MADRID MOBILITY FORUM 2026

Conclusiones y recomendaciones para la movilidad de Madrid

29.10.2026
Hotel The Westin Palace · Madrid

Con la colaboración y la financiación del Ayuntamiento de Madrid

00 PRESENTACIÓN

El Madrid Mobility Forum 2026 reunió el 29 de octubre de 2026, en el Hotel The Westin Palace de Madrid, a responsables públicos, operadores de transporte, empresas tecnológicas, fabricantes, centros de investigación y redes internacionales para debatir cómo debe evolucionar la movilidad urbana en la próxima década.

Este documento recoge las principales conclusiones de la jornada. Executive Forum España lo entrega al Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad y al Área de Gobierno de Economía, Innovación y Hacienda del Ayuntamiento de Madrid como aportación técnica a las políticas municipales de movilidad.

El foro se celebró con la colaboración y la financiación del Ayuntamiento de Madrid, en el marco de la convocatoria de subvenciones para el fomento de encuentros empresariales internacionales que promocionen Madrid como capital de negocios 2026.

FICHA DEL ENCUENTRO	
FECHA	29 de octubre de 2026
SEDE	Hotel The Westin Palace, Madrid
ORGANIZA	Executive Forum España, S.L.
PROMUEVE	Ayuntamiento de Madrid
PATROCINAN	Accenture, Masabi, Arriva, API Movilidad, EYSA, TYPSA
FORMATO	6 paneles, sesión inaugural, 3 ponencias internacionales e intervenciones institucionales

EL FORO EN CIFRAS

DATOS A 11/11/2026

226
asistentes presenciales acreditados

151
empresas y entidades presenciales

22
países representados entre asistentes y ponentes

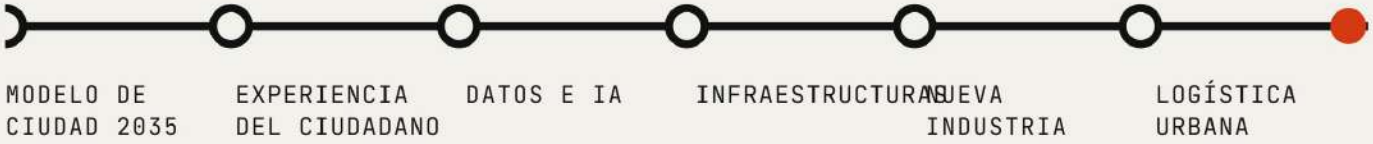
+30
ponentes de 8 nacionalidades

29,1%
entidades internacionales (43,0 % contando filiales de grupos internacionales)

4.400
visualizaciones en YouTube; más de 400 personas en directo

01 RESUMEN EJECUTIVO · LA CONCLUSIÓN CENTRAL

INTEGRAR MEJOR, NO CONSTRUIR MÁS.



El foro analizó la movilidad de Madrid desde seis ángulos: el modelo de ciudad inteligente a 2035, la experiencia del ciudadano, el uso de datos e inteligencia artificial, las infraestructuras, la nueva industria de la movilidad y la logística urbana. Las ponencias internacionales aportaron la referencia de otras ciudades y operadores europeos.

Madrid parte de una posición de liderazgo en infraestructura y transporte público, y su siguiente salto no depende tanto de construir más como de integrar mejor: modos, administraciones, datos e infraestructura física y digital en un único sistema pensado desde el ciudadano y a escala metropolitana.

SIETE MENSAJES CLAVE

01 · RESUMEN EJECUTIVO

01 **El ciudadano en el centro, con la seguridad como primera condición**

Una movilidad segura, accesible, eficiente y sostenible, diseñada desde los viajes reales de las personas y no desde las competencias de cada operador o administración.

02 **La escala correcta es la metropolitana**

Las dinámicas urbanas no siguen límites administrativos. Madrid necesita una visión y una planificación conjunta del área metropolitana, con nuevas centralidades y más accesibilidad en las zonas suburbanas.

03 **Los datos son el hilo conductor**

El valor está en la calidad, la estructura y la compartición gobernada de los datos, más que en el modelo de IA. La IA permite pasar de una gestión reactiva a otra predictiva.

04 **Lo físico y lo digital, un solo sistema**

El hormigón dura 40 años y el código cambia cada año. Los contratos y la financiación deben adaptarse a ese doble ritmo.

05 **La electrificación ya no es la innovación, sino el punto de partida**

La transición a flotas de cero emisiones antes de 2035 exige transformar cocheras, red eléctrica y operación, y abre nuevos mercados: movilidad compartida, motosharing y movilidad aérea.

06 **La logística urbana necesita su propio plan**

Con datos de la distribución real, gestión inteligente de la carga y descarga y diálogo estable con el sector.

07 **La colaboración público-privada es la clave del modelo madrileño**

Debe extenderse a la colaboración entre administraciones y entre empresas privadas, y a alianzas de largo plazo en lugar de pilotos aislados.

02 · CONCLUSIONES POR BLOQUE

APERTURA INSTITUCIONAL

VISIÓN ESTRATÉGICA DE MADRID SOBRE LA MOVILIDAD URBANA

M.ª José Aparicio Sanchiz · Coordinadora General de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid

A.1 La política de movilidad de Madrid se apoya en tres principios: el ciudadano en el centro, la colaboración público-privada y la apuesta por la tecnología. Persigue cuatro objetivos: una movilidad segura, accesible, eficiente y sostenible.

A.2 Resultados destacados: cuatro años consecutivos cumpliendo la directiva europea de calidad del aire, y 21 de las 24 estaciones ya cumplen la norma de 2030. La flota de EMT es 100 % limpia, un 53 % más de infraestructura de carril bus y el 82 % de los desplazamientos dentro de la M-30 son sostenibles.

A.3 Retos pendientes: los cerca de 1,5 millones de vehículos que entran a diario con una ocupación media de 1,2 personas, la necesidad de más colaboración entre administraciones y entre empresas privadas, y la gestión de un espacio público limitado.

A.4 Madrid se prepara para la movilidad aérea urbana y la conducción autónoma: un autobús autónomo a demanda en Mercamadrid y pilotos de taxi y VTC. También aplica IA en los semáforos para proteger a los peatones.

SESIÓN INAUGURAL

LA DÉCADA DE LAS DECISIONES

Michael Fröbel · Accenture EMEA Cities, Transport & Infrastructure

B.1 Una red de movilidad urbana se mide en siete dimensiones: capacidad, eficiencia, sostenibilidad, seguridad, atractivo, equidad y resiliencia. Mejorar una puede empeorar otra, así que las decisiones deben ponderarlas en conjunto.

B.2 No hay un modelo único: cada ciudad parte de un arquetipo distinto. Pero la regulación europea, con 2030 como horizonte recurrente, obliga a actuar ya.

B.3 La inversión se concentra en infraestructura y equipos, pero cada vez más valor vendrá del uso de los datos y de organizaciones rediseñadas fuera de los silos.

B.4 Dada la fragmentación de las fuentes, la respuesta pasa por infraestructuras de datos federadas y un núcleo digital común que evite construir cada caso de uso desde cero.

PANEL

01

MADRID 2035: LA CIUDAD DE LA MOVILIDAD INTELIGENTE

EJE DEL DEBATE

Qué modelo de ciudad necesita Madrid para que la movilidad sea un factor de competitividad en 2035.

INTERVIENEN Naiara Vegara (Fundación Metrópoli, ponencia principal) · Ignacio Alcalde · Stéphanie Priou (Ubiquity) · Bruno de la Fuente (SEOPAN) · Presenta y modera Antonio Cendrero (Arriva España)

1.1

La movilidad inteligente no es una capa de transporte ni una capa digital aislada: debe formar parte de una estrategia de ciudad. La infraestructura bien diseñada «crea ciudad» (ecobulevares, células de vida urbana).

1.2

Hay que planificar sobre la realidad metropolitana funcional, no sobre los límites municipales. Las antiguas periferias son nuevas centralidades. Madrid necesita una visión metropolitana conjunta con estrategias diferenciadas por municipio.

1.3

Gran parte de la ciudad de 2035 ya está construida, por lo que el reciclaje y la adaptación del tejido existente son tan importantes como los nuevos desarrollos.

1.4

El urbanismo debe incorporar la dinamización y el factor tiempo, además de la ordenación, para dejar de ser un freno al desarrollo. Conviene desconfiar de etiquetas únicas como smart city o ciudad de 15 minutos.

1.5

Faltan integración en los corredores radiales del sur, calles escolares, usos mixtos y policentrismo.

1.6

Para que la colaboración público-privada despegue: consultas al mercado antes de licitar y concesiones con marcos de rentabilidad estables.

EL CIUDADANO EN EL CENTRO: MOVILIDAD ACCESIBLE Y CONECTADA

PANEL 02

EJE DEL DEBATE

Cómo integrar transporte público, nuevos operadores y pago digital en una experiencia única para el usuario.

INTERVIENEN Alfonso Sánchez Vicente (EMT, ponencia principal) · Carlos Acha (EMT) · Álvaro Andrade (Masabi) · David Pérez Piñeiro (Cabify) · Presenta y modera Francisco García Rebollar (API Movilidad)

2.1

La movilidad ya no es solo política de transporte. También es política de competitividad, inclusión social, energía, digitalización y calidad de vida.

2.2

EMT ha pasado de operador de autobuses a gestor integral de movilidad: más de 2.150 autobuses y 500 millones de viajeros, BiciMAD con unos 17 millones de usos previstos este año, aparcamientos, hubs y puntos de carga. La multimodalidad bien planteada refuerza el transporte público.

2.3

La accesibilidad debe entenderse en sentido amplio: física, digital, económica y territorial. Nadie debe quedar fuera, ni las personas mayores, ni quienes no dominan el idioma, ni las personas con discapacidad.

2.4

Es el fin de los sistemas cerrados. La interoperabilidad y el ticketing basado en cuenta (ABT), que el Consorcio prevé implantar, permitirán viajar con una sola cuenta en todos los modos.

2.5

Digitalizar sin simplificar es hacerlo mal. Hay que rediseñar los procesos de principio a fin y usar la IA para anticipar en vez de reaccionar.

2.6

La gestión sigue organizada por modos, mientras el ciudadano ya es intermodal. Hacen falta indicadores globales del sistema y una planificación conjunta entre administraciones y operadores a dos o tres años, sobre todo para grandes eventos y corredores regionales.

PANEL

03

DE LOS DATOS A LA TOMA DE DECISIONES: IA Y GESTIÓN INTELIGENTE

EJE DEL DEBATE

Cómo convertir los datos de movilidad en decisiones de planificación y gestión en tiempo real.

INTERVIENEN Jorge Reus (Clúster BigData & IA Madrid) · Javier Morales (Ayuntamiento de Madrid) · Miguel Carpio (EYSA) · Eduardo Martínez Gil (Accenture) · Modera Cristina Arribas (TYPSA)

3.1

La IA permite pasar de una gestión reactiva a otra predictiva, como los semáforos que anticipan la congestión o la estimación del tráfico donde no hay aforos. El reto es llevar estos modelos de la investigación a la calle.

3.2

Lo determinante es la calidad y la estructura del dato (gemelo digital, modelo semántico de la ciudad), más que el modelo de IA que se aplique.

3.3

Los espacios de datos con gobernanza, interoperabilidad y diccionarios comunes permiten compartir datos y resultados entre administraciones y empresas. Falta desplegar el espacio de datos integrado de movilidad previsto en la Ley de Movilidad Sostenible.

3.4

Las administraciones deberían exigir en sus contratos el acceso a los datos y algoritmos generados con dinero público.

3.5

El nuevo planeamiento de Madrid usa los datos para decidir en clave estratégica: por ejemplo, cómo dar cabida a más vivienda en los desarrollos del sureste sin generar nuevos problemas de movilidad, simulando urbanismo y movilidad a la vez para «ensayar el futuro».

3.6

Tareas como la gestión de las plazas de carga y descarga ya pueden automatizarse con datos, siempre con supervisión humana.

LAS INFRAESTRUCTURAS QUE NECESITA LA MOVILIDAD DEL FUTURO

PANEL

04

EJE DEL DEBATE

Qué inversiones son prioritarias y cómo financiarlas y gestionarlas.

INTERVIENEN Francisco Javier Gómez (CRTM) · José Manuel Vassallo (TRANSyT) · Cristóbal Agüera (Accenture) · Presenta y modera Álvaro Andrade (Masabi)

4.1

Madrid cuenta con una infraestructura física de primer nivel: más de 1.700 millones de viajeros al año en su red, 736 millones en Metro. Su última gran mejora no ha sido un túnel, sino la automatización de 48 trenes: el mismo túnel con otro sistema.

4.2

No se trata de elegir entre «hormigón» y «código». Ambas capas deben diseñarse como un único sistema desde el inicio, aunque evolucionen a ritmos distintos, con interoperabilidad y compartición de datos.

4.3

La infraestructura puede ser dinámica: carriles que cambian de uso según la hora (bus, alta ocupación), estaciones preparadas para abrirse cuando haga falta y centros de control que usan IA para anticipar incidencias.

4.4

Los contratos largos (concesiones a 30 años) deben ser flexibles y modulares para incorporar el cambio tecnológico sin renegociaciones costosas.

4.5

Financiación: se planteó identificar a los beneficiarios y explorar instrumentos como la tarificación vial para financiar el transporte público, protegiendo a quienes más dependen de él. Fue una propuesta académica, reconocida como políticamente controvertida.

4.6

Gobernanza metropolitana: más planificación conjunta del área metropolitana y más accesibilidad al transporte público en las zonas suburbanas. También se planteó que Cercanías lo gestione una autoridad metropolitana.

PANEL

05

DE LA INNOVACIÓN AL MERCADO: LA NUEVA INDUSTRIA DE LA MOVILIDAD

EJE DEL DEBATE

Electrificación, movilidad compartida y movilidad aérea: qué necesitan las empresas para escalar en Madrid.

INTERVIENEN Arturo Pérez de Lucía (AEDIVE, ponencia principal y moderación) · Victoria Jing Xiang (EHang) · Timo Buetefisch (Cooltra) · Paloma Långstrum (TRIBBU)

5.1

El vehículo eléctrico ya no es innovación, sino la base, también en el transporte pesado. La frontera está en la digitalización, la conectividad y la movilidad aérea.

5.2

La movilidad aérea urbana con eVTOL autónomos ya opera comercialmente fuera de Europa. Los reguladores europeos han avanzado en siete años, pero a un ritmo más lento que China o el Golfo.

5.3

El motosharing, el renting de flotas y el coche compartido ofrecen alternativas reales a la propiedad del vehículo y al coche con un solo ocupante.

5.4

La principal barrera del coche compartido es cultural. Su integración con el transporte público (abono, última milla) multiplicaría su impacto.

5.5

Para escalar, las nuevas empresas de movilidad necesitan regulación clara, estable y ágil.

LO ELÉCTRICO ES LA BASE. LA FRONTERA ES EL DATO Y EL AIRE.

LOGÍSTICA EN LA CIUDAD: DISTRIBUCIÓN, MERCANCÍAS Y MOVILIDAD

PANEL 06

EJE DEL DEBATE

Cómo ordenar la distribución urbana de mercancías y la última milla.

INTERVIENEN Raffaele Vergnani (POLIS Network, ponencia principal) · Javier Buhigas Pérez (Opus RSE) · Francisco Aranda (UNO Logística) · Presenta y modera Javier Conde (EYSA)

6.1

La logística urbana ha estado olvidada en la planificación. Necesita su propio plan de logística urbana sostenible dentro del plan de movilidad urbana sostenible.

6.2

Hay herramientas probadas en Europa: microhubs y bicicletas de carga, reserva inteligente de plazas de carga y descarga, entregas nocturnas, cocheras infrautilizadas como centros de distribución (París) y plataformas digitales con las reglas de acceso (Gante).

6.3

Los datos reales de distribución cambian las decisiones. En Múnich, el 39 % de las paradas se concentra entre las 6 y las 9 h y el 38 % dura más de 30 minutos.

6.4

Las ciudades deben abrir mesas de diálogo regulares con el sector, como el Green Deal de logística urbana de Bruselas, e implantar las medidas de forma gradual, teniendo en cuenta los ciclos de inversión de las empresas.

6.5

Madrid cumple ya la directiva de calidad del aire, pero los nuevos límites serán más exigentes. La medición remota de las emisiones reales de cada vehículo permitiría políticas de acceso más justas que las basadas solo en la etiqueta ambiental.

6.6

La digitalización mejora la productividad de las empresas logísticas y reduce operaciones en la calle. También hacen falta aparcamientos seguros para camiones.

PONENCIAS INTERNACIONALES

LA REFERENCIA DE OTRAS CIUDADES EUROPEAS

EU

Anne Hettinga
GRUPO ARRIVA

LA MOVILIDAD EUROPEA EN TRANSICIÓN

La obligación europea de autobuses urbanos de cero emisiones en 2035 supone transformar toda la operación, no solo sustituir vehículos. Arriva Países Bajos pasó de 70 a 900 autobuses eléctricos, y reconoce que subestimó la transición pero también sus ventajas, como cargar en las horas de electricidad más barata. El éxito depende de alianzas con la autoridad de transporte, las eléctricas y los proveedores. La próxima licitación del área de Madrid es una oportunidad para acelerar la transición.

LIS

Rui Lopo
CARRIS LISBOA

QUÉ ESTÁN HACIENDO LAS CIUDADES LÍDERES

Lisboa crece con fuerza: de 540.000 a 620.000 habitantes en dos años. Renovará más del 80 % de su flota en cuatro años, amplía el tranvía y aspira a la neutralidad climática en 2030. Sus nuevos autobuses estarán «hipersensorizados» para aportar datos a la gestión de la ciudad. La industria europea tiene dificultades para atender este ritmo de pedidos.

500+

Martí Massot
EIT URBAN MOBILITY

NUEVOS MODELOS DE MOVILIDAD URBANA

Tras más de 500 pilotos en Europa, la lección es que la innovación debe partir de un reto real de la ciudad y no de la tecnología. Los pilotos fracasan por escalabilidad, compra pública, financiación u organización, no por la tecnología. Hay que diseñar la replicabilidad desde el primer día y pasar de proyectos sueltos a alianzas de largo plazo entre ciudades, empresas e inversores.

SIETE RECOMENDACIONES PARA MADRID

Nº	ÁMBITO	RECOMENDACIÓN	ORIGEN
R1	PLANIFICACIÓN METROPOLITANA	Impulsar una visión y planificación conjunta del área metropolitana con la Comunidad de Madrid y los municipios, que integre urbanismo y movilidad y refuerce las nuevas centralidades y los corredores del sur.	Paneles 1 y 4
R2	EXPERIENCIA DEL USUARIO	Completar la integración tarifaria y de información (ABT, apps abiertas) e incorporar indicadores globales del sistema, no solo por modo.	Panel 2
R3	DATOS E INTELIGENCIA ARTIFICIAL	Crear un espacio de datos de movilidad gobernado y compartido entre administraciones y operadores, y exigir en los contratos públicos el acceso a los datos y modelos generados.	Panel 3
R4	INFRAESTRUCTURA FÍSICA Y DIGITAL	Planificar infraestructura y sistemas digitales como un único sistema, con contratos flexibles y modulares que incorporen la evolución tecnológica.	Panel 4
R5	TRANSICIÓN ENERGÉTICA E INNOVACIÓN	Aprovechar las próximas licitaciones para acelerar las flotas de cero emisiones, y diseñar los pilotos (movilidad compartida, aérea, autónoma) para escalar desde el primer día.	Panel 5 y ponencias internacionales
R6	LOGÍSTICA URBANA	Elaborar un plan de logística urbana sostenible con una mesa estable con el sector, datos reales de distribución y gestión inteligente de la carga y descarga.	Panel 6

PONENCIA INSTITUCIONAL Y CLAUSURA

EL PASEO VERDE DEL SUROESTE COMO PROYECTO EJEMPLAR

M.ª Dolores Ortiz Sánchez · Directora General de Planificación e Infraestructuras de Movilidad, que también clausuró el foro en representación del Ayuntamiento de Madrid

C.1 El Ayuntamiento reafirmó su compromiso absoluto con la seguridad. Excusó la ausencia del Delegado del Área, Borja Carabante, por las circunstancias derivadas del accidente.

C.2 Presentó el Paseo Verde del Suroeste, el soterramiento de la A-5, como proyecto ejemplar. Elimina una barrera de 33,6 m entre barrios, suprime pasos inferiores inseguros, mejora la calidad del aire y recupera la superficie para los vecinos, siguiendo el modelo de Madrid Río.

C.3 La obra se ejecuta en tiempo récord con un plan de movilidad elaborado con el gemelo digital municipal y el Consorcio Regional de Transportes, para reducir las afecciones al tráfico.

PRÓXIMOS PASOS

Executive Forum España se compromete a dar continuidad al Madrid Mobility Forum como cita anual de referencia sobre movilidad urbana en Madrid, y ofrece al Ayuntamiento la posibilidad de profundizar en cualquiera de las recomendaciones con los expertos que participaron en el foro.

FIRMA

Madrid, 12 de noviembre de 2026

MADRID MOBILITY FORUM 2026

Con la colaboración y la financiación del Ayuntamiento de Madrid

MADRIDMOBILITYFORUM.COM

César Pablo Chiva de Agustín

Director General · Executive Forum España, S.L.