidar avenços progressius i assegurar l'efectivitat de les mesures en el temps.



Experiències empresarials aplicades al territori

La jornada ha destacat diversos **casos reals** que han mostrat com empreses i organitzacions de característiques i sectors diferents estan abordant la mobilitat dels seus professionals.

El Consorci Hospitalari de Vic ha exposat la complexitat d'una organització amb entre 1.500 i 2.000 treballadors i prop de 170.000 visitants. Entre les actuacions impulsades hi ha el foment de la bicicleta, els desplaçaments a peu i el transport públic, la col·laboració amb l'Ajuntament per millorar els carrils bici, la disponibilitat de vuit vehicles compartits amb SOM Mobilitat, el teletreball i la flexibilitat horària. Tot i això, s'ha assenyalat la dificultat que encara representa el transport públic interurbà.

Per la seva banda, **SOME**, amb una plantilla de 250 treballadors, ha compartit el procés iniciat a partir d'una enquesta interna, que va obtenir 79 respostes. L'empresa ha identificat dificultats d'accessibilitat i manca de transport públic adequat, i treballa en mesures com el foment del car pooling, l'ajust d'horaris i la millora del carril bici, amb el repte d'implicar i convèncer la plantilla.

La Fundació Sant Tomàs ha presentat una realitat especialment complexa, amb 1.100 treballadors, un 40% dels quals amb discapacitat, i centres repartits a municipis com Vic, Manlleu, Calldetenes, Tona, Centelles i Roda de Ter. L'entitat ha exposat l'alta dependència dels desplaçaments vinculats a la seva activitat i l'accidentalitat com un dels factors que han impulsat accions de sensibilització i una gestió més integrada de la mobilitat.

Transbernal, empresa amb menys de 50 treballadors, ha explicat el procés d'electrificació de part de la seva flota de camions. Durant la sessió s'ha destacat l'impacte ambiental d'aquest tipus de vehicles, amb la referència que un camió pot equivaldre aproximadament a 100 cotxes en termes de contaminació. L'empresa ha presentat un model basat en camions elèctrics amb una autonomia d'uns 500 quilòmetres, plaques solars, bateries i carregadors, configurant un ecosistema energètic propi.

Finalment, **IRIA Charge**, empresa amb seu a Vic especialitzada en solucions de càrrega per a vehicles elèctrics, ha aportat la seva visió sobre el desplegament de la infraestructura de recàrrega. L'empresa ha presentat solucions amb un disseny més atractiu, sistemes modulars que faciliten la reparació i una experiència d'ús senzilla. També ha posat sobre la taula una de les principals dificultats: la manca de potència i d'infraestructura disponible en determinats punts.

Governança compartida i solucions aplicables

La sessió ha evidenciat que **la mobilitat sostenible requereix una governança compartida entre empreses, administracions i treballadors**. Les actuacions més destacades passen per promoure la bicicleta, els desplaçaments a peu, el transport públic i el vehicle eficient, millorar infraestructures com carrils bici i aparcaments, adaptar horaris laborals, impulsar el teletreball, la flexibilitat horària i la teleassistència, i consumir energia local sempre que sigui possible.





NOTA DE PREMSA

premsa.cambrabcn.org
premsa@cambrabcn.cat

Amb aquesta jornada, les entitats organitzadores han volgut apropar al teixit empresarial informació, experiències i recursos per **integrar la mobilitat en la planificació de les organitzacions com un tema estratègic**. La principal conclusió ha estat que la mobilitat sostenible no s'ha d'abordar només com una obligació normativa, sinó com **una oportunitat per millorar l'eficiència, reduir costos, reforçar la competitivitat i avançar cap a un model territorial més accessible i sostenible**.

