



Reflexió Estratègica Metropolitana

Construint la Barcelona Metropolitana
Enfortint el món local



Reflexió Estratègica Metropolitana

Construint la Barcelona Metropolitana

Enfortint el món local

ÍNDEX

7	PRESENTACIÓ
	LA REFLEXIÓ ESTRATÈGICA METROPOLITANA
11	ESCENARI ACTUAL I PERSPECTIVES DE FUTUR
17	ESCENARIS DEL NOU PROJECTE METROPOLITÀ
23	EXERCINT EL LIDERATGE METROPOLITÀ
27	INCLUSIÓ SOCIAL
40	PRIORITAT 1. COMBAT A LES DESIGUALTATS SOCIALS, COHESIÓ I CONVIVÈNCIA
40	1.1. REALITAT SOCIAL I COMBAT A LA POBRESA, L'EXCLUSIÓ I LA VULNERABILITAT
54	1.2. LA CONVIVÈNCIA A LA METRÒPOLI
56	PRIORITAT 2. BARRIS, ESPAI PÚBLIC, EQUIPAMENTS I HABITATGE
56	2.1. BARRIS COHESIONATS
63	2.2. ESPAI PÚBLIC
65	2.3. EQUIPAMENTS DE PROXIMITAT
68	2.4. HABITATGE
77	DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC SOSTENIBLE
87	PRIORITAT 3. PRODUCTIVITAT, REINDUSTRIALITZACIÓ I ECONOMIA DEL CONEIXEMENT
87	3.1. L'ACTIVITAT ECONÒMICA A L'AMB. EL PAPER DE LA REINDUSTRIALITZACIÓ
90	3.2. ESPAIS DE PRODUCCIÓ I PRESTACIÓ DE SERVEIS
93	3.3. CREACIÓ DE CONEIXEMENT, UNIVERSITATS I TRANSFERÈNCIA DE TECNOLOGIA
98	PRIORITAT 4. CAPITAL HUMÀ I OCUPACIÓ
98	4.1. MERCAT DE TREBALL I OCUPACIÓ
100	4.2. CAPITAL HUMÀ
103	4.3. CREACIÓ D'EMPRESES
105	PRIORITAT 5. CAPITALITAT ECONÒMICA I PROJECCIÓ EXTERIOR
105	5.1. DINAMITZACIÓ DEL COMERÇ METROPOLITÀ
109	5.2. POTENCIACIÓ DE LA CAPACITAT EXPORTADORA
113	5.3. POSICIONAMENT INTERNACIONAL, ATRACCIÓ D'INVERSIÓ
114	5.4. TURISME CREIXENT
117	PRIORITAT 6. GOVERNANÇA PER UNA NOVA ECONOMIA
117	6.1. INFRASTRUCTURES DE TELECOMUNICACIONS
123	6.2. EINES PER UNA NOVA GOVERNANÇA DE L'ECONOMIA
127	SOSTENIBILITAT AMBIENTAL
139	PRIORITAT 7. LLUITA CONTRA EL CANVI CLIMÀTIC
139	7.1. MITIGACIÓ I ADAPTACIÓ AL CANVI CLIMÀTIC
142	7.2. REDUCCIÓ DE LA CONTAMINACIÓ
148	PRIORITAT 8. EFICIÈNCIA EN L'ÚS DELS RECURSOS, PER UNA ECONOMIA VERDA I BAIXA EN CARBONI
148	8.1. EFICIÈNCIA EN L'ÚS DE RECURSOS
157	8.2. POTENCIACIÓ DE L'ECONOMIA VERDA I BAIXA EN CARBONI
159	8.3. UN PROJECTE DE SOSTENIBILITAT TRANSVERSAL

165	MOBILITAT EFICIENT
172	PRIORITAT 9. GOVERNABILITAT I FINANÇAMENT DE LA MOBILITAT
172	9.1. EL MODEL I LA GESTIÓ DEL FINANÇAMENT
175	9.2. LA MOBILITAT EN EL PLANEJAMENT TERRITORIAL I URBANÍSTIC
178	PRIORITAT 10. GESTIÓ DEL TRANSPORT, LES XARXES I LES INFRAESTRUCTURES
178	10.1. EL TRANSPORT PÚBLIC METROPOLITÀ
190	10.2. LA XARXA VIÀRIA METROPOLITANA
193	10.3. LES GRANS INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT I ELS NODES METROPOLITANS
202	10.4. LA LOGÍSTICA I EL TRANSPORT DE MERCADERIES
206	PRIORITAT 11. LES XARXES EN LES NOVES DINÀMIQUES METROPOLITANES
206	11.1. LA GESTIÓ DE LA DEMANDA DEL TRANSPORT
217	TERRITORI COHESIONAT
231	PRIORITAT 12. PER UN NOU PLA DIRECTOR URBANÍSTIC
231	12.1. IMPULS D'UN NOU MARC NORMATIU
236	PRIORITAT 13. CANVI DELS MODELS D'ACTUACIÓ EN ELS USOS DEL SÒL
236	13.1. SISTEMES DE MOBILITAT
243	13.2. SISTEMES DE SERVEIS TÈCNICS
248	13.3. SISTEMES D'ESPAYS LLIURES I EQUIPAMENTS
253	13.4. ESPAYS OBERTS I SÒL NO URBANITZABLE
256	13.5. USOS MIXTES DEL TERRITORI
262	13.6. SÒL RESIDENCIAL
264	13.7. SÒL D'ACTIVITAT ECONÒMICA
268	PRIORITAT 14. INNOVACIÓ EN ESTRATÈGIES TERRITORIALS
268	14.1. CARÀCTER POLICÈNTRIC DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA
277	14.2. ÀREES ESTRATÈGIQUES
285	14.3. ESPAI DE TRANSICIÓ
287	14.4. ADAPTACIÓ TERRITORIAL AL CANVI CLIMÀTIC
291	CAPITALITAT I GOVERNANÇA
301	PRIORITAT 15. UNA GOVERNANÇA INNOVADORA PER UNA CAPITAL GLOBAL
301	15.1. BARCELONA: CAPITAL METROPOLITANA EN UN MÓN GLOBAL
303	15.2. SERVEIS PÚBLICS DES DE LA QUALITAT, LA TRANSPARÈNCIA I LA RENDICIÓ DE COMPTES
305	15.3. ENFORTIMENT INSTITUCIONAL DE L'AMB
304	15.4. CIUTADANIA I TEIXIT SOCIAL I ECONÒMIC

LA REFLEXIÓ ESTRATÈGICA METROPOLITANA

Guillem Espriu i Avendaño

Vicepresident de l'Àrea de Planificació Estratègica de l'AMB

ATREVIR-SE A PENSAR

Sabem que no podrem tocar mai la línia de l'horitzó, però en canvi podem dibuixar-la i, fins i tot, imaginar què hi ha més enllà. Quedar-se en aquesta banda de la realitat i considerar-la inamovible, o gosar avançar i transformar allò que ens ha vingut donat per millorar-ho, per créixer? El caràcter barceloní ha inclinat sempre la balança cap al plat de la innovació, del risc, d'atrevir-se a pensar.

Fa molt de temps que l'àrea d'influència de la conurbació barcelonina va optar per inventar, per no conformar-se. El nostre progrés s'ha basat en una barreja creativa entre el fet d'aprendre, i de promoure un model original i sovint molt trencador, i el de fer-ho a partir d'experiències provades arreu, propiciant un model que sap combinar la participació, la implicació ciutadana, la emprendoria, la concertació i el saber més innovador del país.

Fa més de trenta anys que l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i les institucions que la van precedir han treballat i treballen en clau metropolitana, avançant-se a un futur que ja és present. Són tres dècades de planificació, execució i expertesa que han donat lloc a un progrés formidable, i ple d'encerts, però també d'imprevistos, de rectificacions, d'incorporacions de nous reptes, neguits i anhels socials.

En el moment en què l'AMB consolida la seva realitat administrativa, i també política, tot coincidint en el temps amb importants treballs de planificació urbana, de sostenibilitat ambiental i de mobilitat que han de condicionar fortament el nostre futur, hem gosat posar-nos a pensar, a reflexionar sobre la realitat metropolitana de Barcelona amb una mirada estratègica, a dibuixar què hi ha més enllà de la línia de l'horitzó.

Això és la REM (Reflexió Estratègica Metropolitana) que els presentem: no la suma, sinó el treball conjunt d'un grup de tècnics i experts que, des de l'àmbit acadèmic, de la planificació i des de la gestió del dia a dia dels diversos òrgans d'administració local s'han atrevit a pensar, a exposar la seva mirada extraordinàriament solvent sobre el nostre futur econòmic, social, ambiental, de gestió del territori i la mobilitat, sobre la manera d'organitzar-nos i cooperar per millorar la nostra realitat.

La REM analitza la realitat, detecta reptes, formula prioritats, planteja objectius i proposa iniciatives. No és el final de cap camí, sinó un fonament, una base, una eina indispensable posada a l'abast dels diferents treballs de planificació que han de venir.

El que teniu a les mans és una reflexió acurada profunda... però no definitiva, ja que, com tota reflexió cal que continuï, que no s'interrompi, ni perdi les seves ànsies de saber i de transformar, que mantingui, en definitiva, la vocació i voluntat de pensar i treballar per la Barcelona Metropolitana.



ESCENARI ACTUAL I PERSPECTIVES DE FUTUR

ESCENARIS DEL NOU PROJECTE METROPOLITÀ

EXERCINT EL LIDERATGE METROPOLITÀ

Fa menys d'un segle que la ciutat de Barcelona va tenir definits els seus límits territorials. Fa poc més de cinc dècades que es va començar a pensar en la gestió del territori més enllà de les línies que fixen en el mapa on comença i acaba Barcelona. Producte d'això, de la reflexió i d'una manera de fer territori i de "construir ciutat", avui comptem amb una nova realitat institucional que abasta un àmbit territorial que comparteixen la ciutat de Barcelona i els trenta cinc municipis que l'envolten.

Ja fa molts anys que sabem que Barcelona no és només el municipi de Barcelona. Per volum de població, per estructura productiva, per mercat de treball i, sobretot, per vocació dels municipis que en formen part, s'han emprès molts camins per solucionar col·lectivament problemes de transport, sostenibilitat o planificació urbana. Com a espai, representen un format complex, dinàmic, i amb forta necessitat de coordinació i complementarietat que, si bé només representa el dos per cent del territori català, inclou prop de la meitat de la població de Catalunya. El que també sabem és que la realitat metropolitana de Barcelona és un fet incontestable expressat en la seva fortalesa i dinamisme econòmic, en la seva realitat social, mediambiental i de mobilitat, i en la capacitat per generar activitats de tota mena.

El reconeixement i la governança metropolitana són avui encara una realitat dinàmica i en construcció, i les passes que s'han fet en aquest sentit no han estat exemptes de dificultats. Més enllà de la història i les vicissituds del reconeixement d'aquesta Barcelona metropolitana, hi ha una experiència enorme de gestió i reflexió feta directament sobre el territori, trepitjant tots i cadascun dels carrers i places, per part de desenes de professionals adscrits a diferents àmbits de l'administració municipal i supramunicipal que planifiquen i executen un munt de projectes; un experiència construïda sobre un debat ric i actiu per part de la societat civil i dels agents socials, i sobre una vivència compartida per una ciutadania que reconeix la seva identitat local en un entorn ampli: allò que anomenen Barcelona com un espai que transcendeix els límits dels mateixos municipis (inclosa la ciutat central) que es projecta al món en els seus múltiples aspectes culturals, socials, econòmics i esportius.

L'Àrea Metropolitana de Barcelona és la dipositària d'una gran part d'aquest coneixement, generat en el dia a dia i l'encarregada d'abordar els problemes i les oportunitats que han sorgit de la fricció tectònica entre línies divisòries dibuixades en el mapa. En el moment en què s'encara l'elaboració de plans importants de futur, s'ofereix aquesta reflexió estratègica metropolitana (REM), com a element d'anàlisi i proposta a l'entorn de realitats, problemes, perspectives i propostes que, partint de la Barcelona metropolitana d'avui, proposen eines per facilitar la construcció de la metròpolis de demà.

S'ha procedit a treballar durant diversos mesos des de diferents grups de treball sectorials –economia, sostenibilitat, mobilitat, territori i inclusió social. S'ha tingut en compte el resultat de grups de treball de reflexió, de recull de dades i anàlisi de diferents actors implicats en la gestió, de jornades... Per primera vegada, a més, s'ha elaborat l'anàlisi sectorial sumant-hi una mirada general que tingués en compte el debat i les tensions amb la globalitat d'aproximacions al fenomen i la prospectiva metropolitana. Tots ells, més enllà de la seva especificat, s'han interpel·lat a si mateixos en relació amb la cohesió social i el benestar de les persones que viuen i depenen d'aquest territori, tenint en compte les noves realitats locals i globals que ens afecten, derivades del context de crisi econòmica i del canvi climàtic.



El contingut de la REM està organitzat en 6 eixos i 15 prioritats estratègiques i travessat per 4 vectors de caràcter transversal que són pilars centrals en la construcció de la futura àrea metropolitana:

1. El desenvolupament econòmic sostenible i inclusiu: condició necessària per garantir el benestar i el desenvolupament de la societat, en el qual la creació de riquesa va acompanyada de la igualtat d'oportunitats, la cohesió i la inclusió social.
2. L'enfocament territorial: l'espai on es construeix la ciutat metropolitana i on els municipis formen el teixit sobre els que se sosté i vertebrada la metròpolis real.
3. La lluita contra el canvi climàtic: contingut imprescindible per a una actuació global que mira cap al futur en una perspectiva sostenible.
4. Una nova governança metropolitana: conforma el contingut necessari per a la construcció d'un nou model per afrontar la gestió i l'articulació de la ciutat metropolitana amb els municipis en primer ordre, i els actors socials, econòmics i institucionals involucrats.

EL DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC SOSTENIBLE I INCLUSIU

La ciutat és l'espai de vida, treball, relació i interacció de les persones. Allà on es materialitzen de manera fefaent la qualitat de vida, la inclusió social i la convivència. Per tant, és imprescindible pensar en les condicions adients que poden garantir aquests nivells adequats de qualitat de vida, i, en aquest sentit, el creixement econòmic és un element bàsic per assolir la igualtat d'oportunitats i una millor distribució de la renda. Cal, en aquest procés, garantir la igualtat en l'accés al treball i als serveis per a tots els sectors de la societat.

La mateixa definició d'un desenvolupament econòmic sostenible i inclusiu implica vincles directes entre els determinants macroeconòmics i microeconòmics de l'economia i la seva



relació i interacció directa, tant en aspectes referits a una economia sostenible com en una orientació cap a la creació d'ocupació i una millor distribució de la renda que resulti d'aquest creixement. L'enfocament de desenvolupament econòmic sostenible i inclusiu adopta una perspectiva a llarg termini, ja que l'atenció se centra en la generació d'ocupació productiva com a mitjà per augmentar els ingressos dels sectors exclosos i elevar així el seu nivell de vida.

Aquest joc d'equilibris no és simple, perquè el creixement econòmic genera sovint externalitats negatives com, per exemple, l'increment de la contaminació o l'augment desigual en els nivells de renda. No obstant això, l'èmfasi en la inclusió –especialment, en matèria d'igualtat d'oportunitats pel que fa a ocupació i accés al coneixement– és un ingredient essencial de les estratègies d'èxit.

La transcendència d'aquest enfocament rau en la necessitat de tenir present que no n'hi ha prou que la persona visqui en una ciutat moderna o en una gran àrea metropolitana: cal que la persona tingui l'oportunitat de gaudir i aprofitar tots els recursos que aquesta ciutat li pugui proporcionar. Aquestes són les bases del projecte metropolità d'inclusió social, ja que aquesta escala és la millor plataforma territorial per abordar-les de manera global i col·lectiva. En aquest mateix sentit, el desenvolupament econòmic sostenible i inclusiu també requereix prioritzar, des de les polítiques públiques, els problemes lligats al desenvolupament econòmic, el transport, el medi ambient i, en general, la qualitat de vida dels residents.

L'ENFOCAMENT TERRITORIAL

El territori és on passen les coses. És on es materialitzen els habitatges, els equipaments, els espais públics, els espais d'activitat econòmica, les infraestructures. En qualsevol projecte d'aquesta naturalesa, la definició, el tractament i la regulació del territori esdevenen un element clau. L'enfocament territorial és un aspecte cabdal en les polítiques de cohesió social perquè brinda el marc de realització d'iniciatives que tendeixen a oferir accés al treball, al lleure, a l'activitat econòmica, als equipaments, a l'habitatge i a la mobilitat.

El desenvolupament de les polítiques territorials a Catalunya i a l'àmbit metropolità de Barcelona s'ha transformat radicalment en els darrers 40 anys. En els 20 últims anys, tota la geografia del país s'ha transformat de manera substancial, i un dels elements cabdals incorporats ha estat la inclusió d'una visió transversal de l'actuació al territori, tot tenint en compte que actuem en un àmbit físic molt limitat, on es produeixen interaccions, interdependències, complementarietats, contradiccions i superposicions de diversa índole.

Això exigeix no pensar en un territori des de l'òptica del planejament urbanístic clàssic i reflexionar sobre com experimentar metodologies diverses i renovades per a la definició d'un territori (i dels sistemes que hi operen), tenint en compte aspectes morfològics, sociològics, històrics, geogràfics, etc.

Per intentar abordar aquesta realitat d'interacció de sistemes, es parteix des de perspectives diferents:

- Des de la jerarquització del paper dels municipis com a articuladors de les polítiques territorials de manera més fefaent.
- Des de la integració de les diverses disciplines que conflueixen en la definició i el desenvolupament d'un territori.

- Des d'un tractament de les múltiples escales, reconeixent els diversos escenaris des dels quals afrontar el tractament dels reptes i de les problemàtiques.
- Des de l'adaptabilitat, incorporant mecanismes d'adequació en el temps que possibilitin l'adaptació a demandes, reptes o problemàtiques no previstes en la planificació, sense necessitat de revisar-ho tot permanentment.
- Des de la innovació entesa com el resultat d'una transformació en les formes d'entendre i actuar, a partir d'una amalgama complexa (i no sempre complementària) de marcs teòrics renovats, tècniques i tecnologies diverses, nous posicionaments dels actors polítics i socials, i de nous models de governabilitat i governança.

En aquest sentit, cal introduir una reflexió sobre quines han estat les condicions que han canviat i han fet evolucionar el concepte de la Barcelona metropolitana, com ara:

- La distribució i concentració de pesos poblacionals i de la conformació demogràfica, en especial condicionada a causa de la immigració en els darrers anys.
- La modificació de la mobilitat i els fluxos de tota mena (persones, béns de consum, materials de rebuig, informació, serveis, idees, capital, força de treball, tecnologia, coneixement).
- L'extensió de la cultura de la sostenibilitat en el seu sentit més ampli, amb els límits i les contradiccions que incorporen a l'agenda política, i de prestacions de serveis i la seva interacció i relació amb el repte del canvi climàtic.
- El pas definitiu d'una societat industrial tradicional cap a una societat basada en un model neoindustrial de nou perfil, que es caracteritza pel canvi dels sistemes de producció, nous models de localització, importància de la innovació, pes i paper del valor afegit en la cadena de producció, impacte de la societat del coneixement, emergència de noves indústries (culturals, d'informació i comunicació, i de suport a la indústria, com ara les de les TIC, energètiques, etc.).
- La cultura que s'ha establert a partir de l'experiència i la tradició gestora en la manera d'haver d'afrontar els reptes per part dels municipis i de la mateixa mancomunitat de municipis.
- El resultat de la conformació actual de l'AMB, que exigeix llegir en noves claus el desenvolupament dels territoris metropolitans, tot repensant la relació entre centre i perifèria, corones concèntriques de creixement, etc., i entrar en noves aproximacions basades en la idea de policentrisme i polinuclearització.

El conjunt de variables que es deriven dels aspectes destacats anteriorment, per força, ha de tenir incidència no només en la REM, sinó també en el mateix Pla Director Urbanístic.

LA LLUITA CONTRA EL CANVI CLIMÀTIC

El nostre clima està canviant a causa a l'augment de concentració de CO₂ a l'atmosfera, fruit en gran part de l'activitat de l'home. L'increment dels gasos d'efecte hivernacle (GEH) és el que propicia el canvi climàtic i provoca que les temperatures augmentin. Això comporta que les glaceres retorcedeixin, que el nivell dels oceans pugi, que els episodis de sequera siguin més extrems i que les tempestes s'intensifiquin. Hem de reconèixer els riscos que planteja el canvi climàtic i acceptar la nostra responsabilitat a l'hora d'afrontar-los.

Les constants generals ens indiquen un risc d'augment de la temperatura i que les ciutats retenen més la calor que el medi natural. En el nostre cas particular, això s'agreuja pel fet



que al nostre territori s'està creant una situació derivada d'allò que s'anomena "illes de calor", que es produeix per l'estructura urbana, per l'efecte *street canyon*, per la calor acumulada al sistema en l'asfalt, les façanes, els motors, torres de refrigeració, aires condicionats, etc. El refrigerador natural del sud d'Europa, que és la Mediterrània, també augmenta la seva temperatura, cosa que afecta la producció agrària i té efectes sobre la població i el medi.

Els impactes d'un escalfament planetari són múltiples i en diferents àmbits: afectació a gent gran com a col·lectiu vulnerable, afectació a la salut de les persones, desgast d'infraestructures, augment del consum energètic, desforestació i desertització del medi, etc. A més, com ja hem comentat, són causa de l'increment de fenòmens extrems que també afecten les persones, les infraestructures, les ciutats i el medi.

Establir mecanismes de mitigació i adaptació al canvi climàtic comporta pensar en estratègies i planificació a llarg termini. Les ciutats són grans demandants d'energia i generen bona part dels GEH, cosa que obliga a iniciar una transició cap a una metròpolis amb baixes emissions de carboni, on s'aposti clarament per un model econòmic baix en carboni és a dir, per una economia generada per unes activitats també respectuoses amb el medi ambient.

Malauradament, aquest és un procés que ja caldria haver iniciat perquè hem arribat al llindar crític que els científics havien marcat dels 400 ppm CO₂ a l'atmosfera. Encara que fóssim capaços ara de disminuir les nostres emissions de GEH, a les properes dècades en patirem els efectes. L'AMB ha de ser el referent en la implantació de polítiques amb criteris de sostenibilitat, tot enfortint la protecció del medi ambient, la biodiversitat i la mitigació i adaptació al canvi climàtic, per a una millor qualitat dels ciutadans, amb l'aplicació de criteris de millora de l'eficiència en la utilització dels recursos i una clara orientació cap a noves formes d'economia verda. L'objectiu, doncs, ha de ser un pla d'acció transversal que integri de forma coordinada criteris de sostenibilitat ambiental en totes les polítiques sectorials metropolitanes (urbanisme, transport i mobilitat, etc.) que siguin competència de l'AMB.

Sabem que cap ciutat o metròpoli pot resoldre aquest problema de manera aïllada, però cal actuar en dos sentits: d'una banda, no esperar i liderar el desenvolupament de respostes als problemes més urgents; i de l'altra el repte de les ciutats del segle XXI serà desplegar una estratègia de sostenibilitat per garantir un creixement harmònic i inclusiu del conjunt del territori.

UNA NOVA GOVERNANÇA METROPOLITANA

El tema de la governança metropolitana és particularment important en un model que respongui als reptes del desenvolupament econòmic sostenible i inclusiu, la cohesió social i territorial, la sostenibilitat, la mobilitat i el desenvolupament econòmic. Molts dels desafiaments de les ciutats d'avui no es poden abordar des d'òptiques que ja estan superades per l'evolució dels fets.

La complexitat de la governança en les àrees metropolitanes exigeix pensar en les formes i els sistemes forçosament singulars que cal implementar per abordar les realitats que es deriven d'un context que evoluciona amb singularitat.

També cal tenir en compte el canvi de fesonomia de les zones metropolitanes actuals, cada vegada més allunyada de les formes tradicionals de ciutats. La identitat tradicional de la ciutat, sobretot a Europa, era la d'una aglomeració amb anells concèntrics de desenvolupament d'espais residencials i d'activitat econòmica, aquesta última moltes vegades en els propis intersticis de la ciutat. La seva representació va anar de les portes i muralles de l'Edat Mitjana cap als bulevards i eixamples dels segles XIX i XX que conformaven el dins de la ciutat.

Les àrees metropolitanes contemporànies són molt més complexes i diverses. S'hi combinen elements provinents del món rural i de l'urbà sovint accentuats per l'augment de la diversitat social i cultural i pel pes fonamental de la globalització, que han produït segregacions i desenvolupaments d'espais d'usos diversos, no sempre ben barrejats i moltes vegades en un marc de diversitat que pot mostrar indicis de segregació social, econòmica o ambiental.

Aquesta realitat requereix combinar un model de transformació amb una gestió que contempli tots els aspectes cabdals del procés: adaptabilitat, flexibilitat, transversalitat, innovació. L'AMB ha de ser capaç, en els propers anys, de liderar el canvi institucional necessari per afrontar els reptes del segle XXI en els aspectes que despleguem al llarg d'aquest treball. S'ha de pensar i actuar tot comprènent l'espai metropolità com un àmbit de referència divers i policèntric, amb treball concertat i compartit entre tots els municipis.

L'àmbit metropolità ha de convertir-se en l'espai que supera la competència entre territoris per donar pas a la cooperació supralocal, que permet llegir i projectar la ciutat real.

ESCENARIS DEL NOU PROJECTE METROPOLITÀ

ELS ANTECEDENTS PRINCIPALS

L'aprovació pel Parlament de Catalunya de la Llei 31/2010, de 3 d'agost, de creació de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), ha estat el punt de conclusió d'un llarg procés que ha restituit un projecte compartit per un conjunt de municipis des de fa 60 anys (Pla Comarcal i Comissió d'Urbanisme de 1953). Aquest reconeixement, que ha tingut diverses fórmules institucionals al llarg de tot aquest període històric, abasta l'àmbit d'influència més immediata d'un espai que comprèn la ciutat de Barcelona i els municipis del seu entorn més proper i que, amb el temps, han anat constituint el nucli central d'una gran regió metropolitana.

La consolidació formal de l'AMB com a nova entitat del sector públic, sobre la base de la fusió de tres organitzacions existents (Entitat Metropolitana del Transport, Entitat Metropolitana

del Medi Ambient i Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana), estableix un nou marc de govern i, per tant, una nova perspectiva de governança adequada a la realitat física i institucional d'aquest territori supramunicipal.

Les funcions i responsabilitats en matèria de transport i medi ambient, històricament assignades a les entitats dissoltes, es complementen en la nova llei amb un conjunt de competències en matèria d'urbanisme, desenvolupament econòmic, convivència i cohesió social que reforcen de manera transversal i des de polítiques comunes i complementàries les responsabilitats i competències dels municipis, omplint un buit en matèries cabdals en el context actual i que requereixen una visió global del fet metropolità.

Aquest nou enfocament exigeix una redefinició, no només de la mateixa entitat, sinó també del model de complementarietat i cooperació institucional. El paper de l'AMB canvia per donar un nou valor i sentit a les relacions entre els municipis de la metròpolis i d'aquests amb altres nivells i instàncies de govern. És una nova realitat que reformula els sistemes de cooperació i col·laboració entre els ajuntaments metropolitans i d'aquests amb altres administracions amb iniciatives publicoprivades i, a la vegada, obre la porta a una nova relació amb la ciutadania i el conjunt d'actors que operen en el territori.

D'altra banda, la severa crisi econòmica i social s'ha convertit necessàriament en un estímul més per endegar una reflexió sobre el present i el futur d'aquest territori, de la qual es desprenguin noves iniciatives d'actuació en un marc de governança més proactiu, eficaç i eficient que permeti evitar duplicitat administrativa d'àmbit territorial supramunicipal.

És en aquest context que neix el projecte de Reflexió Estratègica Metropolitana (REM), iniciativa de l'AMB que actua com a instrument de reflexió, interacció i debat sobre el futur de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i el territori que representa.

La finalitat del REM és apuntar unes línies mestres sobre desenvolupament d'aquest territori, orientades als següents objectius:

- Analitzar i reflexionar sobre els escenaris i les estratègies que cal impulsar des de l'AMB a mig i llarg termini (10/20 anys).
- Impulsar la construcció d'un relat metropolità adequat als nous reptes en tots els aspectes que conformen la realitat social, econòmica, política, ambiental i institucional del territori.
- Aportar coneixement, metodologies i enfocaments des d'una perspectiva innovadora i que apunti cap a un model d'una intel·ligència de ciutadania.
- Promoure mesures de coordinació, cooperació i interacció entre els diversos plans sectorials que s'emprenen dins de l'AMB com a resultat del desplegament de la Llei de l'AMB i dels compromisos establerts en el Pla d'Actuació Metropolità.
- Donar suport a la recerca de nous models de governança necessaris per al marc institucional vigent i aquells que hagin de venir en el futur.
- Col·laborar i cooperar amb el Pla Estratègic de Barcelona, en tant que associació

¹ Són moltes les referències i agraïments. En primer lloc, als ajuntaments que havien format part de les tres entitats metropolitanes (Medi Ambient, Transport i Mancomunitat de Municipis) que han mantingut viu el debat. També cal fer esment al Pla Estratègic Metropolità de Barcelona, a l'agència Barcelona Regional (BR) i a l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB), que han estat peces clau en el procés de maduració del projecte metropolità. I volem fer especial menció als col·legis i associacions professionals, a l'Associació Espanyola de Tècnics Urbanistes, a les quatre universitats de l'entorn metropolità de Barcelona i als agents econòmics i socials, tots actors que han aportat una visió molt important en la definició d'aquest projecte.



publicoprivada, així com amb aquelles altres iniciatives o instàncies de col·laboració transversal que puguin afavorir la definició i la realització de polítiques i actuacions d'interès metropolità.

Aquesta feina també guarda un important deute amb un nombre considerable d'actuacions i iniciatives prèvies¹ que s'han generat des de fa molts anys i des de diversos àmbits.

L'experiència que presentem tampoc és aliena a una realitat en què Barcelona ciutat i el territori metropolità, amb els seus 36 municipis, que arriba més enllà de l'àmbit d'actuació de l'AMB, han estat un referent mundial pel que fa a l'aplicació de diverses iniciatives de planificació estratègica de les ciutats i els territoris².

Un dels aspectes recollits la REM és el disseny d'un escenari prospectiu a mig i llarg termini que defineix i projecta què ha de ser l'Àrea Metropolitana de Barcelona en diverses orientacions i àmbits d'actuació futurs, que podríem periodificar en els anys 2015, 2020 i 2025³.

LA REALITAT ACTUAL I LA NECESSITAT DE SALT D'ESCALA

Des de 1987, quan es dissol la Corporació Metropolitana de Barcelona, la realitat del territori metropolità s'ha transformat profundament. Hi ha hagut, en primer lloc, un gran canvi que respon al fenomen global de l'expansió del fet urbà com a resultat de diversos factors, com ara les creixents tendències a la concentració de la població en les ciutats, l'extensió de la urbanització en el territori, l'augment de la mobilitat obligada i la no obligada, les millores de connectivitat per al desenvolupament de les infraestructures, els mitjans de transport i les telecomunicacions, etc. Aquesta expansió replanteja les dinàmiques urbanes en nous contextos territorials que es despleguen simultàniament a diverses escales, amb el protagonisme d'una multiplicitat d'agents i amb noves i complexes necessitats de governança.

² Ens referim especialment a allò que s'anomena "Model Barcelona", que ha representat una forma concreta de fer les coses en termes de planificació i implementació de projectes a diversa escala.

³ Aquí s'incorporen diverses aportacions, comptant la Visió 2020 elaborada pel Pla Estratègic i els diversos programes d'actuació de les entitats metropolitanes, particularment els darrers dos mandats.

Una de les manifestacions d'aquestes tendències a la Barcelona metropolitana ha estat el canvi d'escala de la seva aglomeració urbana. L'extensió de les dinàmiques metropolitanes (mobilitat per treballar, mercat de l'habitatge, localització industrial, noves àrees comercials, etc.) i els serveis corresponents (transports, abastament d'aigua, etc.), ha provocat que, més enllà dels 36 municipis que conformen el territori metropolità (TM) competència de l'AMB, s'hagi consolidat una regió metropolitana (RM), molt més àmplia, de 164 municipis. La gestió d'aquesta nova realitat s'ha anat abordant progressivament amb alguns instruments específics d'abast territorial regional. Així, el sistema integrat de transport és planificat i gestionat des de 1997 pel consorci públic ATM i el de l'abastament d'aigua, per l'empresa ATLL. Més recentment, s'ha endegat també la planificació territorial d'àmbit regional, amb l'aprovació del Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2010).

Juntament amb aquests òrgans tècnics sectorials, la governança metropolitana exigeix, cada vegada més, disposar també d'instruments de participació, representació i decisió que responguin a la realitat d'administracions multinivell i a una vocació de diàleg i cooperació regional. És en aquest context que el paper i lideratge de l'AMB i la seva col·laboració amb altres administracions o entitats existents –com els Consells Comarcals de la regió, la Diputació de Barcelona o la plataforma voluntària de coordinació de municipis de la segona corona, allò que es coneix com a Arc Metropolità i Eix B-30–, es fa més necessari que mai. Més enllà de l'àmbit regional, l'extensió urbana, la progressiva metropolització i la millora de les comunicacions tendeixen arreu, en un nou salt d'escala, a la conformació de graons superiors d'urbanització. Estudis recents, com el de les “megaregions” mundials de Richard Florida, identifiquen “Barce-Lyon” com una de les principals aglomeracions europees, amb 25 milions d'habitants. Tot i que aquesta unitat pot semblar avui una simple aproximació teòrica, el desenvolupament d'una infraestructura amb tantes potencialitats com l'Eix Ferroviari Mediterrani-Europa Central i del Nord, ja acordat per la Comissió Europea, podria contribuir decisivament a la seva conformació efectiva.

En aquesta perspectiva, que manté la seva evolució constant i creixent, es comença a consolidar una articulació de Catalunya com a únic sistema urbà, amb subsistemes a l'entorn de grans nuclis metropolitans (Barcelona, Girona, Tarragona, Lleida, Reus i Manresa), relligats per trens regionals de gran velocitat amb trajectes de menys d'una hora. L'àrea metropolitana de Barcelona seria la més destacada d'aquestes “ciutats reals” de vida quotidiana, i l'àrea metropolitana constituïria el nucli central, el *core* en terminologia urbanística anglosaxona, de la regió i de tot el sistema urbà català.

És, per tant, l'adequació a l'exercici d'aquesta funció central i rectora la que orienta les propostes estratègiques de l'AMB, així com les de planificació territorial i urbanística que possibilitaran i facilitaran la de l'assentament físic, d'acord amb criteris de sostenibilitat ambiental, econòmica i social irrenunciables.

25 ANYS DE CANVIS AL TERRITORI

El territori metropolità ha crescut poc en població en els darrers anys (de 3,1 a 3,3 milions d'habitants), ja que en l'etapa expansiva 2000-2008 els creixements més significatius van desplaçar-se cap a la resta de la regió metropolitana i la resta de Catalunya. En canvi, la configuració social ha canviat de manera substancial, ja que ha passat d'un 2 % de població estrangera a un 17 %.



La densitat de població segueix sent de les més altes d'Europa, i el grau d'ocupació del sòl ha augmentat d'un 35 % (22.500 ha) a un 48 % (30.500 ha).

La mobilitat ha crescut de manera molt significativa: des de 900.000 desplaçaments amb vehicle privat diaris per mobilitat obligada (treball i estudis) fins a 1.300.000. El parc de vehicles ha passat de 1.500.000 a 1.900.000 i l'ús del transport col·lectiu ha guanyat pes (ara supera els 900 milions de desplaçaments anuals, quan al 1996 no arribava als 700 milions).

El 1987, l'aeroport comptava amb 9 milions de passatgers. Ara supera els 30 milions i, amb la nova terminal, fa vint anys inimaginable, té capacitat per acollir-ne fins a 55 i podrà arribar als 70 amb la futura terminal satèl·lit. El port, que estava limitat pel riu Llobregat i que gràcies al desviament d'aquest està experimentant una ampliació, doblarà la seva capacitat i el situarà com el primer port de la Mediterrània.

La demanda energètica s'ha transformat amb les noves exigències i modes de vida de la societat, de manera que en 20 anys ha augmentat un 52 %, mentre que la població ha crescut poc més d'un 7 %.

La renda familiar disponible metropolitana ha crescut en la darrera dècada, tot i que pels efectes de la crisi aquest augment s'ha estancat i fins i tot ha disminuït en els darrers dos anys.

La població ocupada ha passat del poc més d'un milió d'afiliats a la Seguretat Social a gairebé 1.600.000. El perfil econòmic de l'àrea metropolitana és ara més diversificat i orientat majoritàriament al sector serveis, tot i que la indústria encara hi té un pes força rellevant. El 1990 arribaven a Barcelona 1,7 milions de turistes i ara (2012) hem superat ja els 7 milions.

En resum, s'ha configurat un espai metropolità amb més creixement, però sobretot més complex, més divers i amb nous reptes, perquè sobretot ha canviat la societat, especialment en matèries de comunicació, coneixement, globalització, noves economies i noves conformacions del mercat de treball. És per això que no podem seguir pensant com als anys setanta.

LA INSTITUCIÓ METROPOLITANA

Com apuntàvem al principi, la creació institucional de l'AMB es converteix en una gran oportunitat per a la millora de la qualitat de vida i el benestar de la ciutadania d'aquest territori, i serveix per ser un important actiu de la regió i de Catalunya en el seu desenvolupament social, econòmic, territorial i en una perspectiva sostenible, responent a la voluntat de millorar l'eficàcia i l'eficiència de les administracions que actuen en aquest àmbit territorial.

En el text vigent de la Constitució Espanyola de l'any 1978, no hi figura explícitament el reconeixement de cap tipus d'organització institucional supramunicipal amb capacitat de mancomunació i que s'identifiqui amb el que entenem actualment com a aglomeració metropolitana. No obstant això, l'actual Estatut d'Autonomia de Catalunya, aprovat pel Parlament de Catalunya el juliol de l'any 2006, hi fa referència en el seu Article 93. «Els altres ens locals supramunicipals es fonamenten en la voluntat de col·laboració i associació dels municipis i en el reconeixement de les àrees metropolitanes. La creació, la modificació i la supressió, i també l'establiment del règim jurídic d'aquests ens, són regulats per una llei del Parlament.»

La Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, va ser aprovada per unanimitat al Parlament de Catalunya just abans d'acabar la 8^a legislatura des de la restauració democràtica de la Generalitat de Catalunya. Aquesta llei és l'encarregada de definir i regular els aspectes de contingut, de formació de la nova institució, dels municipis que en formaran part, de la seva estructura organitzativa i d'establir-ne el seu marc competencial i normatiu.

La millor manera d'explicar aquest fet és a partir de l'extracció de paràgrafs de la mateixa llei. En el preàmbul recull: «La institucionalització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona respon a la voluntat de millorar l'eficiència i l'eficàcia de les administracions que actuen en el territori metropolità, garantint la prestació d'uns serveis públics de qualitat, per mitjà de la configuració d'una administració propera i capaç d'incrementar la implicació i la participació ciutadanes en una realitat de continuïtat urbana, densitat demogràfica i característiques econòmiques i socials que ho facin necessari.»

Respecte als municipis que en formen part diu: «Aquesta llei determina el nombre de municipis que s'integren a l'AMB prenent com a base els que actualment formen part d'algun dels tres ens existents (fa referència a les extingides MMAMB –Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona–, EMMA –Entitat Metropolitana del Medi Ambient– i EMT –Entitat Metropolitana del Transport–). Igualment, determina el procediment per a incorporar-hi nous municipis, i garanteix la continuïtat territorial entre els diversos municipis que la integren, assumim les competències que exerceixen les actuals entitats metropolitanes del transport, de serveis hidràulics i tractament de residus i la Mancomunitat de Municipis i, en matèria d'urbanisme, les competències establertes per la legislació urbanística vigent.» Tal com marca l'article 14, les competències generals de l'AMB són: urbanisme, transport i mobilitat, aigües, residus, medi ambient, infraestructures d'interès metropolità, desenvolupament econòmic i social, i cohesió social i territorial.

Liderar i aprofundir aspectes que fins ara limitava el marc competencial, poder afrontar els reptes del nou cicle econòmic i l'aposta per la creació d'ocupació, i desplegar les competències vigents i noves en una nova òptica que respongui als desafiaments de l'entorn actual en termes de mobilitat, infraestructura, sostenibilitat i cohesió, són els principals objectius de funcionament de la nova Administració. Els municipis hauran de ser solidaris i generosos amb els de l'entorn, sense perdre l'autonomia ni les identitats locals diferenciades. Només construint identitat i territori des de la suma d'esforços podrà sorgir reforçada la idea de posicionament en el mapa mundial de la potencialitat de la nostra àrea, alhora que es reforça la singularitat local.

EXERCINT LIDERATGE METROPOLITÀ

Com hem volgut remarcar en repetides ocasions, atès el moment de crisi actual, és important haver-nos dotat d'un nou mecanisme per coordinar actuacions que sobrepassen les fronteres municipals: d'un nou marc competencial en promoció econòmica, en gestió urbana del territori, en promoció de l'habitatge, en transport, en la gestió de l'aigua, en medi ambient i en mancomunar serveis que ens dóna una visió conjunta del territori metropolità que configura una continuïtat urbana de més de tres milions d'habitants. Aquestes ciutats i pobles i urbanitzacions representen un format complex i dinàmic, amb una forta necessitat de coordinació i complementarietat, que inclou prop de la meitat de la població de Catalunya.

No hi ha cap dubte, avui dia, de la necessitat de promoure un model de territori metropolità que tendeixi a fer més equitatiu l'accés als serveis, a promoure formes més igualitàries en les condicions de vida i les oportunitats dels ciutadans, a homogeneïtzar la qualitat de l'espai territorial, a fer més sostenible la gestió dels recursos i a coordinar els esforços per assolir un espai econòmic més competitiu i més ben posicionat en l'entorn europeu i internacional, i provocar un desenvolupament econòmic sostenible.

En aquest context, la formulació dels tres components centrals del discurs sobre la identitat i el posicionament del territori metropolità en una perspectiva de futur contenen els principals desafiaments des de diferents visions:

1. Des d'una perspectiva de cohesió social i territorial, combatent les desigualtats, potenciant estratègies en matèria d'igualtat d'oportunitats, d'equitat en els serveis, de sostenibilitat, de dotació d'infraestructures i equipaments necessaris de tota mena.
2. Des de la perspectiva del creixement i desenvolupament econòmic adequat als reptes de la competitivitat, impulsant estratègies centrades en models innovadors, creatius i de resposta als reptes de la societat del coneixement, que contemplin diversos aspectes del cicle econòmic i abastin el conjunt de les tipologies de serveis i indústria que es troben al territori metropolità, sense perdre de vista el seu paper innovador en altres aspectes com bon govern, participació, polítiques socials, etc., i que es facin en un procés inclusiu; és a dir, sense deixar a ningú pel camí, des de la integració i la igualtat d'oportunitats i equitat en l'accés als serveis i possibilitats d'inserció professional.
3. I, des d'un punt de vista del lideratge, promovent estratègies que es concretin en un projecte de capitalitat mediterrània, que impulsi aquest espai sota un enfocament econòmic, de diàleg cultural entre els pobles, i que, alhora, el converteixi en porta d'entrada i d'interacció econòmica, social i cultural amb Llatinoamèrica, Àfrica i Àsia; que exerceixi



la coordinació de les mesures i actuacions d'abast metropolità impulsades des de les institucions que participen en el territori com a operadors (Port, Aeroport, Consorci de la Zona Franca, Fira, ADIF-Administración de Infraestructuras Ferroviarias, Ministerio de Fomento, els ajuntaments de l'àrea metropolitana, Diputació de Barcelona, etc.), tenint sempre presents la necessitat i vocació d'implicar-hi i d'involucrar-hi la societat civil i els actors socials i econòmics.

REPTES I OPORTUNITATS EN EL TERRITORI METROPOLITÀ D'AVUI DIA

Producte de la reflexió i l'anàlisi de la realitat actual des d'una perspectiva històrica, política, social i econòmica del territori metropolità, i a manera de síntesi, identifiquem els següents reptes principals, que ens formulem en terme d'interrogants perquè abordar-los requereix una triple aproximació: identitat de la realitat, estratègies d'abordatge i model de governança que se'n deriva. Atenent-nos a aquest fet, proposem 15 grans reptes:

- Com abordem els temes de les desigualtats, la inclusió social i la convivència? Com articulem les polítiques dels ajuntaments en matèria de cohesió per garantir equitat en l'accés als serveis i igualtat d'oportunitats?
- Com repensem, a la llum de les necessitats actuals i les realitats emergents, els temes relacionats amb l'habitatge –transformació, tinença, gestió, etc– als municipis des de la perspectiva més propera com els barris i l'ús de l'espai públic?
- Com treballem la necessitat de poder posicionar millor la Barcelona metropolitana sense degradar les condicions de producció, mitjançant un augment de la productivitat i la competitivitat empresarial, des de la perspectiva d'un desenvolupament econòmic sostenible i inclusiu?
- Com abordar la problemàtica real de l'ocupació en tots els seus components: precarietat, ocupació de dones, joves, aturats de llarga durada? Quin paper tindrà el capital humà? Com adaptem i millorem els recursos humans per als nous escenaris econòmics?
- Quin paper ha de tenir la Barcelona metropolitana en el seu vessant de capitalitat i projecció exterior?
- Com s'insereix i interactua l'economia amb el territori?
- Quin paper tindran els processos innovadors i lligats amb l'economia del coneixement?
- Com abordem de manera transversal i col·lectiva, partint d'actuacions territorials, una veritable lluita contra el canvi climàtic?
- Com treballem per ser més eficients en l'ús de recursos des d'una perspectiva de sostenibilitat ambiental i general al territori metropolità?

- Com actuem proactivament en els temes de planificació de la xarxa de transports, tot adequant-la a les necessitats globals actuals (eficiència, sostenibilitat global, partenariat)?
- Com abordem els temes de governança, autoritat i sostenibilitat financera del transport públic?
- Com ens plantejem una nova forma d'abordar les estratègies d'intervenció territorial que contemplin un nou enfocament en aspectes diversos com governança o sostenibilitat?
- Com abordem el marc normatiu de la planificació urbanística i territorial a la llum dels canvis en l'entorn i dels nous instruments a construir?
- Com abordem els desafiaments i contingències en matèria d'ocupació i usos del sòl?
- Com construïm un nou model de governança metropolitana d'acord amb les necessitats i exigències actuals i que, a la vegada, jerarquitzï el rol de la Barcelona metropolitana com veritable espai de múltiples capitalitats (de Catalunya, de la Mediterrània, pont amb Amèrica i Àsia, etc.)

EIXOS I PRIORITATS ESTRATÈGIQUES

Com a resultat d'aquests grans reptes, proposem 6 eixos estratègics i 15 prioritats per reforçar i consolidar la metròpoli de Barcelona.

En les pàgines anteriors s'han descrit els aspectes que inspiren la REM. En les que segueixen, s'hi trobarà gran part dels resultats, amb diferents nivells de concreció, que identifiquen els reptes i dels quals es deriven anhels, propostes, objectius i mesures molt concretes.

En els propers apartats del marc general procedirem a descriure, de manera sintètica, la realitat actual i els principis generals del projecte.

D'aquests eixos i prioritats se'n desprenen posteriorment 150 objectius i més de 400 iniciatives/projectes de l'AMB que es desenvoluparan en els apartats posteriors.

- Inclusió social i combat contra la pobresa.
 - > Inclusió social, combat contra les desigualtats i convivència
 - > Habitatge, barris i espai públic
- Desenvolupament econòmic sostenible
 - > Productivitat, reindustrialització i societat del coneixement
 - > Augment de l'ocupació i capital humà
 - > Barcelona, capitalitat, captació d'inversions i projecció exterior
 - > Economia, territori, governança i millora de processos
- Sostenibilitat ambiental
 - > Lluita contra el canvi climàtic
 - > Eficiència en l'ús de recursos
- Mobilitat eficient
 - > Canvi en la governança i millora en el finançament
 - > Gestió del transport de manera global
 - > Planificació de les xarxes en un nou marc de dinàmiques socials i econòmiques
- Territori cohesionat
 - > Innovació en estratègies d'intervenció territorials
 - > Renovació i adaptació de l'estructura jurídica
 - > Redefinició i adaptació dels usos del sòl
- Capitalitat i governança
 - > Lideratge de capitalitat i innovació en la governança



EIX ESTRATÈGIC: INCLUSIÓ SOCIAL

PRIORITAT 1. COMBAT A LES DESIGUALTATS SOCIALS, COHESIÓ I CONVIVÈNCIA

- 1.1. REALITAT SOCIAL I COMBAT A LA POBRESA, L'EXCLUSIÓ I LA VULNERABILITAT
- 1.2. LA CONVIVÈNCIA A LA METRÒPOLI

PRIORITAT 2. BARRIS, ESPAI PÚBLIC, EQUIPAMENTS I HABITATGE

- 2.1. BARRIS COHESIONATS
- 2.2. ESPAI PÚBLIC
- 2.3. EQUIPAMENTS DE PROXIMITAT
- 2.4. HABITATGE

En el context de les societats democràtiques avançades, i particularment en el marc de la Unió Europea, la cohesió i la inclusió social han esdevingut un compromís col·lectiu per intentar reduir les desigualtats, evitar dinàmiques de polarització social i garantir processos d'integració de tots els sectors de la població. Per això, les estratègies que hem plantejat al llarg del projecte REM fan del concepte de desenvolupament social i econòmic inclusiu un dels seus pilars centrals.

En els darrers anys, la nostra metròpolis ha canviat de manera substancial. Els nous reptes per a la inclusió social han de comportar un discurs proper, tenint present que el més important són les persones, com aquestes conviuen en l'espai urbà i com es despleguen polítiques que puguin garantir els elements bàsics per viure dignament, en condicions d'igualtat d'oportunitats i d'equitat en la prestació de serveis, independentment de la seva tradició cultural, de la seva procedència, de la llengua que practiquen o del seu origen ètnic.

La crisi actual obliga a treballar per a la inclusió social i contra les desigualtats creixents, a replantejar nous objectius en la prestació de serveis, a afrontar la problemàtica de les persones o col·lectius amb dificultats, a garantir uns serveis mínims de referència i a no perdre en qualitat de prestació de serveis. Cal, a més, evitar discriminacions en funció del territori i, a la vegada, s'han de saber afrontar el reptes que planteja la convivència, alterada sovint a causa de les desigualtats.

Una política orientada al creixement econòmic i a la potenciació dels aspectes clau per al desenvolupament global del territori és fonamental, i ha d'implicar polítiques inclusives que sobretot incideixen en la reducció de l'atur, en una major equitat social, una política activa d'igualtat d'oportunitats, un ple accés al dret a la mobilitat i a un medi ambient sostenible. En aquest sentit, les polítiques, conjuntes en uns casos i comunes en el cas que les actuacions siguin estrictament locals, seran les que garantiran la cohesió territorial i demostraran una governança exemplar.

Tot i el marc competencial limitat de l'AMB, haurèm d'intentar reforçar els serveis públics, en un moment en què moltes persones de la nostra metròpolis passen per importants dificultats, la qual cosa ens exigeix redoblar els esforços per fer una societat més equitativa, justa i inclusiva. És una actuació que, l'altra banda, només es pot fer amb la implicació del conjunt dels actors involucrats, ja sigui des de la societat civil i els agents socials, com de les altres administracions i, per descomptat, amb l'impuls i el lideratge dels ajuntaments metropolitans.

La proposta de polítiques comunes ha de servir per treballar transversalment la cohesió social, amb l'exercici d'una intervenció que, lluny de circumscriure's al propi àmbit, estigui fortament coordinada i complementada amb la resta de serveis i àmbits de l'AMB.

Hem d'aplicar polítiques transversals dirigides a les persones, a l'actuació sobre els espais comuns, els barris, espais de producció, de convivència i equipaments, i sobretot a l'espai públic, per poder respondre a les necessitats de tots els col·lectius, especialment els més vulnerables. En aquest sentit, les actuacions hauran d'anar dirigides especialment a una acció decidida en la dignificació de l'entorn que conforma la qualitat de vida de la ciutadania: polítiques de rehabilitació i millora d'habitatges, acció sobre els barris i equipaments, millora de l'espai públic, enfortiment de la convivència. No per haver estat dit moltes vegades és menys cert que l'accés a l'habitatge s'ha de conformar com un element clau per enfortir la cohesió social i l'equilibri territorial.



En definitiva, s'ha d'aprofundir en el model social de la Barcelona metropolitana cohesionada socialment i territorialment, amb un lideratge compartit amb els ajuntaments i col·laborant en estratègies i actuacions amb el teixit social, des dels valors que han impregnat des de fa més de 50 anys el projecte metropolità.

En relació amb la governança dels serveis públics relacionats amb les polítiques de cohesió i inclusió, també cal pensar en nous enfocaments. Allò que abans era essencial avui esdevé bàsic, un cop superada la primera fase de l'abastiment dels serveis mínims d'educació i salut (avui encara no garantida al 100 %). Cal afrontar, doncs, el segon nivell, el dels serveis a les persones. L'aglomeració d'equipaments i de recursos no garanteix, *per se*, l'òptim funcionament del servei, ni la gestió més eficient de l'actuació pública.

Però, sobretot, cal pensar que equipaments i serveis dissenyats fa 30, 20 o 10 anys ara estan sotmesos a nous condicionants derivats del canvis demogràfics (l'envelliment d'avui dia no té res a veure al de fa 30 anys), de noves realitats culturals (arran de nous nadius o del canvi de pautes culturals de la societat en el seu conjunt) o de la utilització dels espais públics. Cal, doncs, un nou punt de vista sobre les necessitats i demandes.

En aquest context, cal tenir una mirada àmplia metropolitana i a la vegada baixar el zoom a la realitat convivencial dels barris, dels nuclis urbans més reduïts, de les polaritats i centralitats. És el moment de pensar com s'ha de procurar garantir que els serveis dels municipis que conformen l'AMB tinguin estàndards assimilables i, si és necessari, superar les fronteres municipals per abordar la prestació de serveis en igualtat de condicions per a tot l'àmbit metropolità. Segurament una nova òptica haurà d'explorar al màxim les polítiques comunes i compartides en molts casos entre els municipis i reformular en aquest context la coordinació amb la resta d'administracions.

LA REALITAT SOCIAL METROPOLITANA

És evident que una mirada a l'espectre social metropolità s'ha de fer des de diversos paràmetres que afecten la composició i l'evolució de l'AMB: la mateixa evolució de la societat, la composició demogràfica, el creixement físic de les centralitats urbanes, el paper de connectivitat que tenen les infraestructures de mobilitat, l'habitatge i els nous assentaments, les migracions, les barreges culturals i de tradició i com han afectat a la convivència i l'ús social que es fa de l'espai públic. De ben segur que hi ha altres paràmetres que condicionen aquesta evolució social metropolitana, que té una naturalesa heterogènia, i que al llarg de tota la Reflexió Estratègica Metropolitana ha anat sorgint en gairebé tots els apartats.



EVOLUCIÓ SOCIAL

Als anys cinquanta, la població del territori metropolità actual va començar a experimentar un creixement molt important i un procés de redistribució territorial degut a factors demogràfics, urbanístics i socials. L'arribada de població immigrada en diferents moments, el nivell de densificació de la ciutat de Barcelona, l'ampliació i millora de les xarxes de transport, la descentralització cap a les corones metropolitanes i altres processos de redistribució de la població van contribuir a ser la principal causa d'aquest creixement "descontrolat" que va transcórrer per diferents etapes i no va tenir un desenvolupament lineal ni homogeni. Mentre la ciutat de Barcelona perdia pes sobre el conjunt, la resta de municipis en guanyava, i això, òbviament, es va traduir en poblacions que anaven creixent a velocitat desigual. Les construccions fora d'ordenació es van convertir en una de les tòniques habituals a tots els municipis, començant per la ciutat de Barcelona.

Fins als anys vuitanta, el territori metropolità va experimentar un creixement intensiu de població amb l'arribada d'un milió i mig de nous habitants. Prop de mig milió es van instal·lar a la ciutat de Barcelona i la resta als altres municipis metropolitans, que en molts aspectes, com l'habitatge, la prestació de serveis, etc, va suposar un col·lapse.

A partir dels anys vuitanta hi ha un canvi de tendència demogràfica que es tradueix en una pèrdua de població a la ciutat i en un manteniment a l'àmbit metropolità. En el conjunt de la regió metropolitana la població total es va mantenir estable durant aquests vint anys, però al mateix temps es va produir una redistribució interna a través d'una migració continuada des de Barcelona i la primera corona metropolitana cap a la resta de la regió metropolitana. Quan s'acaba el procés migratori extern, provocat per l'augment de l'atur i la crisi del petroli, hi ha dos fets rellevants: un cessament de la migració laboral i una davallada generalitzada de les taxes de natalitat.

El procés directe de pèrdua de població del nucli urbà barceloní a favor d'altres ciutats, vil·les o pobles veïns, ha succeït també a altres grans ciutats europees de densitat similar que van patir situacions similars de desconcentració. Pel que fa a l'evolució social, a partir dels anys vuitanta, amb l'increment continuat del nivell de renda, es va consolidar l'ampliació de la classe mitjana que ha estat la base sobre la qual s'han fonamentat molts dels canvis socials i culturals que s'han esdevingut en els darrers trenta anys.

No és fins al començament del nou cicle de bonança econòmica que es produeix una reversió d'aquesta situació. Durant els primers anys del segle actual es produeix un altre canvi de tendència demogràfica: la ciutat de Barcelona i les ciutats grans del seu entorn comencen a guanyar població amb l'arribada d'una nova onada migratòria procedent bàsicament de l'Amèrica Central i del Sud, del nord d'Àfrica i d'Àsia. Aquest creixement compensa les pèrdues d'emigració de les ciutats més grans de l'entorn metropolità.

Amb l'inici de la crisi financera i l'esclat de la bombolla immobiliària de 2007 s'aturen els moviments migratoris a la gran metròpolis. A partir d'aquest moment, el retorn de la immigració per manca de recursos i possibilitat de consolidar-se, lligat al fet que la població nascuda a la regió ha començat a migrar per cercar nous projectes de vida davant les dificultats que l'entorn econòmic i de serveis ofereix, fa que la projecció esdevingui incerta i poc segura. Un nou horitzó poc imaginable s'espera en aquesta segona dècada del segle XXI.

Tots aquests fluxos demogràfics han transformat les urbs i el territori al llarg de la gran fase evolutiva de l'entorn metropolità. Fenòmens com el barraquisme, els polígons residencials d'alta densitat, el reompliment dels teixits residencials històrics i l'extensió i densificació dels nuclis dels municipis de la primera corona metropolitana són mostres del pes del factor demogràfic en la conformació de la ciutat metropolitana. En el nostre cas, el creixement de la població ha estat directament relacionat amb el creixement urbà o amb l'increment de la densitat dels centres urbans o polaritats.

L'HABITATGE I EL CANVI DEL PAISATGE URBÀ

La crisi financera iniciada a l'estiu de 2007 i la seva translació a l'economia continuen marcant de manera molt notable la demanda i l'oferta d'habitatge, així com la mitjana dels preus de mercat. A més, els impactes de la crisi econòmica es fan notar amb molta intensitat: d'una banda, en el nombre de famílies que no poden satisfer les seves necessitats residencials bàsiques, i, de l'altra, en els canvis en el règim de tinença. Els factors principals d'aquesta situació estan determinats per:

- La reducció de la demanda arran de la manca de recursos per part de la població, en particular del col·lectiu d'immigrants, que ha estat un gran factor activador, com també de la gent jove que ha estat expulsada del mercat de treball en els darrers anys.
- La manca de crèdit a causa de la situació de crisi financera.
- La manca d'incentius de tipus fiscal a l'adquisició d'habitatges.
- L'empobriment de la renda familiar, que no permet canviar per millorar.

Aquests factors conclouen en l'aparició de noves necessitats i noves demandes degudes al fort impacte de la crisi. El fort risc d'exclusió residencial, derivat de l'elevat endeutament adquirit per les llars durant el *boom* immobiliari i per la conjuntura econòmica negativa dels darrers anys, ha transformat enormement les necessitats residencials de la població i les característiques de la demanda d'habitatge.

En primer lloc, es consoliden de manera dramàtica i generalitzada les situacions en què les persones no poden fer front al pagament de l'habitatge, tant de propietat com, sobretot, de lloguer; en segon lloc, ateses les dificultats per accedir al mercat de compravenda, les llars opten principalment pel lloguer.

La segona de les conseqüències més evidents de la conjuntura actual pel que fa a l'habitatge es pot apreciar en el règim de tinença. Així, després de més de mig segle durant el qual la propietat de l'habitatge no ha deixat de pujar fins a consolidar-se com el règim de tinença clarament majoritari, des de l'esclat de la crisi el lloguer s'ha anat incrementant de manera molt notable. En efecte, si l'any 2001 el 20,9 % de les llars de l'àrea metropolitana vivien en un habitatge de lloguer i el 75,7 % en un de propietat, el 2011 les llars que viuen de lloguer han augmentat fins al 28,4 %, mentre que la propietat ha caigut fins al 67,9 %.



Finalment, el comportament dels preus ha canviat de manera substancial. Com és sabut, en el mercat de l'habitatge els factors de la demanda determinen en bona mesura el comportament de l'oferta, especialment pel que fa a la nova construcció i els preus resultants. Així, no és d'estranyar que en els darrers anys la construcció d'obra nova hagi caigut en picat i que els preus en tots els segments del mercat presentin una tendència al descens.

Un altre dels factors clau del canvi de tendència ha estat el parc de vivendes públic, la voluntat i la capacitat que molts ajuntaments han desenvolupat en els seus territoris. D'una banda, per donar resposta a la demanda i a l'efecte expulsí i, de l'altra, per la intervenció de les empreses públiques d'habitatge, subjectes a menys restriccions administratives, per tal d'anar perfilant el creixement en funció de les possibilitats del Pla General Metropolità. L'habitatge públic, a la vegada, ha estat l'excusa per a la transformació o la urbanització d'espais, afavorint la dinamització i el creixement de les ciutats d'una manera "controlada". Les darreres projeccions de llars realitzades per l'Àrea Metropolitana de Barcelona per al període 2007-2017 donaven com a resultat que hi hauria una demanda de 200.000 habitatges. Tres quartes parts d'aquesta demanda es podria satisfer amb el parc d'habitatges existent; és a dir, amb els habitatges que entrarien al mercat per buidatge, principalment per mortalitat, i l'altra quarta part amb obra nova, la qual cosa comporta un ritme de construcció mitjà anual de 5.000 habitatges/any.

L'actualització d'aquestes projeccions donarà com a resultat, de ben segur, un escenari que compta amb un descens considerable de les migracions internacionals, sobretot pel descens que ja s'observa, però també perquè l'elevat atur que hi ha actualment trigarà molts anys a ser absorbit. En canvi, la sortida de població de l'àrea metropolitana de Barcelona podria alentir-se en relació amb períodes precedents, ja que l'efecte de la crisi s'ha traduït en un fort descens d'aquestes migracions, però també per factors estrictament demogràfics. En aquest sentit, l'evolució de l'estructura per edats tindrà efectes molt notables sobre la demanda i l'oferta. Des del punt de vista de la demanda, les generacions de joves que s'emanciparan seran menors que les dels quinze anys anteriors, i això farà que, des del punt de vista de l'oferta, hi hagi molta més quantitat d'habitatge.

Tant en els casos de transformacions en sòl urbà com en els nous desenvolupaments en sòl urbanitzable, s'haurà produït una aposta decidida per la formació d'un parc d'habitatge assequible per al conjunt de la població. Si no és així, l'habitatge o, més ben dit, el problema de l'habitatge, continuarà condicionant enormement la cohesió social, la igualtat d'oportunitats i la competitivitat de l'economia.

ELS EQUIPAMENTS I SERVEIS

Els serveis i equipaments no han crescut a la mateixa velocitat que la seva necessitat. No

estem parlant dels serveis de subministrament, sinó dels serveis sobretot adreçats a la ciutadania per desenvolupar l'anomenat "estat del benestar": equipaments com escoles, centres d'atenció primària, instal·lacions esportives, biblioteques... s'han portat a terme molt després que el barri ja s'hagués consolidat, cosa que ha provocat la seva saturació sobtada. En ocasions, la demanda ha estat tan gran que, en el moment de fer la previsió, ja sobrepassava l'oferta.

L'evolució dels equipaments i serveis, cal situar-la en el temps, en la constitució de les primeres eleccions democràtiques, quan els dèficits aconsellaven una bona planificació i avançar-se al creixement. Fet que no va ser possible atesa la demanda d'inversió econòmica que això suposava. Els primers equipaments que s'assoliren per cobrir els serveis bàsics universals foren els educatius i sanitaris (tot i que actualment encara no arriben al 100 % de resposta). *A posteriori* s'ha anat treballant en altres serveis com els esportius, de seguretat, culturals, funeraris, de lleure, etc. Quant als equipaments de prestació social, no ha estat fins a l'inici de la crisi que s'ha posat en relleu la seva veritable necessitat.

Si bé pel que fa als sociosanitaris, una ampliació i adequació de ràtios ja estava justificada, els específicament socials s'han vist desbordats. S'han posat de manifest mancances no només d'equipaments o serveis, sinó de recursos, així com una certa desorientació de les administracions per la incapacitat de fer front a la nova situació generada per la crisi, que es combina amb la manca d'iniciativa des del sector privat i associatiu per les mateixes raons.

Caldrà afrontar, doncs, una millor reflexió per planificar des del vessant dels serveis socials i dels equipaments en general, no només en l'orientació de nous equipaments o serveis, sinó en l'aprofitament dels existents i en la recerca de fórmules de manteniment i de col·laboració a totes bandes: intramunicipal, supramunicipal, publicoprivades, de concessió, de cessió... L'òrgan gestor caldrà que sigui responsable i anticipador i que s'obri a la possibilitat, no només de prestar el servei, sinó d'incrementar l'oferta i estendre el consens a la participació i exploració d'aquesta mateixa gestió en nous formats.

L'ESPAI PÚBLIC

Des del segle XIX, la revolució industrial fa que es canviïn aspectes determinants de l'espai públic, derivats tant d'actuacions per facilitar la mobilitat de persones i mercaderies –que han obligat la ciutat a adaptar els seus espais públics al ferrocarril, tramvia i cotxe–, com de l'impacte que tenen els emplaçaments. La millora de la salubritat i de l'entorn urbà va portar un altre canvi en exportar fora dels nuclis centrals l'activitat industrial.

Com a resultat, la planificació urbana va fer més intensa la seva actuació, buscant els models de zonificació que separaven el servei productiu, el comercial i el residencial, amb la transformació de la naturalesa mateixa de l'espai públic, que basa la seva vitalitat en la combinació de característiques específiques, com ara l'oportunitat de conèixer i relacionar-se entre la ciutadania i ser expressió clau del desenvolupament d'una societat.

En la societat del segle XXI l'espai urbà ja no es limita només a les antigues centralitats, sinó que gira al voltant de les polaritats, i l'espai discontinu es transforma en una realitat urbana metropolitana. El cas de la Barcelona metropolitana respon a aquests paràmetres de creixement i de relacions. És en aquest sentit que l'espai públic s'ha convertit en un tema clau i que requereix una nova lectura a la llum de l'evolució dels temps. S'ha de reformular allò que

Henri Lefebvre definia com el “dret a la ciutat”, en tant que horitzó pràctic que ha guiat molts dels moviments urbans i del pensament urbanístic que entenen l'espai públic com aquell que permet, suggereix, i també prohibeix, certes accions. Ara cal, segurament, reformular una idea que s'hauria de construir al voltant del que vol dir el “dret a la metròpolis”.

En aquest context, el creixement urbà contemporani està marcat pels processos d'especialització funcional encara més pronunciats, factor que comporta una certa privatització de l'espai d'ús col·lectiu (com poden ser els grans centres comercials) i la segregació residencial (amb enclavaments tancats protegits, amb accés restringit només a residents). Aquest procés de fragmentació, dispersió funcional i territorial empobreix encara més l'espai públic com a espai d'accés multifuncional i lliure, que hauria de ser la columna vertebral de la ciutat. En els darrers decennis, les ciutats i els pobles metropolitans de Barcelona han tingut una evolució marcada pel Pla General Metropolità i per la ràpida crescuda poblacional, que ha estat desigual depenent del municipi. L'esforç dels primers anys de la democràcia ha aconseguit endegar l'espai en el seu conjunt, tot i que ha estat desigual i que encara queden indrets on la intervenció en els propers anys ha de venir marcada per una mirada estratègica des de la globalitat metropolitana. Molts dels problemes urbanístics i socials són derivats d'aquesta planificació inicial que, a vegades, en no haver-se pogut resoldre, tendeixen a agreujar-se. Aquests espais encara per solucionar son àrees on es concentren processos de regressió urbanística, problemes demogràfics, carències urbanes, etc.

Malgrat aquesta contradicció, l'estat del benestar va inaugurar una política urbanística (amb precedents en experiències diverses arreu) d'un renaixement de l'espai públic que va estar promogut pels governs locals i per nombroses associacions ciutadanes. En els últims decennis, la política de les administracions de les grans ciutats europees ha treballat a favor de la recuperació d'alguns espais públics del centre de les ciutats i dels suburbis.

El creixement accelerat de les ciutats al territori metropolità barceloní, particularment durant el període predemocràtic, ha comportat dificultats per controlar els processos d'urbanització, la qual cosa va anar en detriment de l'espai públic. Els primers anys de la democràcia a les nostres ciutats va significar un moment d'actuacions urgents, moltes basades en el microurbanisme, per tal de regenerar i dignificar els espais comunitaris. En aquest context, el que es pretenia era millorar la qualitat de vida dels seus habitants, adequar els espais on habiten i es relacionen els ciutadans, construir espais més amables, ordenats sota un model de desenvolupament urbà planificat, amb espai públic adequat i amb mesures d'accessibilitat, articular tots els components de mobilitat, crear i dotar d'espais de zones verdes de qualitat. L'existència d'espais públics, la dotació d'equipaments, la concentració de grups de ciutadans amb necessitats especials –aspectes lligats a l'accessibilitat– són altres factors que ajuden a ampliar el ventall de greuges d'unes zones respecte d'altres. La ciutadania que viu en els barris més infradotats pel que fa a l'espai públic té problemes de cohesió social i, per al seu correcte desenvolupament, es requereix una atenció especial de totes les administracions. Aquesta atenció hauria de superar les intervencions sectorials i hauria de permetre emprendre-hi accions integrals, dirigides també a la rehabilitació física dels edificis, apostar per una dinàmica de sostenibilitat ambiental, potenciar el benestar social i dinamitzar l'economia local. Les accions haurien d'anar destinades al conjunt de les comunitats i dels barris, generant teixit social, econòmic i cultural, per afavorir la cohesió social.



En la reactivació de l'espai públic ha d'existir el compromís de tots els actors que reclamen el dret a la seva lliure utilització, per protegir els parcs i zones verdes d'acord amb els principis d'un model sostenible i resilient, per crear vies per a una mobilitat intel·ligent basada en l'ús de les bicicletes i el amb un espai per a vianants, per desafiar la construcció de nous edificis que perjudiquin la qualitat de l'espai públic i la vida quotidiana. La principal influència de la societat civil en la gestió de l'espai urbà ha donat lloc a noves formes de planificació urbana que han d'implicar la participació dels ciutadans (planificació participativa) per a la preparació i verificació dels projectes urbans.

El factor de la globalització ha comportat els fenòmens migratoris, que contribueixen a donar forma a les realitats urbanes com una intensa barreja de cultures i que porten a haver de redefinir els drets/deures de la ciutadania, i a promoure els processos d'integració i debat sobre els nous i inèdits projectes d'estatuts de l'espai públic.

Però l'espai públic, més enllà de la dimensió urbana, es refereix també al lloc simbòlic de les llibertats civils: llibertat d'expressió, de paraula, de comunicació. Aquest lloc simbòlic es regeix per les lleis i les formes de la terra de les llibertats democràtiques, que permeten ajustar els conflictes socials i polítics i la confrontació amb els poders fàctics. L'espai públic és, doncs, representat bàsicament en els barris, i això és una noció fonamental per entendre els nous reptes de governança a la ciutat i el seu valor en el procés de construcció de la ciutat metropolitana del present i futur.

EL REPTA DE LA CONVIVÈNCIA EN EL NOU MOSAIC SOCIAL

Els canvis socials, i sobretot la incidència de nous fenòmens globals que afecten molt directament l'espai públic metropolità, obliga a superar els plantejaments clàssics en matèria de convivència i seguretat, i a emprendre un nou enfocament: més cobertura, una coordinació més efectiva, més proximitat i més anticipació als problemes.

Els barris són unitats socials de relació que han d'esdevenir espais on exercir el civisme en un context de convivencialitat i seguretat. Entenem els barris com l'entorn urbà més proper a la ciutadania, delimitat pels desplaçaments quotidians a peu propers al domicili. Per tant, és on cal desenvolupar els programes i les polítiques de convivència, actuant-hi i tenint en compte les diferents veus i actius del barri. És des de la proximitat del barri i des del seu coneixement que cal definir les actuacions en matèria de convivència i de percepció de seguretat, posant especial èmfasi en les actuacions preventives. La proximitat s'ha de traduir en una resposta adequada i immediata a l'heterogeneïtat de les realitats socials, culturals i econòmiques que tenen lloc a les nostres places, carrers i parcs.

Reforçar aquest fet des de la proximitat, per servir més i millor les necessitats de la ciutadania, i el desplegament de polítiques transversals, especialment pel que fa a mesures preventives, ens ha d'ajudar a trobar solucions als problemes actuals de trencament de la convivència. Una societat madura ha de ser aquella que afronti els desajustos convivencials en el si de la normalitat en l'àmbit relacional, on l'administració pugui garantir l'arbitratge, no com a mode de desistiment dels reglaments jurídics, sinó per prevenir i arranjar situacions que són fruit de les dinàmiques convivencials.

Com afavorir el marc relacional a peu de carrer amb la transformació de l'entorn més immediat i un espai públic més amable, com afavorir l'economia de proximitat a través de la incentivació de polítiques i promoció del comerç local, com afavorir el civisme a través de campanyes de sensibilització adreçades a tothom o específiques per a col·lectius –com ara els escolars–, com ordenar el trànsit viari i la convivència entre bicicletes i vianants o entre els mateixos vehicles, són algunes de les qüestions que ens hem de plantejar.

Una altra qüestió seria com fer aconseguir que no hi hagués d'haver una frontera municipal per detectar comportaments relacionals, la qual cosa obliga a canalitzar esforços en un mateix sentit i a unificar criteris d'intervenció i d'acció del territori. És a dir, el camp de treball és extens, de la mateixa manera que els treballs són multidisciplinars i transversals, i des d'una perspectiva metropolitana es pot, no només observar, sinó proposar marcs de referència d'actuació o de posada en comú per millorar la gestió de la convivència.

UNA GOVERNANÇA PER A LA INCLUSIÓ

Tal com venim insistint, la cohesió territorial i la inclusió social, el benestar i la garantia dels drets socials ha de ser un eix central de les polítiques de l'AMB dins del marc institucional i competencial assignat, conjuntament amb els ajuntaments i en coordinació amb tota la resta d'administracions que hi intervenen, assolint el rol que a cada situació pertoca. Precisament, la racionalització i l'aclariment d'aquest rol farà que s'optimitzin els recursos cap a la ciutadania d'una manera més ràpida i eficaç.

En el context actual, el correcte desplegament de les polítiques socials exigeix enfortir un model de governança coordinat amb els ajuntaments que formen part de l'AMB, amb el qual la ciutadania i la societat civil vegin enfortit el paper a desenvolupar, la corresponsabilització per una banda i la incorporació en la participació d'entitats en la gestió i prestació de serveis per una altra, que hauran d'esdevenir una praxi habitual i recomanable. Dins d'aquest context, les entitats del tercer sector social hauran de jugar un paper important, sobretot tenint present que la majoria d'aquestes entitats no tenen inserida la delimitació metropolitana en la seva cultura organitzativa.

Aquest fet ha de ser la prova d'una vitalitat de la nostra societat metropolitana que s'organitza per participar en la resolució dels seus problemes. Aquest pot ser el distintiu entre la nostra metròpolis i la resta. Per tant, un dels treballs a realitzar també haurà d'anar encaminat a que les entitats incrementin el capital social i la pertinença a la realitat metropolitana, amb atracció de voluntariat i d'idees per ajudar a la inclusió i a la cohesió social, traslladant els valors socials metropolitans, potenciant el treball del tercer sector en projectes de cohesió i convivència que requereixin la cooperació i la complicitat de diversos agents i que eixamplin els models i les estratègies de participació de la societat metropolitana en els projectes col·lectius.

CONDICIONANTS INSTITUCIONALS I COMPETENCIALS

Les polítiques socials o d'inclusió social han recaigut "tradicionalment" en les administracions més properes, que són els ajuntaments, moltes vegades a causa de les anomenades competències impròpies; és a dir, en "terra de ningú". Són aquells espais en què algunes administracions no estaven obligades competencialment a intervenir, però que a la vegada tampoc no se'ls prohibia que hi intervinguessin.

El marc legal pel qual es regeixen moltes vegades és confús i ara encara més, a causa de les limitacions, retallades i canvis en l'orientació política, sobretot des de les limitacions que provenen del Govern central en aplicació dels paràmetres d'actuació derivats de la crisi econòmica. En aquest context, les polítiques locals es troben sotmeses al discurs general de l'economia que posa en qüestió i obre incògnites sobre la continuïtat de les prestacions dels serveis.

El marc legal vigent es troba sota el paraigua de la Llei de serveis socials, la Llei dels drets i les oportunitats de la infància i l'adolescència, i la Llei de promoció de l'autonomia personal i d'atenció a la dependència en allò que fa referència a serveis socials i personals de titularitat no autonòmica. L'altre aspecte són els serveis educatius i sanitaris que, malgrat que els ajuntaments no tenen competències per gestionar-los, arran de les retallades pressupostàries estan plenament inclosos en l'agenda pública dels municipis amb pràcticament nul·la capacitat d'incidència, tot i ser un element de forta pressió ciutadana.

Totes aquestes normes van comportar un canvi legislatiu històric i, alhora, un salt qualitatiu important, ja que han permès parlar de drets subjectius i d'universalització de serveis, fent visible el compromís amb les persones, amb una especial atenció a les més vulnerables. El desplegament complet d'aquest marc legal no és ni ha estat, ni serà fàcil, atès que requereix d'un gran esforç en recursos econòmics, humans i en equipaments, en un moment que ha coincidit amb l'inici d'una crisi econòmica que també ha incrementat la pressió sobre els serveis socials.

Si bé el marc competencial de l'AMB és limitat en aquest camp i queda clar que avui dia els ajuntaments despleguen polítiques socials molt importants i des de la proximitat, la nostra reflexió es basa en el fet d'entendre com, des de la institució metropolitana, es pot impulsar aquest àmbit en tres direccions:

- Cap al fet que els municipis vegin reforçades les polítiques socials, en sentit ampli, amb tot el suport i la coordinació entre els municipis, en aspectes referents a la mobilitat, el medi ambient, la planificació del territori, el tractament de l'espai públic, etc., dins del marc de les competències de l'AMB.
- Com donar suport amb mesures concretes i directes, com el Pla de suport als ajuntaments d'estímul de l'activitat econòmica i millora de la qualitat de vida, en el qual es



plantejaven actuacions precises en el camp de l'ocupació de les persones aturades. Però també és tan important com això el treball d'extensió de la mobilitat, de mesures contra la pobresa energètica o tot el suport a la rehabilitació d'habitatges, per posar-ne tres exemples.

- Per últim, com coordinar les polítiques socials i de qualitat de vida entre els municipis per homogeneïtzar-les, elaborar criteris comuns d'actuació davant certs temes (convivència, per exemple) i impulsar projectes supramunicipals, en especial en territoris concrets on el referent de proximitat abasta més d'un municipi en els espais fronterers.

Altrament, el marc competencial local respecte a l'AMB pot canviar en els propers anys, ja que el reordenament territorial, promogut pel Govern i el Parlament de Catalunya, pot modificar aquest mapa competencial i dotar l'AMB d'unes competències en matèria de polítiques socials inexistents fins al moment, amb l'absorció del treball que els consells comarcals actualment despleguen en determinats municipis i amb determinades competències.

En síntesi, els principals àmbits que identifiquem com de necessària intervenció en matèria de cohesió i inclusió social en un sentit ampli són sis:

- Suport a processos d'inclusió social, mitjançant polítiques d'ocupació i igualtat d'oportunitats, que es desplegarà en el procés de desenvolupament econòmic que s'impulsarà des de l'AMB.
- Suport a projectes de creació d'ocupació en el conjunt de plans que despleguin els ajuntaments, tant de política social com de rehabilitació d'habitatge i de millora dels polígons industrials i d'activitat econòmica.
- Propostes d'ajut i suport a les famílies en temes de pobresa energètica o del preu de determinats serveis bàsics.
- Suport a les polítiques d'habitatge municipals, orientades a col·lectius amb més necessitat.
- Disseny de mesures i actuacions en matèria d'espai públic, orientat a la millora de la convivència.
- Propostes de millora d'accessibilitat a polígons d'activitat econòmica i, en general, de millora del transport públic per garantir més equitat en la recerca d'ocupació i de més qualitat en la mateixa ocupació laboral.

És en aquest context que les polítiques de cohesió i inclusió social, a l'AMB, tindran dos vectors d'intervenció:

- El desplegament de polítiques en matèria d'inclusió, convivència, habitatge, barris i espai públic que puguin contribuir a la millora col·lectiva de la qualitat de vida al territori.
- La impregnació d'aquest enfocament en el conjunt de les polítiques de l'AMB com a

vector analitzador i de proposició, particularment en els aspectes que afecten problemàtiques de gènere, de vulnerabilitat social, d'atenció a col·lectius més febles –sobretot infància i adolescència–, etc., i les que tinguin incidència en aspectes econòmics, atenent al fet de la impossibilitat de plantejar un model de creixement que no contempli la necessària intervenció en el camp de la inclusió social.

L'ESTRATÈGIA PER A LA INCLUSIÓ SOCIAL I EL COMBAT CONTRA LA POBRESA

D'acord amb el que s'ha anat apuntant, es pot afirmar que l'estratègia d'inclusió social de l'AMB ha de consistir a fomentar el desenvolupament econòmic i social, basat en actuacions directes, en el marc d'un model que afavoreixi la millora de la qualitat de vida dels municipis en general.

L'estratègia d'inclusió social s'ha de fonamentar en la recerca d'un model inclusiu, basat en la recuperació dels valors convivencials dels barris, assolint nivells d'intervenció que permetin la reducció de la conflictivitat i el deteriorament d'edificis i de l'espai públic, potenciant la integració social de tots els col·lectius que formen part del veïnatge i en la protecció dels serveis mínims bàsics garantits.

L'estratègia d'inclusió social ha de treballar transversalment amb la resta d'àrees de l'AMB, integrar els seus criteris a les polítiques comunes i a les properes iniciatives de planificació en tots els sectors de l'AMB. Caldrà, també, cercar les propostes necessàries que siguin efectives en tot l'àmbit metropolità, tenint present la singularitat de cada municipi i anar-les implementant i modificant, sempre amb la connivència dels municipis, allà on les hagin desenvolupat, seguint l'actual marc competencial i el futur.

Finalment, cal entendre que aquesta radiografia social ens indica que l'AMB es troba en un entorn de notables desigualtats socials que ens ha d'exigir treballar per una "inclusió social plena". Aspectes com les mateixes dinàmiques socials, d'habitatge, de la construcció dels barris o de la transformació de les centralitats, les noves polaritats, l'aprofitament i ús de l'espai públic i la convivència configuren aquesta realitat social actual. En aquest sentit, també caldria, preveure l'assumpció de noves competències –en un grau menor que en la resta–, posant la màxima atenció perquè condueixin a propostes assolibles, amb rigor i eficiència, d'acord amb les necessitats de les persones i de la realitat social metropolitana.

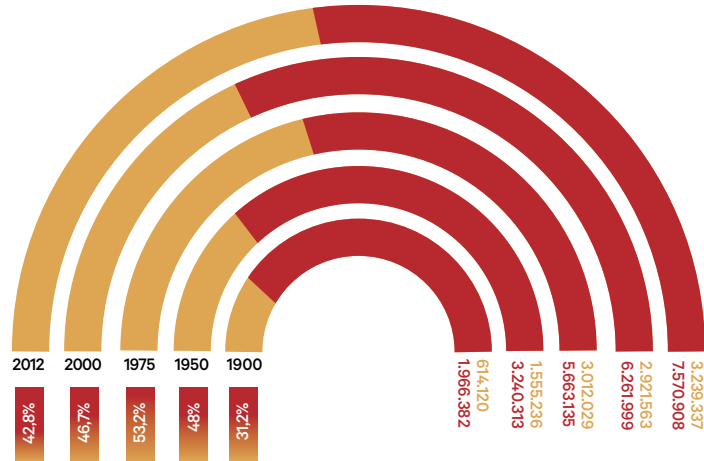
A mode de conclusió i tenint presents tots aquests aspectes referents a la inclusió social, els principals reptes de la metròpolis barcelonina, en aquest àmbit són:

1. Com afrontar la varietat de la societat metropolitana, amb la creixent desigualtat, amb tots els indicadors de les característiques demogràfiques, l'augment de la vulnerabilitat, els aspectes de dependència, salut i educació. Com afecta el capital social i la seva implicació participativa en una societat del segle XXI? I com intervenir en les mesures necessàries per garantir la inclusió que corresponen al combat contra l'atur i la preparació de la gent per als nous escenaris econòmics.¹
2. Com plantegem el debat de les necessitats d'habitatge. Com es garanteix la universalització dels serveis, l'extensió i dimensionament dels equipaments de proximitat. Com abordem o planifiquem polítiques de cohesió en els barris. Com es reorienten les estratègies sobre l'espai públic i, fruit de la diversitat, com projectar solucions a la convivència i preveure les situacions de futur.

¹ Aquest repte és tractat en el capítol Desenvolupament econòmic, que ha treballat per crear consciència, identitat i implicació per part dels agents públics i privats.

Evolució de la població. Catalunya 1900-2012
(Font: AMB)

AMB ●
CAT ●



Per aquesta raó, els temes que cal abordar de cara al futur es canalitzen en dues prioritats:

- Combatre a la desigualtat i la pobresa, i fomentar la cohesió social i la convivència
- Barris, espai públic i habitatge

Alhora, aquestes dues prioritats s'organitzen en sis línies d'intervenció:

- Realitat social i combat contra l'exclusió i la vulnerabilitat
- Convivència
- Barris
- Espai públic
- Equipaments de proximitat
- Habitatge

PRIORITAT 1. COMBAT A LES DESIGUALTATS SOCIALS, COHESIÓ I CONVIVÈNCIA

1.1. REALITAT SOCIAL I COMBAT A LA POBRESA, L'EXCLUSIÓ I LA VULNERABILITAT

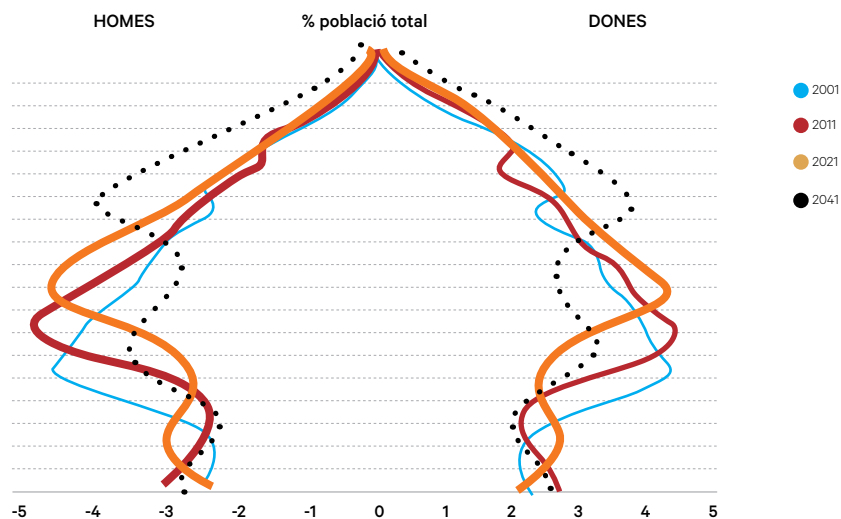
En el context de les societats democràtiques avançades, i particularment en el marc de la Unió Europea, la cohesió social ha esdevingut un compromís col·lectiu per tal de reduir les desigualtats i evitar dinàmiques de polarització social.

Con s'esmenta més amunt, entre les múltiples definicions que s'han plantejat del concepte d'inclusió o cohesió social, la formulada pel Consell d'Europa és segurament la més generalitzada. Aquest organisme defineix la cohesió social com «l'habilitat de la societat per assegurar el benestar de les persones en quatre nivells: 1. L'accés lliure i igualitari als recursos 2. El respecte per la dignitat individual i col·lectiva 3. El manteniment de l'autonomia individual i col·lectiva i 4. La participació responsable de les persones a la vida comunitària».

L'elaboració d'una diagnosi sobre l'estat de la cohesió social al territori metropolità es realitza a partir de dues bases que actuen de manera transversal, sectorialment i territorial, que interrelaciona l'espai amb allò que s'hi fa (contingut i continent).

Òbviament, per poder realitzar les propostes cal conèixer aquesta realitat o "fotografia" actual, des d'un vessant demogràfic i socioeconòmic –(nivell formatiu global de l'entorn metropolità, ocupació, renda, parc d'habitatge, vulnerabilitat social, salut i autonomia personal)–.

Estructura per sexe i edat. Catalunya 2001-2011 i projeccions 2021-2041
Piràmide de població. Catalunya 2001-2011 i projeccions 2021-2041



ASPECTES DEMOGRÀFICS METROPOLITANS

Després d'un decenni d'expansió demogràfica basada en una intensa immigració, tal com estava explicat en el Marc General del present apartat, l'àrea metropolitana de Barcelona, a l'igual de Catalunya i el conjunt d'Espanya, es troba en un moment de contenció del seu creixement. Això comporta la necessitat d'analitzar com s'ha arribat a aquesta situació i què es pot preveure per al futur. Només a partir del coneixement de la població metropolitana es pot entendre quins són els horitzons i els escenaris de futur.

La distribució de la població ha estat variada des de la segona meitat del segle xx. Durant els anys seixanta, la població de Catalunya, i més concretament la del territori metropolità, va experimentar un creixement molt important i es va produir un procés de redistribució territorial a causa de la combinació de la demografia (diferents moviments migratoris), amb el creixent urbanisme (processos de densificació dels nuclis més importants) i aspectes lligats a la barreja de les cultures i societats (l'ampliació i millora de les xarxes de transport, la descentralització cap a la primera i la segona corones metropolitanes...).

L'àrea metropolitana de Barcelona va augmentar en 1,6 milions de persones (quasi mig milió a Barcelona ciutat). Aquest procés de redistribució territorial va transcórrer per diferents etapes i no va tenir un desenvolupament lineal ni homogeni. El pes de la ciutat de Barcelona disminueix (passant d'un 40 % de la població catalana, al 22 % el 2010). En els municipis que formen part de la resta de l'àrea metropolitana va augmentar proporcionalment (passant d'un 9 % al 21 %).

La primera onada migratòria procedia de l'Estat espanyol (d'Andalusia, Múrcia i Extremadura principalment), motivada per la millora del mercat laboral de Barcelona i el seu entorn, amb oferta de mà d'obra, sobretot en el sector industrial i de la construcció.

Durant aquest període es produeix una saturació de la ciutat central (anys setanta), molt densament poblada, i aquesta es desborda cap al seu entorn immediat (primera corona AMB), tant des del punt de vista residencial com de l'activitat econòmica, creant processos d'urbanització intensius. Per tant, mentre la ciutat s'estancava, els municipis de l'entorn continuaven creixent.

Un altre dels factors d'aquest creixement fou l'increment de les taxes de natalitat, la consolidació d'una classe mitjana emergent, uns nous hàbits de consum d'una societat caracteritzada per la possessió de nous productes. Una societat amb unes condicions socials molt precàries que es va anar transformant progressivament en una societat més diversificada. Dels anys 80 als inicis del segle XXI, es produeixen migracions internes en el territori de l'AMB que no suposen un creixement demogràfic, tot i que gradualment s'anava produint una pèrdua de població, malgrat i la redistribució interna a través d'una migració continuada des de Barcelona. El final del procés migratori i la davallada generalitzada de les taxes de natalitat expliquen l'estabilitat global de la població, a més dels canvis en el model de mobilitat i en el mercat de la vivenda. La densitat demogràfica de la ciutat central expulsa i provoca la migració residencial cap a la resta dels municipis del territori metropolità i de la regió metropolitana, estimulada per la possibilitat de trobar habitatge a preus més assequibles en un mercat immobiliari que oferia unes condicions d'habitabilitat i d'entorn més avantatjoses i atractives, a les quals s'afegien bones condicions de mobilitat gràcies a la construcció d'infraestructures viàries ràpides.

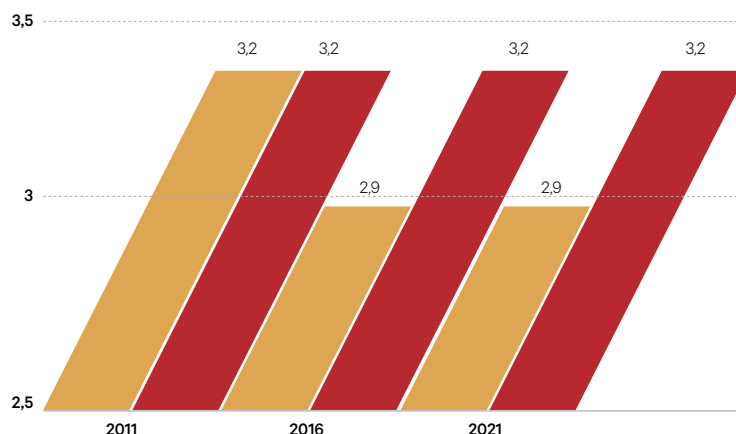
Pel que fa a l'evolució social, a partir dels anys 80, amb l'increment continuat del nivell de renda, es va consolidar l'ampliació de la classe mitjana que ha estat la base sobre la qual s'han fonamentat molts dels canvis socials i culturals que s'han esdevingut en els darrers trenta anys. Durant els primers anys del segle XXI es produeix un altre canvi de tendència demogràfica: la ciutat de Barcelona i les ciutats grans del seu entorn comencen a guanyar població amb l'arribada d'una onada migratòria de fora de l'Estat espanyol (d'Amèrica Central i del Sud, del nord d'Àfrica i d'Àsia, principalment). Aquest creixement compensa les pèrdues de l'emigració interna i, a la vegada, incrementa la població de les ciutats centrals. Aquesta immigració es va aturar arran de la crisi econòmica i financera global i de l'esclat de la bombolla immobiliària a l'Estat espanyol de finals de la primera dècada del segle XXI.

Tots aquests fluxos demogràfics des de l'exterior cap a Barcelona, la seva regió i l'àrea metropolitana han constituït l'origen de moltes transformacions urbanes i territorials al llarg de la segona meitat del segle passat i la primera dècada del present. Fenòmens com el barraquisme, els polígons residencials d'alta densitat, el reompliment dels teixits residencials històrics i l'extensió i densificació dels nuclis dels municipis de la primera corona metropolitana són mostres del pes del factor demogràfic en la conformació de la ciutat metropolitana. La població és, en definitiva, el subjecte beneficiari de la construcció urbana residencial. El creixement de la població està directament relacionat amb el creixement urbà o amb l'increment de la densitat dels nuclis, i alhora matisada per altres factors econòmics i culturals.

La crisi econòmica iniciada el 2007 ha frenat radicalment l'entrada d'immigrants, base principal del creixement poblacional. Aquest fet ha dibuixat un horitzó d'estabilitat o pèrdua d'habitants en els propers anys, si més no fins que el mercat de treball absorbeixi l'altíssim atur actual i hi hagi una perspectiva de bonança econòmica que capgiri les tendències del creixement de les unitats familiars. Podem apreciar clarament la variació paral·lela que han seguit en els darrers anys els creixements de l'economia, l'ocupació i la població.

El territori metropolità seria l'àmbit que presentaria més contenció demogràfica, comparativament parlant entre aquesta, la regió metropolitana i Catalunya, de manera que al final del proper decenni (2021) mantindria una població inferior o igual als 3,2 milions actuals.

Projecció de la població. Estudis realitzats per l'IERMB i l'IDESCAT



Aquest previsible estancament demogràfic provocarà canvis molt profunds en l'estructura i característiques de la població. L'envelliment, que havia retrocedit en els darrers anys gràcies a les aportacions migratòries, tornarà a créixer, i en alguns municipis i barris ho farà de manera molt intensa, per l'arribada simultània a l'edat de jubilació dels grans contingents de població vinguda de la resta d'Espanya durant els anys seixanta i principis dels setanta.

Amb l'envelliment també augmentarà el nombre de persones que viuen soles, fet que comportarà una disminució de la dimensió mitjana de les unitats familiars. En sentit contrari, cosa que ja està passant, provoca l'endarreriment en l'edat d'emancipació dels joves, avui majoritàriament atrapats per un atur que n'impossibilita l'autonomia econòmica individual. Així, la formació de noves llars, que és un dels components principals de les necessitats de nous habitatges, pot veure's sensiblement reduïda durant uns quants anys, en ser posposada a l'espera de millors condicions, per remuntar amb força quan aquestes condicions es donin (amb l'augment del parc d'habitatges buits).

A més d'aquest, altres factors de previsió incerta incidiran en l'oferta i en la demanda d'habitatges, en un mercat que haurà d'abordar la seva reestructuració i dimensionament tot fent front, alhora, a l'absorció del gran excedent acumulat de vivendes buides o pendents de finalització o comercialització.

En aquest context, també el sector públic haurà de redefinir el seu paper, endegant polítiques adequades a la nova situació sociodemogràfica i al marc econòmic postcrisi. Més enllà d'avaluar la quantitat de nous habitatges que cal preveure, caldrà concretar on, per a qui, de quines tipologies, i en quines proporcions es distribuirien entre obra nova i rehabilitació, amb una creixent importància d'aquesta segona opció.

D'altra banda, i juntament amb l'atenció a les noves necessitats urbanes, caldrà abordar la correcció de certs dèficits, sobretot aquells que han quedat enquistats en zones on greus i persistents mancances urbanístiques i de serveis se sumen a les dificultats econòmiques dels seus residents i on conflueixen altres factors culturals i socials que afavoreixen la vulnerabilitat i la marginalitat. En aquests espais, la millora de les condicions de l'edificació, de la urbanització i de la facilitació dels serveis són condicions imprescindibles per a la seva regeneració social.

NIVELL DE FORMACIÓ

L'any 2011, a l'àrea metropolitana de Barcelona, el 43,6 % de població de 16 anys i més gran ha finalitzat els estudis obligatoris o inferiors, el 25,4 % ha finalitzat els estudis secundaris postobligatoris i el 30,3 % ha assolit una titulació d'estudis superiors.

Respecte l'any 2006, a l'àrea metropolitana s'observa un increment del grau de formació de la població que s'explica per una disminució del percentatge de població de 16 anys i més gran que només ha finalitzat estudis obligatoris o inferiors. La proporció de població amb menor nivell formatiu disminueix del 45,0 % al 43,6 %, mentre que s'incrementa del 24,1 % al 25,9 % el percentatge dels que han assolit estudis secundaris.

Pel que fa al nivell de formació segons les característiques de la població, al 2011 els homes presenten un nivell de formació més qualificat que les dones. El percentatge d'homes de 16 anys i més gran que han assolit un nivell de formació superior és més alt que el de dones (31,7 % i 28,9 %, respectivament). Però la diferència més important es reflecteix entre la població que només ha acabat l'educació obligatòria o inferior, on s'observa una representació femenina més àmplia que la masculina (46,4 % i 40,6 % respectivament). Aquestes diferències vénen explicades en gran part pel pes de les generacions velles en les quals el nivell educatiu de les dones era molt inferior. En conseqüència, les diferències en el nivell de formació segons sexe són més acusades allà on la població està més envellida i on també cal tenir en compte les característiques del mercat de treball local, molt més qualificat a la ciutat que en d'altres indrets.

D'acord amb això, el nivell d'estudis disminueix a mesura que s'incrementa l'edat de la població (vegeu figura 1). Al 2011 en el grup d'edat de 25 a 34 anys, un 45,2 % de la població ha finalitzat els estudis superiors. Aquest percentatge es redueix a un 39,5 % entre la població de 35 a 54 anys, a un 21,7 % entre la població de 55 a 64 anys i a un 12,7 % entre la població de més de 65 anys.

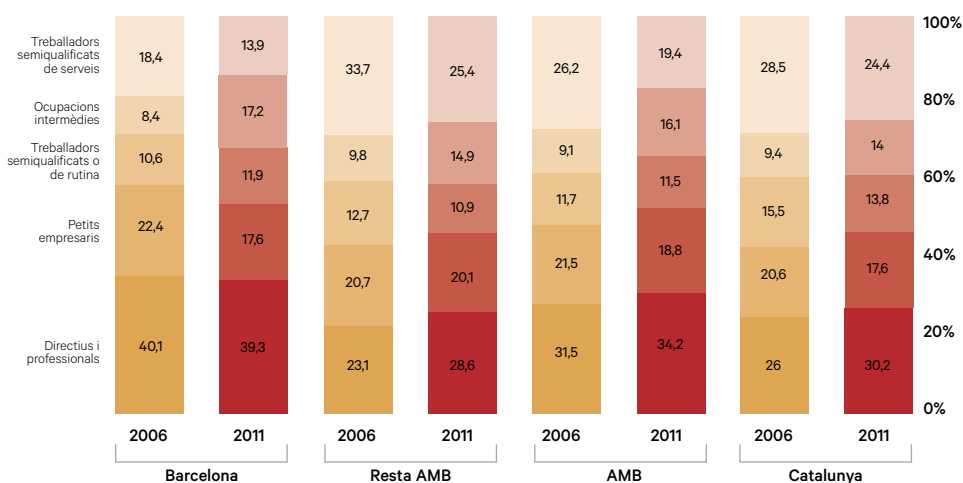
Segons el lloc de naixement de la població metropolitana, l'any 2011 els nascuts a Catalunya són en termes generals el col·lectiu que presenta un nivell educatiu més alt, seguits dels que han nascut fora d'Espanya (majoritàriament població jove). Per contra, fins a un 65,6 % de la població de 16 anys i més gran nascuda a la resta d'Espanya només ha acabat els estudis obligatoris o menors. Aquests resultats presenten diferències significatives en funció del lloc de residència dins del TM. Així, a grans trets, es podria dir que la població de 16 anys i més gran que viu a la ciutat de Barcelona i que ha nascut fora de Catalunya o fora d'Espanya tendeix a tenir una formació més elevada que les persones d'aquest mateix origen que viuen a la resta del territori metropolità.

ABANDONAMENT PREMATUR DELS ESTUDIS

Durant el període 2006-2011 s'observa una reducció de l'abandonament prematur dels estudis al territori metropolità, del 21,2 % al 19,6 %. Aquesta millora és especialment rellevant al conjunt de la província de Barcelona, on la taxa ha passat d'un 26,6 % el 2006 a un 22,2 % el 2011. En canvi, en el conjunt de Catalunya és pràcticament insignificant (del 27,9 % al 27,3 %). L'efecte de les polítiques dirigides a aquesta problemàtica, així com la incidència de la crisi –que fa que al trobar en tenir més dificultats per trobar feina una vegada acabats els estudis obligatoris els joves, segueixin estudiant,– estarien entre els principals factors que ajuden a entendre aquests resultats.

Evolució de la distribució de la població ocupada segons una classificació socioeconòmica. Barcelona, AMB i Catalunya, 2006 i 2011

Font: Idescat i IERMB. Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2006 i 2011



Per sexe, al territori metropolità, l'any 2011, la taxa d'abandonament prematur dels estudis entre els homes és del 26,0 %, mentre que entre les dones és del 13,5 %, i per tant significativament menor.

ESTRUCTURA OCUPACIONAL I L'IMPACTE DE L'ATUR EN TEMPS DE CRISI

Després de l'espiral de destrucció d'ocupació que ha provocat la crisi econòmica iniciada al 2008, l'estructura socioeconòmica de la població resident al territori metropolità ha tendit a polaritzar-se, guanyant pes relatiu tant la classe de serveis² (23,3 %) com l'estrat de treballadors no qualificats de rutina (22,0 %), molt relacionats amb la classe obrera industrial i del sector de la construcció. El 2011, més de la meitat de la població metropolitana de 16 anys i més gran pertany a aquestes dues classes socials, mentre que la resta es reparteix entre el grup d'ocupacions intermèdies (16,2 %), integrat bàsicament per perfils professionals qualificats sense responsabilitat als seus llocs de treball; els treballadors no qualificats de serveis, vendes o treballs d'oficina (12,6 %), i els petits empresaris i autònoms que conformen el 10,4 % de la població metropolitana. Per últim, un 15,4 % (390,4 milers de persones) de la població metropolitana de 16 anys i més gran són aturats de llarga durada i persones que no han treballat mai.

Els tipus d'ocupació que s'han reduït més entre 2006 i 2011, tant a la demarcació de Barcelona com al conjunt de Catalunya, són precisament les que es troben els estrats intermedis, reforçant aquesta tendència cap a la polarització social. Aquests són, d'una banda, els treballadors semiqualficats de la indústria i els no qualificats de rutina –agrupats en la categoria 'treballadors semiqualficats o de rutina– i, d'una altra, les ocupacions intermèdies³, una classe integrada bàsicament per encarregats, tècnics i empleats administratius qualificats.

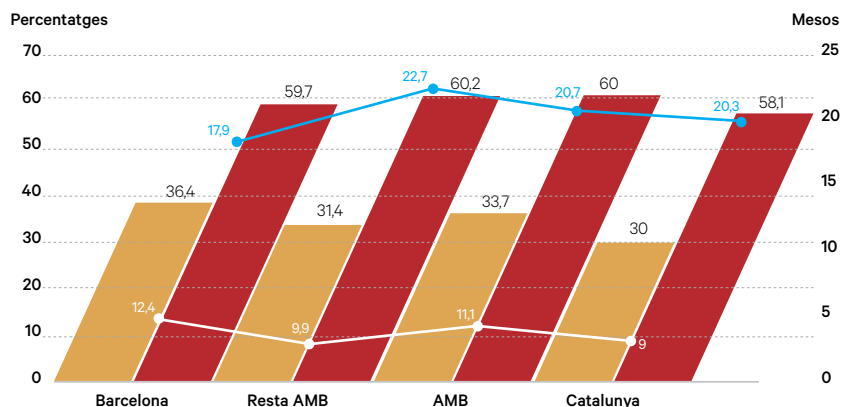
Una altra conseqüència rellevant que es desprèn de l'impacte de la crisi en el mercat de treball és que la relació entre la població ocupada i la població aturada o inactiva (econòmicament dependents) s'ha capgirat completament entre 2006 i 2011, de manera que el volum de població aturada i inactiva ha superat el de població ocupada a l'àrea metropolitana. Aquest fenomen queda reflectit amb l'increment que es produeix de l'índex de dependència econòmica durant aquest període, que passa del 0,78 al 1,07. Dins del territori metropolità, però, es detecten diferències importants entre la situació de la ciutat de Barcelona (del 0,86 a l'1,02) i la resta del territori metropolità (del 0,71 a l'1,12).

² Aquesta classe inclou empresaris amb empreses de més de 10 treballadors, directius i gerents, professionals liberals i administratius i tècnics qualificats amb responsabilitat.

³ En aquest text s'assumeix el mot 'classes intermèdies' de John Golthorpe per identificar el conjunt d'ocupacions amb una relació laboral a mig camí entre la relació de contracte de treball pura i la relació de contracte de serveis. Vegeu, per a una descripció amb més detall, l'annex sobre la Classificació socioeconòmica europea.

- Taxa d'atur de llarga durada 2006
- Mitjana de mesos buscant feina 2006
- Taxa d'atur de llarga durada 2011
- Mitjana de mesos buscant feina 2011

Taxa d'atur de llarga durada. Barcelona, AMB i Catalunya, 2006 i 2011



Al territori metropolità, el perfil social més afectat per l'increment de l'atur en el context de crisi econòmica es podria definir com el d'homes menors de 50 anys, nascuts a Catalunya, amb estudis no universitaris i que ocupaven posicions qualificades o semiqualficades en el mercat de treball. Un perfil força coherent amb el fet que la construcció i, sobretot, la indústria, han estat els dos sectors on més ocupació ha estat destruïda. Amb la crisi, els motius pels quals es perd la feina també s'han modificat amb la crisi, tornant-se més involuntaris. Al 2011, la finalització del contracte continua sent la raó principal de pèrdua de feina (34,3 % al 2006 i 39,9% al 2011) i els acomiadaments es mantenen també com el segon motiu en importància en la pèrdua d'ocupació, tot i que han augmentat la seva incidència respecte al període precrisi (23,3% el 2006 i 27,1 % el 2011). A més, resulta també significativa la reducció generalitzada de la pèrdua de treballs derivada de baixes voluntàries (20,7 % el 2006 i 11,7 % el 2011).

Les dificultats per trobar feina en el context actual ha fet augmentar progressivament les situacions d'atur de llarga durada, elevant el risc de desprotecció social. Al territori metropolità la població aturada que fa 12 mesos o més que busca feina s'ha doblat entre 2006 i 2011, i ha passat del 33,7 % al 60,0 %, independentment de si es tracta de dones o d'homes, població jove o adulta, o de gent amb més o menys qualificació formativa. En el mateix període, els perceptors de subsidis de desocupació s'han triplicat a l'àrea metropolitana, del 3,6 % al 9,2 %, amb més intensitat entre els estrats més baixos de l'estructura ocupacional. En aquest sentit, es pot dir que la cobertura social de la desocupació s'ha tornat més assistencial, la qual cosa suposa menors quanties i un horitzó de desprotecció més proper per a les persones que reben aquests tipus d'ajuda. Un dels col·lectius més afectats per aquesta situació és la població potencialment activa de 50 anys i més gran, que pot veure menyscabat greument el seu dret a una pensió de jubilació, malgrat que hagin contribuït a la Seguretat Social durant tota la seva vida laboral.

La incidència de l'atur a les llars ha estat també força elevada des que va començar la crisi econòmica. A l'àrea metropolitana, el percentatge de població de 16 anys i més gran que viu en llars on algun dels seus membres actius està aturat s'ha incrementat entre 2006 i 2011 (del 8,6 % al 14,2 %), i el dels que viuen en llars on tots els seus membres actius estan aturats ha passat del 2,3 % al 9,9 %. En canvi, durant el mateix període, la població que viu en llars on tots els actius estan ocupats s'ha reduït (del 70,1 % al 54,2 %). L'atur a la llar és una de les principals causes de risc de pobresa. A més, la pèrdua del lloc de treball d'un dels membres de la llar acaba reconfigurant la relació amb l'activitat de la resta de membres, sobretot si es tracta

del sustentador principal. Precisament, aquest fet podria estar relacionat amb la reducció considerable que s'ha produït de les llars de perfil clàssic, on el sustentador principal és l'home (ell ocupat, ella inactiva). Al territori metropolità la proporció de persones que viuen a llars d'aquest tipus s'ha reduït entre 2006 i 2011 (del 18,6 % al 12,1 %). D'altra banda, en termes generals, els homes han perdut pes com a sustentadors principals de la llar amb l'arribada de la crisi, mentre que la proporció de persones amb parella en què ella és la potencial sustentadora principal s'ha incrementat substancialment (del 6,2 % al 10,4 % a l'àrea metropolitana)⁴.

RENDA FAMILIAR DISPONIBLE I LA SEVA DISTRIBUCIÓ

La situació de crisi financera i econòmica ha alterat de manera important la distribució de la renda entre la població catalana, tot intensificant la tendència cap a la polarització social que ja es venia produint durant el període de creixement econòmic previ a la recessió econòmica. Aquest augment de la polarització social s'explica sobretot per l'increment de les desigualtats intraclasse i, en aquest sentit, es tracta d'un procés que està comportant efectes transversals sobre tota l'estructura social catalana i metropolitana, encara que les classes mitjanes s'erigeixen com les principals afectades per la pèrdua de poder adquisitiu.

La població metropolitana concentra uns nivells de renda familiar disponible superiors als del conjunt de la població catalana. L'any 2011, la renda disponible mitjana de les llars al territori metropolità és de 28.908 euros anuals. Per persona, la renda disponible se situa en 12.175 euros anuals i per unitat de consum⁵ en 17.748 euros anuals.

Aquesta situació de superioritat en termes de renda mitjana que presenta la població de l'àmbit metropolità respecte al conjunt de Catalunya es produeix també als estrats extrems de la distribució de la renda; és a dir, entre els més rics i els més pobres, mentre que als trams intermedis de renda les diferències interterritorials s'atenuen. Així, el percentil 90 de la distribució de la renda de la població metropolitana, que marca el tall que delimita el 10 % de rendes més elevades, és de 28.956 euros, mentre que a Catalunya és de 27.792 euros. El mateix passa amb el percentil 10, que marca el tall de la distribució de la renda que delimita el 10 % de les rendes més baixes, on la població metropolitana registra 6.333 euros, davant els 5.180 euros que registra Catalunya. És en aquests estrats de renda on la distància entre el territori metropolità i Catalunya és més elevada. D'altra banda, la renda mediana se situa a nivells molt similars en aquests territoris (14.553 euros a l'àrea metropolitana i 14.266 a Catalunya). Així, per als barcelonins més rics el valor del percentil és de 32.056 euros (percentil 90), mentre que a la resta de l'AMB es redueix un 18 %. El mateix succeeix si s'analitza l'altre extrem de la distribució, els residents més pobres de Barcelona (percentil 10) són un 9 % més "rics" que els residents més pobres de la resta de municipis que formen part de la conurbació barcelonina (6.776€ a la ciutat de Barcelona i 6.206 € a la resta de l'AMB). Ara bé, aquesta concentració de la renda també va acompanyada d'una desigualtat més gran.

Les ràtios entre percentils indiquen, a més, que al territori metropolità la desigualtat entre les rendes extremes és menor que a la resta de territoris. El valor de la ràtio S90/S10, que estableix la relació entre 10 % de la població que presenta unes rendes més elevades i el 10 % de la població amb rendes més baixes, és inferior al territori metropolità (4,57) que a Catalunya (5,37), on la desigualtat de rendes extremes és clarament superior. Aquesta desigualtat vindria explicada sobretot pel millor posicionament que presenten les rendes inferiors respecte a la mitjana de la distribució de la renda al territori metropolità, on la ràtio S10/S50 expressa valors més elevats (0,44) que a Catalunya (0,36).

⁴ Els percentatges resulten de la suma de les següents categories: 'Ella ocupada, ell aturat', 'Ella ocupada, ell inactiu', 'El inactiu, ella aturada'.

⁵ La renda per unitat de consum, anomenada també renda personal disponible equivalent, és una estimació individual de la renda familiar disponible comparable entre persones que viuen a diferents llars i que es calcula tenint en compte economies d'escala a les llars. S'obté dividint la renda total de la llar entre el nombre d'unitats de consum. Les unitats de consum es calculen utilitzant l'escala de l'OCDE modificada, que concedeix un pes de 1 al primer adult, un pes de 0,5 a la resta d'adults i un pes de 0,3 als menors de 14 anys.



Dins l'àmbit metropolità, però, la situació és justament la contrària. La ciutat de Barcelona, malgrat que també presenta uns nivells de renda clarament superiors als del conjunt de municipis que conformen la resta, és un àmbit menys cohesionat. La distància entre les rendes extremes és superior a la capital catalana (4,73) respecte a la resta del territori metropolità (3,74). Però, en aquest cas, a diferència del que succeeix al territori respecte a Catalunya, la desigualtat es produeix més com a conseqüència de l'efecte de les rendes superiors. Així ho indica la ràtio S90/S50, que presenta un valor molt més elevat a la ciutat de Barcelona (2,12) que no pas a la resta dels municipis del territori (1,84).

De fet, la ciutat barcelonina s'erigeix com el territori més desigual segons el coeficient de Gini⁶ (0,346), situant-se molt per sobre de la resta del territori metropolità (0,301). El resultat per al seu conjunt, en canvi, confirma que presenta una realitat social interna més cohesionada en termes de renda (0,327) que el conjunt del territori català (0,332). En comparació amb la resta d'Europa, s'ha de dir que el nivell de desigualtat de rendes al territori metropolità i a Catalunya és inferior al del conjunt d'Espanya (0,340) i al d'altres països com el Regne Unit (0,330), Grècia (0,336) i Portugal (0,342). En canvi, el territori català i la metròpolis de Barcelona presenten una desigualtat de rendes més elevada que Itàlia (0,319), França (0,308) o Alemanya (0,290) i molt superior a la dels països nòrdics, que, amb valors del coeficient de Gini, es mouen entre el 0,220 i el 0,250.

Al territori metropolità es pot observar que les principals diferències respecte al conjunt de Catalunya en relació amb la manera com es distribueix la població segons el seu nivell de renda es produeixen sobretot entre els grups de població que se situen als extrems de la distribució. Aquest territori presenta un volum superior de població "rica" i un volum inferior de població "pobra" que al conjunt de Catalunya. En canvi, el percentatge de població que se situa en els trams intermedis (entre el 50 % i el 150 % de la mediana de la distribució de la renda), és molt similar a tots tres territoris, situant-se al voltant del 62 %.

L'HABITATGE COM A INDICADOR SOCIAL

L'habitatge i, en particular, la despesa que suposa per a les famílies aquest bé de primera necessitat, és un altre dels elements clau que s'ha de tenir present per entendre l'augment de les desigualtats socials i les noves formes de pobresa que estan emergint en el context de crisi actual. L'augment continuat del preu de l'habitatge des de finals dels anys noranta a un ritme superior a la inflació, especialment quan es compara amb l'evolució de la renda familiar, va provocar dos fenòmens destacables. D'una banda, es va dificultar enormement l'accessibilitat a l'habitatge de la població que, al mateix temps, no es va veure afavorida per una política social en aquesta matèria. D'altra banda, es van generar una sèrie de circumstàncies que induïen a la compra de l'habitatge a costa d'un elevat endeutament de les famílies.

De fet, en aquell context, llogar l'habitatge va quedar com una pràctica en certa forma "estigmatitzada" i residual, davant la cultura hegemònica de la propietat com a element patri-

⁶ El coeficient de Gini mesura el nivell de desigualtat en un rang de 0 (màxima igualtat) a 1 (màxima desigualtat).

monial, estable i perdurable en el temps. Però, aquest model residencial basat en la propietat i en la mercantilització dels habitatges que ha imperat durant els darrers decennis, deixa a dia d'avui –amb l'esclat de la "bombolla immobiliària"– un panorama desolador. L'efecte més colpidor es plasma en l'augment desmesurat de desnonaments que s'han produït arran de la crisi, l'origen de la gran majoria dels quals es troba en el binomi "endeutament per la compra de l'habitatge-pèrdua de feina".

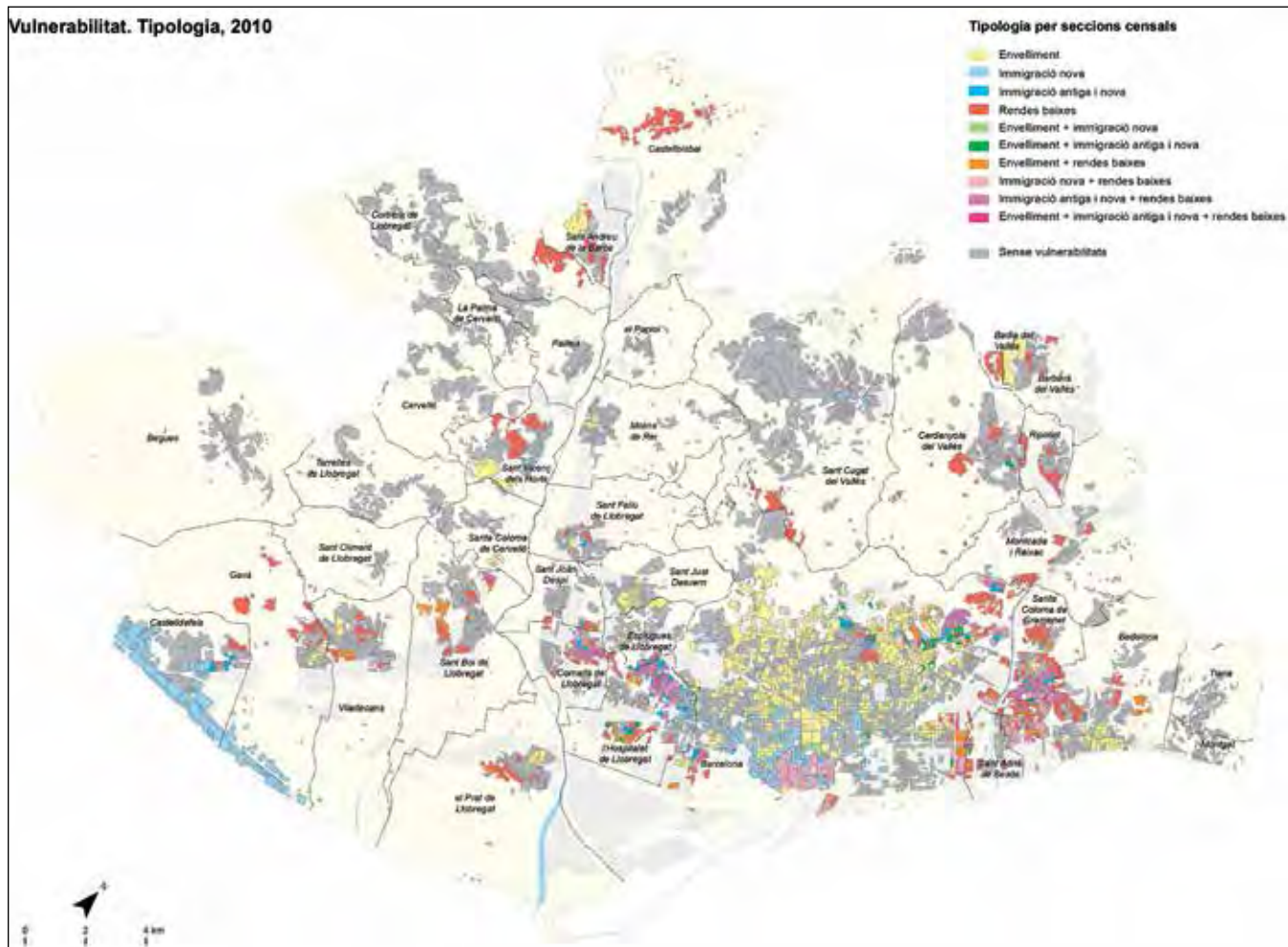
Les despeses anuals destinades a l'adquisició i manteniment de l'habitatge constitueixen per a moltes llars la principal despesa a la que han de fer front. Al territori metropolità, el 22,3 % de les llars pateix sobrecàrrega de despeses associades a l'habitatge (destinen més del 40 % de la renda anual de la llar a pagaments relacionats amb l'habitatge), una proporció molt similar a la que presenta el conjunt de Catalunya (23,2 %). A més, els resultats fan palès que a mesura que disminueix el nivell de renda de les famílies augmenta la proporció de llars afectades per sobrecàrrega de despeses de l'habitatge, fet que posa de manifest la manca de polítiques d'habitatge efectives que garanteixin un accés a l'habitatge en les mateixes condicions per a tot el conjunt de la societat. Així, el sobre esforç econòmic que han de realitzar les classes populars per fer front a uns preus que s'han desorbitat durant el període previ a la crisi econòmica és molt més elevat en relació amb les classes més benestants.

L'elevada part de la renda de les famílies destinada a l'habitatge també es troba a l'epicentre de l'augment de la privació material que s'ha produït entre la població barcelonina i catalana en els darrers anys. La privació material severa de totes les llars de l'àmbit metropolità es quantifica en un 11,1 %, però el percentatge augmenta fins al 16,7 % si el percentatge de renda familiar destinat a despesa d'habitatge se situa entre el 21 % i el 40 % i es dobla si aquest és superior al 40 %. Per contra, quan la proporció de renda de les famílies que es dedica a l'adquisició o al manteniment de l'habitatge no supera el 20 %, les llars que no tenen capacitat per consumir béns bàsics no arriben al 4 %. Per tant, l'habitatge i els seus costos associats constitueixen un factor agreujant de la vulnerabilitat que presenten les llars metropolitanes amb més dificultats econòmiques.

L'AUGMENT DE LA VULNERABILITAT SOCIAL

L'any 2011, a l'àrea metropolitana de Barcelona el 18,6 % de la població (gairebé 600.000 persones) viu amb una renda inferior al llindar de risc a la pobresa de Catalunya (8.560 euros anuals), el qual es fixa com el 60 % de la mediana dels ingressos equivalents disponibles anuals⁷. Entre la població metropolitana, els menors de 16 anys conformen el grup d'edat que presenta un risc més elevat de pobresa monetària (20,9 %; 101,3 milers de persones), mentre que la gent gran (població de més de 64 anys) i la població jove de 16 a 34 anys se situa molt a prop, al voltant del 19 %. Les persones de 35 a 64 anys són les que registren una taxa de risc a la pobresa més baixa, amb valors que se situen al voltant del 17 %.

L'augment de la pobresa infantil que es constata amb les dades evolutives per al conjunt de Catalunya (del 21,7 % al 28,0 %) és un dels problemes més greus que han emergit amb l'arribada de la crisi, ja que resulta una llast per al progrés social i la igualtat d'oportunitats. La pobresa a edats primerenques està associada amb déficits cognitius, baix rendiment acadèmic i, a més llarg termini, amb més dificultats d'inserció laboral i un risc d'atur més alt. En aquest sentit, la pobresa infantil incentiva la perpetuació del cicle de pobresa d'una generació a una altra. El seu augment es deu sobretot, d'una banda, a l'impacte de l'atur i a la tendència a la baixa dels salaris que en l'actual context de crisi afecta sobretot els sustentadors principals



Mapa de vulnerabilitat social
(Font: AMB)

de llars amb nens dependents i, d'una altra banda, a la ineficàcia de les polítiques en matèria de família i infància, en particular de les prestacions econòmiques compensatòries destinades a famílies amb nens a càrrec.

Així ho posen de manifest les taxes de risc de pobresa segons el tipus de llar, que reflecteixen que a l'àmbit metropolità les persones que viuen en llars monoparentals amb nens dependents són les que presenten més risc de pobresa.

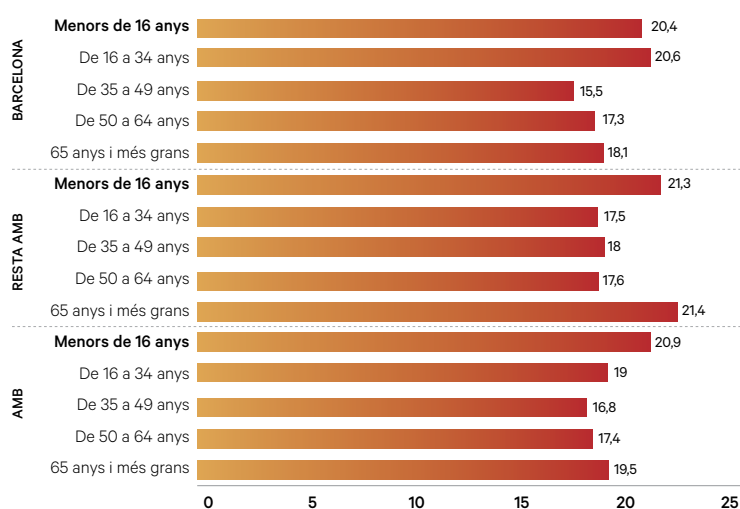
De l'any 2009 ençà, la Unió Europea va adoptar dos indicadors de privació material de manera oficial –la taxa de privació material i la intensitat de la privació– al conjunt dels existents per a la inclusió social⁷, amb l'objectiu de complementar-los introduint una mesura de les pautes de pobresa no monetària. Com no podia ser d'una altra manera, la privació material de la població metropolitana, de la mateixa forma que la catalana i l'espanyola, s'ha incrementat considerablement. El 36,7 % de la població de l'àrea metropolitana de Barcelona no té capacitat per fer front a despeses imprevistes valorades en 750 € i una de cada tres persones no es pot permetre anar de vacances almenys una setmana a l'any. Tanmateix, el 14,3 % dels residents a l'AMB han tingut endarreriments en el pagament del deute adquirit relacionat amb l'accés o el manteniment de l'habitatge, constituint un dels aspectes més rellevants de l'estructura de la privació a l'actualitat. Paral·lelament, la proporció de població que no pot mantenir l'habitatge a una temperatura adient constitueix una altra de les privacions més significatives, que afecta el 12,7 % de la població del territori metropolità. La impossibilitat de gaudir d'una temperatura adient dins l'habitatge és una mesura indirecta de la pobresa energètica i es relaciona negativament amb l'estat de salut de la població especialment vulnerable (infants, gent gran i malalts crònics). La manca forçada de vehicle també és un altre dels ítems que presenta elevats percentatges de privació (26,3 %).

⁷ L'evolució s'ha realitzat comparant les dades de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2011 amb l'Encuesta de condiciones de vida, 2006 realitzada per l'Instituto Nacional de Estadística, INE.

Taxa de risc a la pobresa segons grups d'edat. AMB, província de Barcelona i Catalunya, 2011. Total població

* El llindar de risc a la pobresa de Catalunya és de 8.560 euros.

Font: Idescat i IERMB. ECVHP de Catalunya, 2011



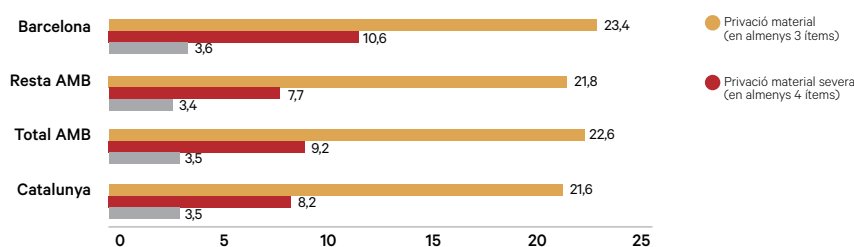
D'altra banda, l'any 2011 el 2,7 % de la població resident a la conurbació barcelonina manifesta impossibilitat de poder ingerir la quantitat de proteïnes setmanal considerada necessària. Per contra, els béns materials considerats més bàsics, com ara la rentadora, la televisió i el telèfon, romanen accessibles per a gairebé la totalitat de la població.

Respecte als indicadors oficials utilitzats per la Comissió Europea (tant la taxa de privació material –comptabilitzada com la privació en almenys 3 dels 9 ítems– com la taxa de privació material severa –comptabilitzada com la privació en almenys 4 dels 9 ítems–), al territori metropolità, la taxa de privació material moderada ascendeix fins al 22,6 % (755 milers de persones) i la taxa de privació material severa al 9,2 % (302 milers de persones).

Pel que fa a la taxa de risc a la pobresa o d'exclusió social⁹ (AROE) –indicador harmonitzat en l'àmbit europeu per fer el seguiment de l'estratègia de creixement de la UE (Europa 2020), i en concret de l'objectiu de lluita contra la pobresa i l'exclusió social,– en l'àmbit metropolità se situa al 28,2 %. L'indicador pretén donar un contingut més multidimensional al concepte clàssic de pobresa, basat en la insuficiència d'ingressos, en la mesura que combina l'aproximació indirecta a les condicions de vida (nivell de renda) amb l'aproximació directa (privacions materials i manca de treball).

Taxes de privació material, privació material severa i intensitat de la privació (Total de població). AMB, província de Barcelona, Catalunya

2011. Font: Idescat i IERMB. ECVHP de Catalunya



⁹ Els 9 ítems de privació que es consideren per a la construcció d'aquests indicadors són els següents: capacitat per fer front a despeses imprevistes; capacitat per anar de vacances almenys una setmana a l'any; capacitat per pagar sense endarreriments rebuts relacionats amb l'adquisició i/o manteniment de l'habitatge i d'altres préstecs; capacitat per realitzar un àpat de carn, pollastre o peix almenys cada dos dies; capacitat per mantenir l'habitatge a una temperatura adient; capacitat per tenir rentadora; capacitat per tenir TV en color; capacitat per tenir telèfon, i, finalment, capacitat per tenir automòbil.

Es pot estudiar el fenomen de la vulnerabilitat al territori metropolità a partir de quatre factors de vulnerabilitat: envelliment, rendes baixes, immigració nova (entre 2000 i 2009) i immigració antiga (entre els anys seixanta i setanta). La immigració antiga no es considera un factor de vulnerabilitat en ella mateixa, sinó només quan es dóna conjuntament amb immigració nova, pels riscos que això comporta de conflictivitat entre l'una i l'altra, ja sigui per diferències culturals o, més en concret, per la competència en l'accés a serveis socials o en l'ús d'espais i equipaments públics.

En cadascun dels factors, s'han considerat vulnerables les seccions que s'allunyen clarament dels valors mitjans de la variable corresponent. La construcció d'un mapa d'intensitat de vulnerabilitat social, que intenta mesurar de manera sintètica el grau de vulnerabilitat, la permet visualitzar a partir del nombre de factors acumulats en cada secció censal i una ponderació de la seva importància, això vol dir que el zoom és metropolità i que, per tant, per parlar dels municipis concretament caldria aplicar les dades existents del municipi.

SALUT I AUTONOMIA PERSONAL

Tot i que la necessitat d'atenció i cures derivades de situacions de manca d'autonomia personal o dependència ha existit sempre, amb especial rellevància a l'inici i al final de la vida de les persones, la dimensió i percepció del fenomen ha adquirit una importància creixent en les societats actuals. El paper canviant de les dones en relació amb el treball remunerat, l'augment de la diversitat de les formes familiars i l'envelliment de la població posen en qüestió la continuïtat del model sobre el qual descansava la cura i atenció a les persones dependents; és a dir, la solidaritat familiar principalment protagonitzada per les dones. En aquest context, la cura ha esdevingut un risc social amb necessitat de resposta col·lectiva i, en conseqüència, subjecta a la intervenció pública.

Les persones dependents¹⁰ representen el 7,1 % de la població de 16 anys i més gran del territori metropolità l'any 2011 (aproximadament 200.000 persones). Aquest percentatge s'ha reduït lleugerament respecte a l'any 2006 (7,7 %), tot i que la desagregació per nivells de dependència aporta matisos importants al descens constatat. Així, durant el període 2006-2011 s'ha reduït la proporció de persones dependents del nivell més lleu (del 4,6 % al 2,5 %), però a la vegada han augmentat els dependents del nivell 2 i especialment les persones que pateixen una dependència més severa, duplicant-se respecte a l'any 2006 (de l'1 % al 2,3 %). Aquesta accentuació de les situacions més greus de dependència s'evidencia encara més a la ciutat de Barcelona (de l'1,1 % al 2,8 %), on el còmput total de persones dependents també ha sofert un ascens entre els anys 2006 i 2011. A la resta del territori, es reproduïx igualment la pauta d'increment de la dependència més severa, però en percentatges totals s'ha reduït la població dependent (del 7,8 al 5,5 %).

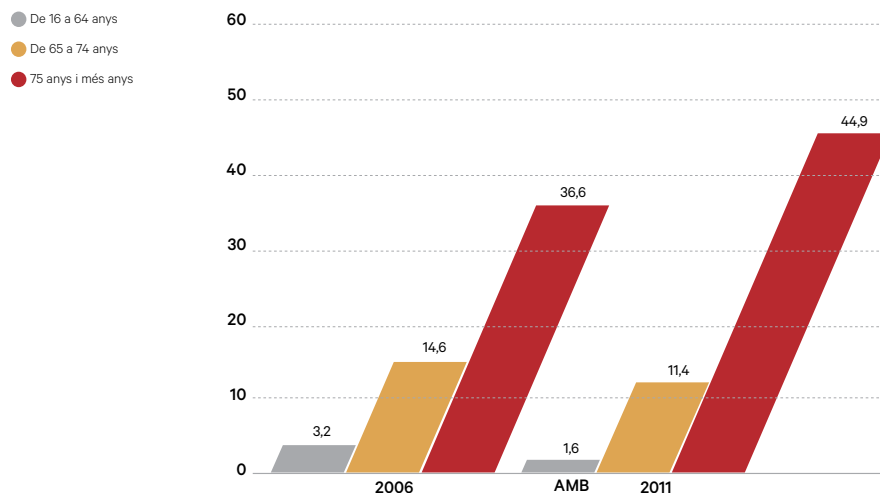
Les persones que presenten limitacions per realitzar activitats bàsiques de la vida quotidiana, però que no necessiten ajuda de ningú, representen el 5,3 % de la població de 16 anys i més gran del conjunt del territori metropolità. Malgrat que l'existència de limitacions no implica necessàriament finalitzar en dependència, sí que es tracta d'un col·lectiu on poden tenir un paper fonamental els serveis de prevenció. Aquest grup s'ha mantingut pràcticament constant entre 2006 i 2011.

Si bé l'any 2006 la classificació de la dependència en nivells mostrava una correlació negativa entre la seva intensitat i el percentatge de persones afectades (a més intensitat de depen-

⁹ Es considera que una persona està en risc de pobresa o d'exclusió social quan, a la llar, on viu es troba o bé en situació de risc a la pobresa, o bé en situació de privació material severa, o bé en llars amb intensitat de treball molt baixa.

Persones dependents segons nivell.

AMB 2006 i 2011. Població de 16 i més anys (%)



dència menys persones dependents), la situació l'any 2011 és força diferent. D'una banda, aquesta correlació desapareix i, de l'altra, la proporció de persones dependents més severes és aproximadament d'un terç.

Malgrat que la dependència no és una conseqüència inevitable de l'envelliment, el risc de perdre l'autonomia personal augmenta significativament amb l'edat. De les persones en edat laboral, al conjunt del territori metropolità només l'1,6 % es pot considerar dependent. La dependència entre les persones més grans, evidencia l'heterogeneïtat del col·lectiu. Així, la manca d'autonomia personal afecta l'11,4 % de les generacions recentment jubilades (de 65 a 74 anys), mentre que per als més vells (75 i més anys) la dependència augmenta fins al 44,9 % l'any 2011. En aquest sentit, les dades reflecteixen com s'ha estès la dependència entre l'any 2006 i 2011 per al grup de més edat a Barcelona ciutat i al conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona, mentre que la incidència s'ha reduït per a la resta de grups d'edat. L'entrada en vigor al gener de l'any 2007 de la Llei 39/2006, de promoció de l'autonomia personal i atenció a les persones en situació de dependència (BOE 299, 15 de desembre de 2006) constitueix un pas endavant en el reconeixement social i la garantia dels drets de les persones dependents en forma de serveis i prestacions. Tal com s'adverteix al gràfic 18, de l'aprovació de la llei ençà s'ha reduït considerablement el gruix de persones dependents que no reben l'ajuda de ningú en favor d'una major intervenció pública i del Tercer Sector, però també degut a l'augment de la mercantilització dels serveis associats a la cura. L'any 2011, la proporció de persones que reben el suport de l'administració pública se situa en un interval entre el 7 % i el 10 % en funció del tipus de limitació. Per la seva part, la contractació de serveis de cura es mou entre el 13 % i el 20 %, el límit superior del qual correspon a les limitacions més severes de les activitats bàsiques quotidianes. Tot i així, la cura de les persones dependents recau principalment sobre la família o sobre altres persones unides per vincles d'amistat (del 63 % al 68 %) i en cap cas ha significat un descens del seu paper com a proveïdora de benestar respecte a l'any 2006.

D'aquestes dades, se'n deriven diferents lectures. En primer terme, es constata que encara hi ha persones que no reben l'ajuda de ningú malgrat manifestar serioses limitacions

¹⁰ S'han comptabilitzat com a persones dependents o amb manca d'autonomia personal aquelles que tenen alguna dificultat (independentment del grau) per realitzar almenys una de les activitats bàsiques de la vida diària incloses al qüestionari de l'ECVHP (sortir al carrer, baixar o pujar escales, moure's dins de casa, vestir-se i rentar-se i menjar sol/a), i que necessiten l'ajuda d'altres persones per realitzar-les. Les persones en situació de dependència es poden classificar, a més, en tres nivells de dependència basats en el tipus d'activitat per a la qual la persona necessita l'ajuda d'algú (dependència de mobilitat, de cura personal i per alimentar-se). La gradació dels nivells de dependència mitjançant l'ECVHP, segueix la mateixa lògica de severitat que l'establerta a la Llei 39/2006 de promoció de l'autonomia personal i atenció a les persones en situació de dependència, malgrat no incloure els mateixos conceptes. Les persones amb limitacions sense dependència, són aquelles que tenen una o més limitacions per realitzar alguna de les activitats de la vida diària, independentment del grau de dificultat, però que no necessiten ajuda per realitzar-les.

d'autonomia (en un interval del 6 % al 14 %). En segon lloc, se'n deriva que gran part de la població disposa de recursos familiars o relacionals que atenuen la seva vulnerabilitat. No obstant això, es posa de manifest el caràcter informal que encara manté la cura i atenció a les persones dependents al territori metropolità, tot oposant-se a la necessitat de professionalitzar aquest tipus d'atenció, tant des del punt de vista dels afectats com dels mateixos cuidadors/es.

Atenent a aquestes observacions, els objectius i iniciatives que es proposen són:

OBJECTIUS I INICIATIVES

Dissenyar un pla per lluitar contra les desigualtats socials d'àmbit metropolità

- Estudi sobre la realitat de la vulnerabilitat social i els seus efectes per impulsar una coordinació que permeti avaluar les necessitats, les polaritats i les diferències socials.
- Suport als ajuntaments (dins del marc competencial i econòmic) en l'àmbit de les polítiques socials i de lluita contra la desigualtat, així com desenvolupament de polítiques o accions comunes en matèria d'exclusió i lluita contra la vulnerabilitat social, i combat contra la pobresa.
- Impuls de sinergies de treball entre els municipis i altres administracions per superar de manera transversal els "buits" existents en l'aplicació de polítiques de cohesió social.

Treballar per potenciar la inclusió social i laboral

- Impuls sistemàtic de polítiques d'ocupació i suport als ajuntaments en funció de les necessitats i demandes¹¹.
- Estudi de les mesures necessàries d'accés al serveis públics, a través d'una diagnosi quantitativa i qualitativa, ràtios de demanda, d'oferta i distància dels equipaments respecte als serveis ofertats.

Treballar per garantir l'atenció total als dependents i evitar el risc d'aïllament social

- Estudi de l'impacte de la dependència al territori metropolità, així com de l'evolució de les prestacions pendents de tramitació final.
- Establiment de criteris de coordinació amb els serveis socials dels ajuntaments per abordar les solucions des d'una visió comuna i global en l'entorn metropolità, particularment en els temes d'emergència social.

1.2. LA CONVIVÈNCIA A LA METRÒPOLI

La garantia de l'exercici dels drets democràtics de les persones en l'espai públic passa a través d'una bona convivència en els barris i en l'entorn més immediat de relació. Per altra banda, la preservació del bé comú, dels espais comuns, dels espais de convivència o dels espais de relacions ha de ser una de les voluntats inherents de la ciutadania i una obsessió per als gestors públics, sigui en el nivell que sigui.

L'aposta per la convivència i l'aplicació de les normes en l'espai públic ha de ser una de les principals premisses. S'ha d'apostar per afrontar el debat de l'espai públic i el seu ús, obrint processos de diàleg amb la ciutadania i amb la resta d'agents socials, proposant revisions d'ordenances que no siguin contradictòries entre si en l'entorn metropolità, que fomentin i garanteixin la convivència en l'espai públic. Aquesta proposta normativa ha de ser sensible

¹¹ Aquest punt està àmpliament desenvolupat en el capítol REM de Desenvolupament econòmic, no obstant això, aprofitem per indicar que l'AMB es planteja continuar donant suport als programes de política social adreçats a l'ocupació durant els períodes en els quals no se superi la situació de crisi actual.

als canvis a què està sotmesa la nostra societat i també ha de ser possible el seu ple desenvolupament, no des d'un caràcter sancionador, sinó amb el del valor de la convivència i el respecte als conciutadans.

CONVIVÈNCIA EN L'ESPAI PÚBLIC

El nostre compromís és garantir aquests drets i fer complir els deures, evitant situacions d'apropiació excloent i la vulneració de les regles del joc. I ho fem desenvolupant tots els instruments de què disposem, i impulsant iniciatives que ens permetin fer-ho, apel·lant al compromís de totes les institucions i entitats, i a la col·laboració de la ciutadania. Per poder tirar endavant aquesta aspiració, cal la redacció i tramitació d'una llei al Parlament de Catalunya sobre l'espai públic i la convivència, perquè serveixi de marc legal i d'empara a les ordenances municipals, i per donar legitimitat jurídica a les actuacions relacionades amb la cura i els usos de l'espai públic.

La governança metropolitana hauria de fer possible la proposta d'una normativa de mínims en matèria de convivència, que tingués el doble vessant de cobrir els buits normatius existents i que recollís les singularitats de cada municipi, coneixedors de la inexistència del marc competencial.

No serà menor una aproximació original i innovadora a aquesta matèria que permeti desplegar recomanacions específiques en aquest camp, particularment en l'àmbit de l'ús de l'espai públic amb propostes concretes que, fins i tot, en alguns casos podrien estar recollides en del mateix Pla director urbanístic i el POUM que d'aquest se'n derivi.

EL PAPER DE LA SEGURETAT EN LA CONSTRUCCIÓ D'UNA BONA CONVIVÈNCIA

La vivència de seguretat als barris de l'àrea metropolitana de Barcelona es concreta en dues dimensions. Una d'objectiva, l'exposició al risc de victimització, i una de subjectiva, el grau de seguretat que s'atribueix al territori. Els índexs de victimització mesuren la proporció de població resident en aquesta àrea que han patit un fet delictiu. L'exposició a l'activitat delictiva ha augmentat en els darrers anys, i enguany l'índex de victimització s'ha situat en el 23,2 %, el més elevat de la sèrie analítica de l'enquesta de victimització¹². Aquest increment es relaciona principalment amb l'augment de la proporció de víctimes en l'àmbit de la seguretat personal.

El segon àmbit més victimitzat és el dels vehicles, i el seu índex també s'incrementa en relació amb l'any anterior. En canvi, les pautes territorials de l'activitat delictiva són similars a la d'anys anteriors. Així, la majoria de fets delictius contra la seguretat personal han passat als territoris més centrals. En aquests casos, la massificació i l'anonimat actuen com a factors delictògens i ofereixen als delinqüents la possibilitat d'obtenir economies d'escala.

Pel que fa a la dimensió subjectiva de la seguretat ciutadana, el barri sempre s'ha considerat un espai més segur que la ciutat. El 2013, la població de l'àrea metropolitana de Barcelona avalua el nivell de seguretat del seu barri amb 6,2 punts i el de la seva ciutat amb 5,9 punts. Aquests valors se situen en una fase de certa estabilitat després de la baixada del nivell de seguretat iniciada cap a l'any 2000, coincidint amb un període d'intenses transformacions demogràfiques i socials. Cal afegir que malgrat aquests processos, els veïns dels municipis més petits del territori metropolità se senten més segurs que els habitants de les ciutats més poblades.

La presència de problemes de convivència dificulta la vivència tranquil·la dels barris. L'any 2012, el 14,2 % de la població metropolitana afirmava que havia patit un conflicte de con-

¹² Enquesta de victimització 2012, realitzada per l'IERMB

vivència. Aquesta proporció va ser del 8,7 % l'any 2011. Aleshores se citaven els sorolls excessius o molestos com el principal desencadenant dels conflictes, seguits de problemes de convivència amb els veïns. La brutícia també emergeix sovint com un focus de conflicte, especialment aquella que implica una manca d'atenció o de respecte per l'espai compartit (excrements dels animals de companyia, embrutar carrers, abocar escombraries fora de lloc, fins i tot s'esmenta la presència de persones que escupen o satisfan les seves necessitats fisiològiques als espais públics). La manca de respecte i d'educació entre veïns i la violència al carrer també estan entre els principals motius de conflicte de convivència.

Per tal d'afavorir i facilitar la posada en marxa de mecanismes i eines en el marc de la convivència, s'haurà de fer un esforç i parar atenció als següents temes clau:

- Necessitat que s'impulsi un marc normatiu de referència per a l'entorn metropolità.
- Intensificació en els aspectes lligats a la informació, la comunicació, la formació i la promoció de la convivència en l'espai públic.
- Aprofitament dels processos de transformació urbana per garantir els diferents usos de l'espai públic per evitar conflictes de convivència.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Impulsar mesures per millorar el marc d'actuació en matèria de convivència.

- Redacció d'un model/proposta tipus ordenança que pugui ser un element de política comuna de referència i homogeneïtzació per donar resposta a les necessitat d'actuació en l'espai públic.
- Cerca dels mecanismes per a la promoció de l'educació en la convivència, implicant tots els agents que conformen els barris i centralitats (associacions de veïns, centres educatius i comerços) per a l'acompliment de les normes de convivència en l'espai públic.

Aprofitar els projectes propers de transformació urbana per millorar l'espai públic amb criteris de facilitació de la convivència.

- Impuls, amb la redacció del PDU, de mesures que permetin reformular els paràmetres de planificació dels espais públics futurs susceptibles de transformació.
- Desplegament d'orientacions i mesures concretes d'assessorament als municipis per tal d'adaptar els espais públics a les noves necessitats derivades dels canvis socials.

PRIORITAT 2. BARRIS, ESPAI PÚBLIC, EQUIPAMENTS I HABITATGE

2.1. BARRIS COHESIONATS

En el projecte metropolità, el barri representa un element fonamental per a la construcció de polítiques de convivència, cohesió i proximitat, a la vegada que és l'espai on es visualitza de manera més palpable la transformació del territori. És fonamental en aquesta etapa de situació complexa continuar amb els projectes de transformació urbana al territori i de consolidació de les polítiques de convivència i qualitat a l'espai públic. S'ha de reivindicar el fet que protar a terme el procés de descentralització des dels nuclis urbans cap a les noves polaritats d'una manera cohesionada, contribueix a reforçar i projectar la Barcelona metropolitana i aquests nous espais i nous eixos cívics metropolitans.

El treball a favor de la cohesió social té dos aspectes que la complementen i que l'enriqueixen. La cohesió territorial n'és el primer, en un sentit ampli que abasta no només l'ordenació del territori, sinó també l'accessibilitat quotidiana a un conjunt d'elements que conformen una expressió de la qualitat de vida i que comprenen des de la promoció d'entorns residencials de qualitat fins a la presència d'infraestructures de transport, així com de serveis socials i personals. L'altre és la convivència; el fet de fomentar polítiques que faciliten compartir un mateix espai i que remeten a la gestió en proximitat d'aspectes com la neteja, la il·luminació o la millora del civisme i de la seguretat. Aquesta interrelació entre cohesió territorial i convivència es concreta en els barris, que a l'àrea metropolitana de Barcelona són la unitat administrativa bàsica i la més propera als seus habitants.

BARRIS: UNA REALITAT SOCIAL

Els nuclis de concentració relacional en l'entorn més propers als individus podria dir-se que són els barris. Òbviament, la gran diversitat d'aquests depèn de molts factors transversals: el moment de la constitució del primer assentament, l'orografia del terreny, el clima, les relacions humanes, les magnituds i onades de creixement, l'ús del sòl i de l'espai urbà (públic i privat), passant així com les actuacions que realitza o no realitza l'Administració, la connectivitat amb altres realitats veïnes... Els barris, doncs, representen el primer factor relacional. Tots aquests fets comporten el que en diríem la segregació urbana, la concentració de persones en funció del seu "estatus social i/o econòmic". La segregació urbana s'accentua per fets imprevisibles o per la conseqüència temporal condicionada. En els moments actuals, aquesta accentuació ha vingut donada per la forta crisi econòmica que ens envolta, i la manera d'afrontar-la de cada barri o de cada nivell d'administració ha servit d'atenuant a aquesta crisi.

En els barris més desfavorits, o on el nivell de vulnerabilitat és més alt (mapa vulnerable), no sempre s'ha afrontat de la mateixa manera, ni ha obtingut els mateixos resultats. Per exemple, els barris on els efectes de la bombolla immobiliària ha fet que la immigració anés substituïnt la suposada població consolidada són els que estan en pitjor situació i els que han quedat més afectats. Mentre que aquells que no han sofert onades migratòries importants han resistit millor la crisi, ajudats també per la implicació social i l'enginy dels ciutadans. En definitiva, l'associacionisme, els projectes col·laboratius, les xarxes ciutadanes les plataformes ciutadanes han contribuït a minvar els efectes del problema, però, òbviament, no poden resoldre les desigualtats existents ni en conseqüència, els riscos de segregació social i territorial.

DEL CREIXEMENT DELS MUNICIPIS A LA LLEI DE BARRIS

Com s'ha dit, l'evolució dels barris ha estat diversa, des dels planificats a partir del PGM de 1976, a la creació de noves zones residencials impulsades pel creixement dels municipis, passant per les onades de cases d'autoconstrucció fora d'ordenament i que van esdevenir, o encara ho són, zones marginals. Totes elles han anat creant vertaderes demandes i escassetat de serveis i els ens locals han hagut d'anar creant noves dinàmiques d'equipaments i serveis de primera necessitat (centres sanitaris, educatius, esportius i, més recentment, socials) per donar cobertura a la població que s'hi ha anat instal·lant i consolidant aquestes noves realitats urbanes.

Sens dubte la creació de l'anomenada Llei de barris des de 2004, en la 1a convocatòria, fins a la darrera que fou el 2010 va representar una revolució. Avui encara hi ha barris que s'estan transformant, però els efectes de la crisi econòmica va determinar suspendre els ajuts i les subvencions i, per tant, paralitzar noves convocatòries.

L'objectiu principal a desenvolupar era la promoció de determinades actuacions coordinades a través de les diverses administracions en aquells barris on es concentraven uns processos de regressió urbanística, problemes demogràfics, econòmics i socials més agreujats. En general es tractava de barris vells o nuclis antics, polígons d'habitatges o àrees d'urbanització marginal amb les característiques de segregació. Les actuacions de plans de millora van incidir en 92 barris de tot Catalunya, que beneficien 810.000 persones, més del 10 % de la població total catalana, i que suposaren una inversió directa de 990 MEUR entre ajuntaments i Generalitat (al 50 %). Del total de projectes, 36 van ser al territori metropolità, més del 39% del total, però amb una inversió que ratllava el 45 % del previst inicialment.

Les problemàtiques, les situacions i les persones són diverses a cada barri. Per això, en el context de la llei de barris els projectes són autònoms i singulars, pensats per a cadascun d'ells en concret, tot i que es fomenta la reflexió global de l'entorn, més enllà del barri. Un altre dels factors que van tenir rellevància fou la creació dels PIA que afronta els problemes de manera integral i estan basats en la participació de tots els agents implicats en la vida del barri –Generalitat, ajuntaments, entitats veïnals, associacions ciutadanes i agents socials i econòmics–, a través dels quals es van crear en total 70 comitès d'avaluació i seguiment.

Els equips multidisciplinars actuen globalment sobre:

- Millora de l'espai públic i dotació d'espais verds.
- Rehabilitació i equipament dels elements col·lectius dels edificis.
- Provisió d'equipaments per a ús col·lectiu.
- Incorporació de tecnologies de la informació als edificis.
- Foment de l'eficiència energètica, estalvi en el consum d'aigua i reciclatge de residus.
- Equitat de gènere en l'ús de l'espai urbà i els equipaments.
- Accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques.
- Desenvolupament de programes que comportin una millora social, urbanística i econòmica del barri.
- Transversalitat.

Finalment, a través de l'oportunitat de l'oferta de la diversitat i intercanvi d'experiències, es va crear un espai permanent de comunicació entre barris per compartir coneixements i experiències, l'anomenada Xarxa Barris amb Projectes, que avui dia encara organitza tallers monogràfics i jornades per seguir en contacte.

LA DIFERENCIACIÓ EN L'ENTORN RESIDENCIAL

La valoració dels barris a l'àrea metropolitana és globalment satisfactòria. Entre els aspectes positius, els veïns destaquen especialment la seva tranquil·litat (33,6 %), el 15,1 % citen la bona localització, el 15,0 % les relacions personals i el 14,6 % refereixen la proximitat i la diversitat d'equipaments.

En resposta a quins són els aspectes negatius del barri, el 28 % de la població metropolitana afirma que no en troba cap. És una xifra suficientment elevada com per prendre-la en consideració. Amb tot, aquesta apreciació positiva no pot fer oblidar que el 22,5 % dels

habitants de l'àrea metropolitana de Barcelona es mostren crítics amb la contaminació i la brutícia, l'11,3 % amb la inseguretat ciutadana i el 7,8 % amb l'alta densitat de persones i de vehicles al barri, entre d'altres aspectes.

Més concretament, les respostes a una sèrie de preguntes sobre el barri mostren l'existència d'un nivell de satisfacció elevat i força uniforme en relació amb alguns serveis generals com els d'enllumenat, asfaltat de carrers o els sistemes de neteja i recollida d'escombraries. Per contra, la valoració d'altres aspectes del barri reflecteixen opinions força més diversificades i s'observen divergències considerables a l'interior del territori metropolità. És el cas dels serveis relacionats amb la mobilitat, els transports i les seves infraestructures, però també en relació amb la qualitat de l'entorn residencial, la seguretat ciutadana i la convivència. Aquestes diferències emergeixen relacionades amb factors físics, com ara la ubicació central o perifèrica dels barris, i també amb la seva estructura socioeconòmica i productiva.

El nivell de satisfacció que expressen els veïns de l'àrea metropolitana de Barcelona en relació amb els serveis que es presten als barris és elevat. Aquestes apreciacions són força homogènies territorialment a l'hora de valorar l'enllumenat dels carrers (6,83), l'asfaltat (6,92), la neteja i els sistemes de recollida d'escombraries (6,61), així com la disponibilitat de contenidors de reciclatge (7,20). Les valoracions de les zones verdes i dels espais d'esbarjo segueixen en canvi una línia de demarcació a favor dels espais residencials del territori i, en conseqüència, són menys satisfactoris en els territoris més centrals i urbanitzats.

Tanmateix, és en relació amb el transport públic on les diferències d'opinió són més remarcables, com a reflex de l'actual desequilibri del sistema entre el nucli central i l'àrea perimetral metropolitana. En aquest sentit, l'eix central de Barcelona és l'àmbit territorial metropolità més ben valorat en relació amb els sistemes de transport intramunicipals, que són els que connecten els barris amb la resta del municipi (7,84). El sistema de transport públic interurbà està, en canvi, molt més desenvolupat en els barris dels districtes perifèrics de Barcelona (7,29) i de la corona industrial metropolitana (7,32), mentre que les mobilitats interurbanes semblen topar amb més dificultats a la resta del territori metropolità.

La satisfacció amb les carreteres i els camins d'accés als barris és elevada en tots els territoris metropolitans (la valoració mitjana ha estat 7,03). Això facilita que les dinàmiques de concentració i dispersió de persones, mercaderies i d'activitats pugui ser sostinguda pels modes de transport privats, contrarestant així la falta de continuïtat del teixit del transport públic metropolità. És una situació que evita l'aïllament i la segregació territorial dels barris, però que també genera una sèrie d'impactes i d'efectes negatius que es reflecteixen en la qualitat dels mateixos entorns residencials. Així, en els barris de l'eix central de Barcelona i de la corona industrial metropolitana es perceben problemes de circulació i de trànsit, a la vegada que la disponibilitat d'aparcament per als veïns del barri estan molt limitades.

L'elevada intensitat d'ús dels espais també té efectes en termes de percepció de contaminació atmosfèrica i acústica, problemes que incideixen en una menor qualitat de vida i de satisfacció amb els barris. De manera general, es pot afirmar que són els veïns dels barris més centrals de Barcelona i els de la corona industrial metropolitana els que es consideren més exposats a aquests riscos i situacions. A la banda contrària, la percepció d'una qualitat ambiental i acústica és més elevada en la corona residencial metropolitana.

Finalment, cal destacar, i no és en absolut poc important, que la rehabilitació i millora dels barris metropolitans té un paper clau en uns moments en què és necessari augmentar la inversió per generar ocupació, particularment d'un sector que està fortament afectat per la crisi, com és la construcció i les professions properes.

Com dèiem, en un espai fortament urbanitzat com l'àrea metropolitana de Barcelona, l'espai construït té un paper primordial en les polítiques urbanes. L'escenari per als propers anys, d'alentiment de la demanda i de buidatge d'habitatges, reforça la importància estratègica de les actuacions de rehabilitació i intervenció en l'espai públic. A més, la rehabilitació, amb una taxa de retorn de la inversió pública del 85 %, es configura com un pilar fonamental per a la creació d'ocupació en el sector de la construcció.

CAPITAL SOCIAL I PARTICIPACIÓ

La valoració de la demanda d'ajuda a la xarxa relacional en diferents situacions de necessitat constitueix un indicador indirecte del capital social de què disposen o poden disposar els ciutadans. No tots els grups socials disposen dels mateixos recursos relacionals i, en conseqüència, de les mateixes oportunitats (gràfic 19).

De fet, a mesura que augmenta la renda familiar disponible, augmenta també la possibilitat de disposar d'una xarxa de suport informal per encarar situacions adverses¹³. Tanmateix, les diferències entre els grups s'accentuen més quan es considera una situació relacionada amb la manca de recursos econòmics, i es tornen més lleus quan es tracta de demanar ajuda en cas de recerca de feina.

Pel que fa a la situació real de manca de recursos econòmics, també s'observen pautes diferenciades en funció de la capacitat adquisitiva de la llar. Malgrat que al conjunt de la conurbació es reproduïx la tendència identificada arreu dels països europeus d'un flux descendent net de recursos dels pares als fills/es molt més freqüent i intens que en la direcció oposada (de fills/es a pares), la intensitat d'aquesta ajuda varia molt entre els diferents trams de renda. Així, dues tercers parts de les persones que han patit manca de recursos econòmics als darrers temps i que pertanyen als nivells de renda més alts han acudit a la generació ascendent, mentre que les rendes mitjanes –en termes econòmics– han comptat amb l'ajuda dels pares en el 34 % dels casos i les rendes més baixes només en un 25 %.

Paral·lelament, per als trams de renda més baixos guanya importància l'ajuda dispensada pels fills/es respecte a les rendes més altes, tot i que en un o altre cas té menys importància relativa. La importància de l'ajuda dispensada per altres familiars no relacionats per filiació, així com la provinent d'amics o coneguts, també és diferent entre nivells de renda, amb més pes per a les classes més baixes. La proporció de persones que ha acudit als serveis públics és gairebé testimonial tots els casos. En aquest sentit, i quant a capital social, prenen més rellevància que es donen segons els nivells de renda, ja que es produeix una retroalimentació de les desigualtats socials. Aproximadament el 10 % de les persones de 16 anys i més grans del territori metropolità que pertany als nivells de renda més baixos i mitjans, no ha acudit a ningú quan ha tingut dificultats econòmiques, mentre que per a les rendes més altes el percentatge és només del 2 %.

Pel que fa a l'ajuda sol·licitada en cas de recerca de feina, també s'observen pautes diferenciades en funció dels trams de renda. Com a tendència general, es pot destacar que en aquest cas el paper de la família relacionada per filiació (pares i fills/es) té menys importància

¹³ En aquesta anàlisi s'han considerat situacions adverses relacionades amb malaltia, manca de recursos econòmics, problemes personals i afectius i recerca de feina.

relativa (7,2 %) que l'ajuda d'altres familiars (9,1 %). Però davant de problemes de feina, és la xarxa d'amics o coneguts la que més suport facilita (el 54,3 % del total de població de 16 anys i més grans de l'àrea metropolitana de Barcelona). Tanmateix la disponibilitat de suport és diferent segons la capacitat adquisitiva.

Per a la població amb rendes més baixes, la manca de suport familiar es compensa mitjançant la xarxa d'amics (60 %), en la mesura que els serveis públics només són els recursos utilitzats per una de cada deu persones en aquesta situació. En canvi, les persones situades als trams de renda mitjana i alta utilitzen el sistema formal de recerca de feina amb més freqüència. Les persones que no acudeixen a ningú de la seva xarxa social davant la pèrdua de feina, constitueixen l'11,4 % al territori metropolità, tot i que el percentatge ascendeix fins al 15% en cas de posseir una renda inferior al 50 % de la mediana.

La participació de la població de l'àrea metropolitana de Barcelona en entitats associatives és diferent segons la seva naturalesa. Les agrupades sota el rètol de defensa d'interessos col·lectius és la que l'any 2011 comptava amb més participació de la ciutadania (30,3 %), seguides de les de caràcter esportiu i associades al lleure (18,6 %) i en darrer lloc de les de caràcter cultural i religioses (7,2 %).

En tot cas, es constata un descens general del grau de participació de la població de l'àrea metropolitana de Barcelona respecte al període precrisi en els tres tipus d'entitats, tot i que la més intensa és la soferta per les associacions relacionades amb la defensa d'interessos col·lectius (del 54 % al 32 %).

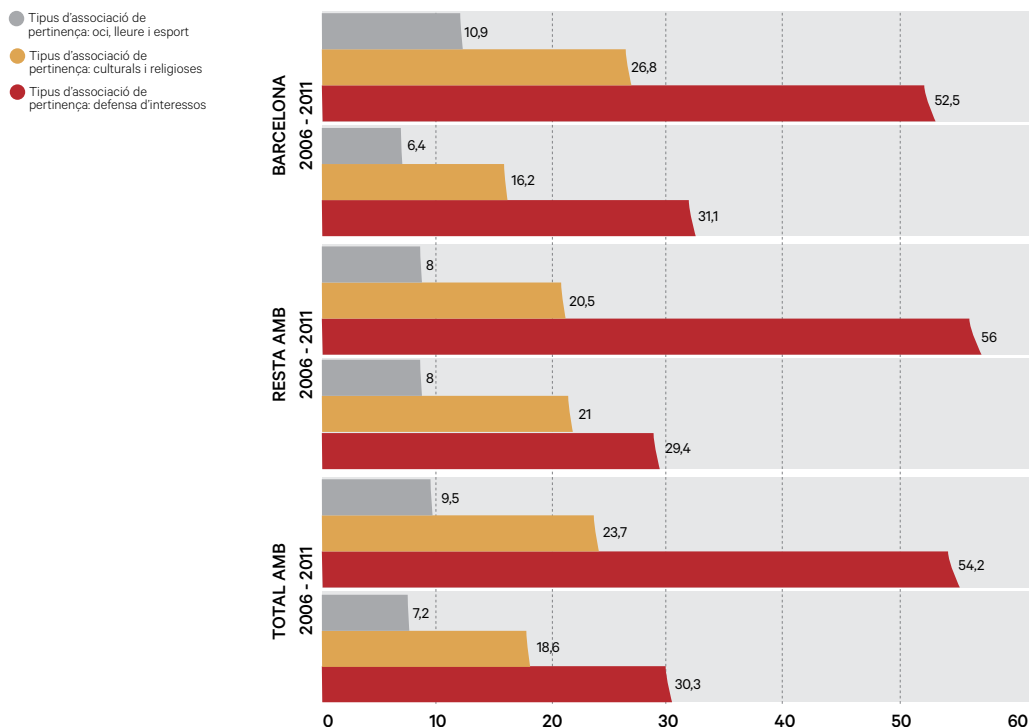
La pèrdua de llocs de treball que pateix la societat metropolitana de l'any 2007 ençà i, en conseqüència, l'aparició de dificultats econòmiques per mantenir el *modus vivendi* i la reducció de les despeses més prescindibles, pot explicar la davallada de la pertinença a associacions a les quals s'accedeix mitjançant una quota econòmica, com per exemple els clubs esportius, els col·legis professionals i, fins i tot, les organitzacions sense ànim de lucre centrades en la cooperació i la solidaritat.

De la mateixa manera, el desgast respecte a les formes de participació clàssica (partits polítics i sindicats) i l'aparició de nous canals de participació vinculats a problemàtiques molt concretes, sectorialitzades i territorialitzades a l'entorn més proper en un espai de constant innovació tecnològica, constitueix un altre dels factors associats a la davallada de la participació ciutadana tradicional, malgrat que pugui semblar contradictori en l'actual context econòmic i social.

Tanmateix, el grau de participació no es distribueix homogèniament entre la població. Si s'atén de nou a la distribució de la renda, s'observa un comportament diferencial entre els grups. Així, la participació en entitats esportives o de lleure i, especialment, la defensa d'interessos col·lectius augmenta proporcionalment amb la renda, mentre que la pertinença a entitats culturals i religioses no hi mostra cap relació. Al marge de la davallada generalitzada del grau de participació ja esmentat, que també es manifesta per a tots els grups de renda, s'observa en el període 2006-2011 un escurçament de les desigualtats pel que fa a la capacitat de participació.

L'any 2006, les diferències de representació entre les rendes més altes i les rendes més baixes en associacions vinculades a la protecció d'interessos eren de 30 punts percentuals i l'any

Participació en associacions segons tipus. Població de 16 anys i més (%).
 Àrea metropolitana de Barcelona, 2006 i 2011. Font: Idescat i IERMB. ECVHP



2011 es redueixen a 15 punts percentuals. El descens de la participació ha estat més dràstic per a les classes econòmiques altes de l'àrea metropolitana de Barcelona.

El reforç del diàleg i la comunicació amb les entitats veïnals, els comerços i amb les diverses comunitats i col·lectius és obligat per a l'assoliment de l'èxit en matèria de polítiques cohesionadores i, alhora, ens permetrà conèixer de primera mà la realitat social des de la proximitat, baixant l'escala de percepció i de resolució de conflictes convivencials. La creació d'espais de mediació propers als barris per abordar la conflictivitat social d'un indret, és un dels altres aspectes que cal tenir presents, amb la definició de nous protocols d'actuació, tot potenciant l'efectivitat i la immediatesa de la resolució o la manera d'abordar els aspectes de la convivència ciutadana.

D'acord amb els aspectes descrits, els temes clau emergents són els següents:

- És necessari potenciar la rehabilitació i dinamització integral de barris. En aquest sentit, caldrà pensar en termes diversos que van des de la finalització de processos d'urbanització i dotacions fins a processos d'esponjament i substitució d'espais i habitatges en altres casos.
- Cal continuar treballant per la diversificació i compacitat dels barris, integrant i regenerant els teixits existents.
- És necessari impulsar polítiques d'adaptació dels habitatges, dels equipaments i de l'espai públic, és a dir, els aspectes clau de la cohesió al territori, als canvis en les formes de convivència al llarg del curs de vida.
- Cal que s'abordin els desequilibris territorials en matèria d'accés a determinats serveis públics, o bé per inexistència o per efecte de la crisi.

- Cerca dels canals i instruments de col·laboració adients entre els ajuntaments per facilitar un procés de cooperació en matèria de serveis socials en els espais fronterers.
- Assumpció del marc competencial arran de la reforma dels governs locals (consells comarcals) al territori d'actuació de l'AMB.
- Voluntat i necessitat d'identificar l'estat i la quantitat dels equipaments distribuïts en l'àmbit metropolità, cercant el principi d'equitat en la prestació de serveis bàsics.
- Abordatge des d'un interès global metropolità de la necessitat constructiva de nous equipaments i de coordinar els treballs entre les administracions responsables.

2.2. ESPAI PÚBLIC

INTERVENCIIONS NECESSÀRIES

L'espai públic ha d'esdevenir l'escenari on es puguin exercir els drets de ciutadania i on es desenvolupin els projectes de vida social. L'espai públic ha de ser aquell en el qual, en condicions de llibertat i igualtat, tota la ciutadania posi en comú unes regles de joc per exercir els deures de la convivència.

L'espai públic és el fil conductor que descriu la història de la ciutat: l'àgora de l'antiga Grècia, el fòrum romà, les places medievals com a llocs d'intercanvi i símbols de la ciutat, les places i els carrers de les ciutats durant el període barroc, els eixamples dels segles XIX i XX al nostre país; en síntesi, els espais públics són la trama on s'ha teixit moltes vegades l'ordenament de les ciutats.

Tal com ens referíem abans, des del segle XIX la revolució industrial fa que es canviïn alguns d'aquests aspectes, com els que provenen d'actuacions per facilitar la mobilitat de persones i mercaderies. Així doncs, la planificació urbana es va orientar cap a una divisió clara entre l'activitat la productiva, la comercial, i la residencial, transformant la naturalesa i els fonaments del concepte d'espai públic, que se sustenta sobre la capacitat d'oferir oportunitats per a la relació i interacció entre la ciutadania i alhora ser expressió vital del desenvolupament d'una societat.

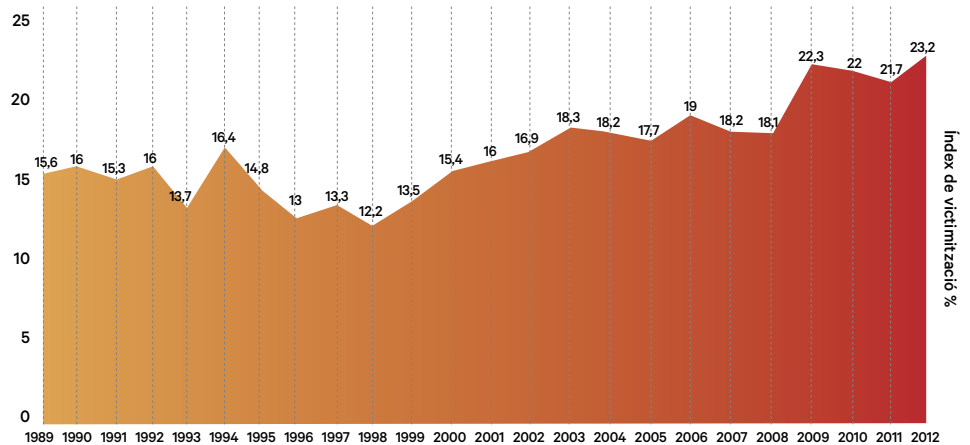
En la societat del segle XXI, l'espai urbà ja no es limita només a les antigues centralitats, sinó que gira al voltant de les polaritats, i l'espai discontinu es transforma en una realitat urbana metropolitana. En el cas de la Barcelona metropolitana, respon a aquests paràmetres de creixement i de relacions.

Tal com reivindicàvem més amunt, la idea de Henri Lefevre del "dret a la ciutat" es torna un element indispensable en sentit ampli, tant per al seu gaudi com per establir els límits i les limitacions del seu ús.

Ara bé, és molt important ressenyar que l'espai públic no es pot construir a qualsevol preu. Tal com ens assenyala Manuel de Solà Morales «la degradació semàntica del terme» «espai públic», s'ha utilitzat indiscriminadament per a qualsevol ocasió de reompliment, transformació o maquillatge d'espais no edificats, oblidant l'exigència d'autèntica urbanitat que aquest terme implica». Per tant, no podem dir que qualsevol predi buit, o mal transformat o fet sense criteris d'interacció amb el medi sobre el qual opera, és *per se* espai públic. Caldrà, doncs, una reflexió molt acurada i global en tots els seus aspectes: des del disseny, usos, complicitats que genera, impacte i previsió de resultats.

Evolució de l'índex global de victimització. AMB, 1989-2012

Font: IERMB a partir de l'Enquesta de victimització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (EVAMB).



Els darrers decennis, les ciutats i els pobles metropolitans de Barcelona han tingut una evolució marcada pel Pla General Metropolità i per la ràpida creixuda poblacional, que ha estat desigual segons el municipi. L'esforç dels primers anys de la democràcia ha aconseguit endegar l'espai en el seu conjunt, tot i que ha estat desigual i que encara queden indrets on les properes intervencions han de venir marcades per l'estratègia visionada des de la globalitat metropolitana. Molts dels problemes urbanístics i socials són derivats d'aquesta planificació inicial que, a vegades, en no haver pogut resoldre'ls, tendeixen a agreujar-se. Aquests espais, encara per solucionar, són àrees on es concentren processos de regressió urbanística, problemes demogràfics, mancances econòmiques i socials entre d'altres. Barris o indrets vells o nuclis antics, extensions suburbanes fetes sense una planificació ni una dotació d'equipaments adequades, polígons d'habitatges o àrees d'urbanització marginal i, en molts casos, l'estat de conservació de les edificacions, la urbanització i les xarxes de serveis no compleixen ni els mínims requerits. Per tant, cal tenir una visió molt concreta d'allò que es pretén de l'espai públic i de què aporta al desenvolupament d'una societat, tant pel que fa a la qualitat de vida, però també com a element de vitalitat social i democràtica.

A llarg de molts anys s'ha treballat activament en la configuració d'un espai públic democràtic, integrador i respectuós amb l'entorn i amb tots els actors. Perquè l'espai públic ha de continuar sent l'escenari central de la convivència, on els canvis i les transformacions han de tenir el seu reflex de forma més evident i ràpida.

En aquests moments d'especial dificultat, quan la crisi econòmica global colpeja amb virulència la ciutadania metropolitana, és quan l'espai públic i/o els barris, com a lloc de convivència, reben una pressió desmesurada, i des de les polítiques públiques s'ha de garantir l'harmonia i la convivència, l'equilibri social i territorial, fonaments de la cohesió social. Cal apostar per una bona gestió i aplicació de les polítiques de mobilitat, urbanisme, accessibilitat, educació, medi ambient i seguretat; i per desenvolupar correctament l'estratègia per fer front a l'ordenació de l'espai i coordinar les intervencions de manera correcta.

En aquest sentit, els temes clau que conformen la realitat a abordar són:

- Apostar per un espai públic multifuncional i treballar pels canvis d'hàbits i utilització d'aquest espai.

- Mantenir aquest espai de manera integral i millorar la vialitat, l'accessibilitat, els equipaments i les zones de trobada per potenciar l'aspecte d'espais segurs i amables.
- Parar atenció i renovar els condicionants d'accessibilitat i mobilitat en les vies urbanes, els accessos i les infraestructures.
- Continuar la millora de la neteja dels barris i dels espais públics.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Apostar per un espai públic multifuncional i el seu ús.

- Impuls d'iniciatives per a un disseny de l'espai públic multifuncional, del qual tothom en sigui usuari, evitant la monopolització de l'espai per col·lectius concrets.
- Encetament d'una reflexió sobre els canvis d'hàbits de la població per modificar el disseny dels espais públics d'acord amb les realitats emergents.

Mantenir i millorar de manera integral la vialitat dels espais públics, per potenciar-ne l'aspecte d'espais segurs i amables.

- Elaboració d'un conjunt de mesures bàsiques per a la construcció i manteniment de l'espai públic a partir de criteris com la prevenció situacional, la qualitat de l'espai i la recerca de models de convivència i d'interacció ciutadana.
- Potenciació del manteniment integral de l'espai públic a través d'actuacions de millora de la vialitat i de l'enllumenat eficient.
- Consolidació de l'accessibilitat i la millora de la mobilitat dels vianants, mantenint unes infraestructures de bona qualitat, ampliant i renovant les escales mecàniques i els ascensors.

2.3. EQUIPAMENTS DE PROXIMITAT

En la definició del paper del barri en els processos de cohesió territorial, els equipaments han tingut un rol clau en diverses expressions al llarg de la història de les ciutats: lloc de trobada, lloc de prestació de serveis, espai d'identitat, marc per garantir la igualtat d'oportunitats i equitat en l'accés, espai de formació, lloc de pregària, lloc d'atenció sanitària, etc.

Partint de la idea que l'equipament és, doncs, l'espai físic construït i que vincula un conjunt d'activitats humanes d'interès públic, social o comunitari necessàries per al correcte funcionament d'una ciutat, un municipi, un barri o un polígon de nova urbanització, es pot asseverar, que formen part de l'estructura orgànica del territori, ja que es defineixen com a sistemes generals depenents del corresponent nivell de servei o gestió, públics o privats segons la seva titularitat i la seva gestió, que exerceixen una funció cosidora del teixit social i urbà realment clau.

La construcció d'aquests espais ha estat una constant des de la recuperació dels governs democràtics, i l'àmbit metropolità, en general, ha assolit uns estàndards acceptables en la relació entre el nombre de ciutadans i ciutadanes i els equipaments existents, tant per la seva qualitat com per la seva diversitat. No obstant això, el nivell o ràtio d'equipaments públics, o d'ús públic de què disposen els 36 municipis que conformen l'AMB encara és desigual. També caldria saber si les ràtios de determinats equipaments també s'han d'orientar en funció de la distància o del radi d'intervenció. En molts dels casos, podríem dir que existeixen sobredimensions o mancances mirant els equipaments existents sense relacionar-los amb els estàndards recomanats per a cada àmbit d'actuació, però no sobre la base de si parlem de la globalitat metropolitàna.



D'altra banda, i en aquest context de canvi de relació entre ciutadania i govern, acompanyat dels profunds canvis en l'estructura social i ocupacional, cal una revisió del planejament a partir de la redefinició i el desenvolupament d'un model que ha de plantejar una adaptació a les noves realitats i un posicionament en els processos de nova generació d'equipaments i serveis.

Cal, doncs, realitzar un treball de recerca davant la voluntat de saber l'estat dels equipaments de l'àrea metropolitana de Barcelona per poder planificar les necessitats específiques i posar sobre la taula tots els elements, equipaments, serveis i funcions, i mesurar-ne el volum i la dinàmica, així com les àrees d'influència i sinergies.

Ara bé, en aquest sentit, no s'ha de confondre entre equipaments i serveis, ja que l'equipament és l'edifici o l'espai físic que sustenta un servei i la seva organització. En canvi, un equipament és una figura de l'actual planejament i, per tant, forma part del dibuix actual dels usos del sòl. Això no exclou que molts dels usos del sòl actualment reconeguts com a equipament no compleixin complint la seva missió (per manca constructiva, per canvi d'ús...) i a l'inrevés, pot ser que alguns equipaments no estiguin "dibuixats" en els espais reservats a equipaments.

Una altra qüestió és la naturalesa de l'equipament i la responsabilitat que recau sobre la seva gestió, ja que no es parla només de la propietat (pública o privada), sinó del grau d'incidència sobre l'entorn, sobre el grau de necessitat, o de l'oportunitat de la construcció en un determinat indret o barri d'un determinat equipament. Moltes vegades aquests han estat els veritables elements de cohesió d'un barri o dinamitzadors d'un carrer, però, han esdevingut espais de marginalitat que no han complert la seva vessant social, tot i complir el seu servei sectorial. Repensar com s'han de planificar, ha de ser una de les tasques en la reflexió estratègica metropolitana.

Cal incidir que les òptiques són importants i que poden esdevenir insuficients o excessives en funció del punt de vista. L'optimització i adequació dels recursos en matèria d'equipaments ens ha d'ajudar a planificar una metròpolis més equilibrada i, a la vegada, facilitar eines d'anàlisi per arribar a entendre la proporcionalitat i les necessitats de futures inversions en els municipis.

Amb aquestes quantificacions i la cerca de l'optimització de recursos, s'obre pas la teoria de la mancomunació de determinats equipaments. Poder recomanar una coordinació de serveis i equipaments (en alguns casos ja existent) entre municipis fronterers; poder ser capaços de fer de mediadors entre aquestes administracions que moltes vegades tenen infrautilitzades algunes d'aquestes instal·lacions; crear circuits d'equipaments sectorials per a una millora de la utilització (esports, cultura, lleure...); o, senzillament, analitzar la no idoneïtat de determinats projectes de futur i recomanar la seva "reconversió" o nul·litat, sempre respectant l'autonomia local, poden ser altres objectius a tenir presents.

No tots els municipis poden prestar els serveis ni disposar de tot tipus d'equipaments, sobretot aquells ajuntaments que, amb necessitats també operatives i logístiques no disposen ni de l'espai, ni dels diners necessaris. En aquest cas, la cessió o prestació de serveis de proximitat del municipi de l'entorn podria esdevenir una solució a curt termini, fet que actualment ja s'està produint en que, tradicionalment ja ho havien desenvolupat en zones de les extingides entitats metropolitanes.

A partir d'aquesta anàlisi, sorgeixen els següents temes clau:

- Necessitat d'analitzar l'estat i la quantitat dels equipaments distribuïts en l'àmbit metropolità.
- Voluntat expressa dels actors d'assolir un territori metropolità equilibrat en matèria d'equipaments i d'equitat en la prestació de serveis bàsics.
- Vocació de millora de l'eficiència i l'eficàcia en la gestió dels equipaments existents.
- Atacar, des d'un interès global metropolità, la necessitat constructiva de nous equipaments i coordinar els treballs amb l'administració responsable.
- Donar suport als ajuntaments per a la planificació de nous equipaments partint de la valoració i mediació amb els municipis veïns per a la consolidació i l'optimització dels serveis, la no duplicació i la possible generació de greuges comparatius.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Analitzar la situació actual i prospectiva dels equipaments metropolitans.

- Realització d'un inventari d'equipaments metropolitans, classificats en funció de la tasca social que desenvolupa, així com l'àmbit d'abast i de potencialitats en funció de les necessitats dels usuaris i no dels límits administratius.
- Sistematització i homogeneïtzació de les dades existents sobre els equipaments de cada municipi.
- Projecció d'escenaris prospectius en funció dels equipaments existents per ajudar a la planificació futura, i en particular l'adaptació a les necessitats socials, demogràfiques i culturals.
- Identificació dels efectes de la vulnerabilitat a partir de potenciar equipaments de suport millorant la cohesió social a demanda dels municipis.
- Elaboració d'una proposta de xarxa d'equipaments de serveis bàsics metropolitans, amb la prestació de serveis no només en funció del municipi sinó de la població i del seu radi d'acció.

Donar suport als municipis per a la planificació de nous equipaments i/o de la reforma dels existents.

- Assoliment de la demanda municipal en la construcció de determinats equipaments, responnent a necessitats socials reals de demanda i prioritzant aquells que esdevenen servidors dels serveis bàsics.
- Assessorament tècnic en tot allò que faci referència a la planificació i construcció dels equipaments i de la gestió dels usos del sòl.
- Establiment de mecanismes de coordinació intermunicipals en l'àmbit de la gestió dels equipaments.
- Elaboració de sinergies de treball compartit per posar en marxa un determinat servei.

2.4. HABITATGE

L'habitatge és un dels elements fonamentals en el debat actual sobre les polítiques públiques i un dels aspectes més importants, ja que entronca amb un conjunt d'aspectes que fan referència als projectes vitals de les persones, els drets bàsics fonamentals i a la mateixa construcció de l'estat del benestar.

La realitat ens indica que un dels principals trets del mercat de l'habitatge metropolità de Barcelona, i espanyol en general, ha estat el valor variable, a vegades en magnituds desproporcionades, i que ha donat com a resultat la formació de bombolles immobiliàries caracteritzades per un fort increment dels preus; una intensa activitat constructiva i forts moviments financers. Aquestes fases inflacionistes i d'alta construcció coincideixen amb els períodes de més creixement econòmic i de millor comportament del mercat de treball de les darreres dècades, en què precisament aquest sector ve a ser un dels principals protagonistes. Tanmateix, a les diferents bombolles immobiliàries han seguit períodes de forts ajustaments, de contracció de l'activitat i de forta destrucció d'ocupació i d'increment de l'atur.

Aquest comportament extremadament cíclic ha fet que l'accés a l'habitatge s'hagi convertit en un dels principals problemes de la societat metropolitana, tant en períodes de creixement, quan el fort increment dels preus en dificulta l'accés, com de recessió, quan l'elevat atur i les perspectives del mercat de treball impedeixen beneficiar-se d'una moderació de preus.

Les principals conseqüències d'aquest model econòmic i residencial es poden compendiar en:

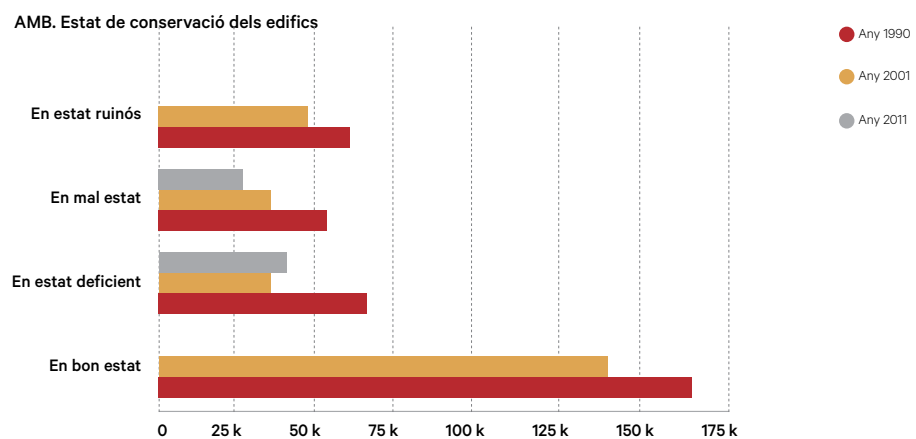
- Limita la igualtat d'oportunitats entre la ciutadania. En haver de destinar una part tan important dels ingressos al pagament de l'habitatge (tant de propietat com de lloguer), es condicionen enormement les estratègies residencials dels individus, però també les formatives i les laborals, entre d'altres.
- Dificulta les transicions del curs de vida relatives a l'emancipació residencial, a les ruptures/separacions, a l'ampliació/reducció de membres de la llar, a l'autonomia en edats avançades, entre les principals.
- Afebleix la competitivitat de l'economia. D'una banda, els forts increments dels preus immobiliaris generen tensions inflacionistes i, de l'altra, el sector de l'edificació canalitza la inversió i el crèdit cap a aquest sector (molt més rendible en els períodes alcistes), en detriment d'altres.



- S'incrementa el risc d'exclusió social. A les dificultats d'accés d'una part de la població en períodes de creixement, s'hi han d'afegir els riscos derivats del fort endeutament de la població.

Com és sabut, en la política d'habitatge conflueixen un conjunt de competències i atribucions distribuïdes entre els diferents nivells administratius, d'una banda, i entre diferents àmbits d'actuació sectorial, de l'altra. A més, en un entorn com el de l'àrea metropolitana de Barcelona les dinàmiques residencials sobrepassen els límits municipals, fent més necessària la coordinació institucional.

Des del punt de vista dels nivells administratius, en matèria d'habitatge, les principals actuacions i recursos provenen del govern de l'Estat i són regulades per les diferents lleis d'habitatge i desenvolupades mitjançant els plans plurianuals d'habitatge, que distribueixen les inversions per objectius. Per la seva banda, la Generalitat de Catalunya rep aquestes transferències de recursos, molt condicionades com s'ha vist, i les canalitza cap a les actuacions (ajuts públics) o cap a les administracions locals (generalment promoció d'habitatge protegit). Així mateix, disposa de les atribucions per incrementar els recursos públics destinats a polítiques d'habitatge, tant directes com mitjançant els marges de la política fiscal. Finalment, els



ajuntaments, que executen algunes de les polítiques, especialment la promoció i adjudicació d'HPO, i que promouen, mitjançant el planejament i la gestió urbanística, l'obtenció de sòl per construir habitatge protegit i presten atenció de proximitat als ciutadans en les qüestions relatives a la matèria.

En segon lloc, des del punt de vista dels àmbits d'actuació sectorial, a les polítiques pròpiament d'habitatge, se n'hi afegeixen d'altres que, tot i no ser-ho de manera tan directa, ni tenen una incidència molt notable. Principalment, les polítiques fiscals (que, per exemple, en les darreres dècades han estat les principals responsables del clar predomini de la propietat com a règim de tinença) i les polítiques socials (que generalment s'adrecen a les situacions amb més risc d'exclusió residencial).

Finalment, cal tenir present la complexitat derivada de la realitat metropolitana. En efecte, en un entorn fortament integrat com el territori metropolità, el mercat de l'habitatge sobrepassa clarament els límits municipals i configura una realitat molt més gran, fins i tot, que l'àmbit dels 36 municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Amb la cessió d'algunes atribucions municipals, tal i com preveu la Llei de 2011 de creació de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, aquest ens servirà de suport per millorar la gestió i eficiència de les polítiques metropolitanes d'habitatge tot potenciant els serveis de proximitat propis dels ajuntaments.

En aquest sentit, les darreres projeccions de llars realitzades per a l'Àrea Metropolitana de Barcelona per al període 2007-2017 donaven com a resultat que hi hauria una demanda de 200.000 habitatges. Tres quartes parts d'aquesta demanda es podria satisfer amb el parc d'habitatges existent; és a dir, amb els habitatges que entrarien al mercat per buidatge, principalment per mortalitat, i l'altra quarta part amb obra nova, amb un ritme de construcció mitjà anual de 5.000 habitatges/any.

L'actualització d'aquestes projeccions donarà com a resultat, de ben segur, un descens considerable a causa de les migracions internacionals, sobretot pel descens que ja s'observa. En canvi, la sortida de població de l'àrea metropolitana podria alentir-se en relació amb períodes precedents, ja que, d'una banda, l'efecte de la crisi s'ha traduït en un fort descens d'aquestes migracions intermunicipals, però també per factors estrictament demogràfics. En aquest sentit, l'evolució de l'estructura per edats tindrà efectes molt notables sobre la demanda i l'oferta. Des del punt de vista de la demanda, les generacions de joves que s'emanciparan estaran molt més buides que les dels quinze anys anteriors. Des del punt de vista de l'oferta, entrarà una gran quantitat d'habitatge per buidatge al mercat.

També hem de considerar i tenir present els canvis substancials en les formes d'organització familiar i el progressiu envelliment de la societat, que provoca una situació en què moltes llars s'estan conformant amb un sola persona o una parella, en habitatges de mida molt superior a les necessitats. Si bé la incidència (arran del règim de tinença) podria ser baixa, cal estudiar estímuls que permetin reformes per obtenir noves formes d'ús de l'espai residencial dins de les trames urbanes.

Atenent als elements descrits, sorgeixen uns temes centrals que responen a les problemàtiques més destacades de la realitat de l'habitatge avui dia:

- Hi ha una necessitat de promoure un habitatge assequible.

- Necessitat d'enfocar un model rehabilitador dels barris metropolitans que contempli el tractament i actuació directa sobre els habitatges i sobre el sòl per a habitatge.
- Cal recalcar la potenciació d'un model sostenible en matèria d'habitatge i la millora de les polítiques d'habitatge des de la proximitat.
- Cal actuar decididament sobre l'eficiència energètica dels habitatges.
- És necessari afrontar el problema dels desnonaments des d'una perspectiva global i proactiva.
- Cal relacionar de manera substantiva l'evolució de l'estructura social i familiar amb les tipologies de necessitats residencials.

PROMOURE I CONSOLIDAR L'HABITATGE ASSEQUIBLE

Com s'ha avançat, el comportament extremadament cíclic del mercat de l'habitatge ha fet que accedir-hi s'hagi convertit en un dels principals problemes de la societat metropolitana. Com s'ha pogut comprovar en el darrer boom immobiliari, aquesta situació no és el resultat, en general, d'un problema de manca d'oferta. En canvi, la inestabilitat de preus s'ha relacionat amb freqüència amb el poc pes de les polítiques d'habitatge, de manera especial amb el paper residual de l'habitatge protegit. A més, l'escàs pes del parc protegit s'ha vist agreujat pel règim de tinença i pels períodes de desclassificació amb el qual s'ha ofert. D'aquesta manera, la venda del patrimoni públic no ha ajudat a disposar d'un parc d'habitatges assequible que permeti contrarestar les fortes pujades de preus en períodes inflacionistes ni tampoc que les minori en períodes menys expansius.

En aquest context, l'ampliació i consolidació del parc d'habitatges protegits és un dels nostres principals objectius. Per fer-ho possible, no es pot pensar en un mercat dualista que separi, d'una banda, el mercat lliure per a la població amb rendes altes i mitjanes i, de l'altra, un mercat protegit i subvencionat només per a les rendes més baixes i per a les situacions amb risc d'exclusió. Si bé aquestes últimes polítiques adreçades als col·lectius amb més dificultats són el fonament mínim de la política d'habitatge, en el mercat lliure s'ha demostrat durant les darreres dècades que es generen fortíssims desajustos amb greus conseqüències sobre la cohesió social, sobre la igualtat d'oportunitats i sobre la competitivitat de l'economia. Per aconseguir un habitatge assequible, doncs, es necessita una transició cap a un model de sistema residencial més unitari, més en sintonia amb la majoria de països del nord d'Europa (Alemanya, França, els països nòrdics, Països Baixos...), i que promogui, al seu torn, la distribució d'aquest parc de manera homogènia en els barris metropolitans.

Malgrat que una de les principals icones de la crisi econòmica actual són les promocions d'habitatges sense acabar o buides, la realitat a l'àrea metropolitana és força diferent. En efecte, a diferència d'altres zones, a l'àrea metropolitana ha existit i existeix una demanda acreditada, la qual cosa es combina amb un estoc sense vendre força més reduït en termes relatius. Així doncs, és necessari que es produeixin nous desenvolupaments per renovar el parc d'habitatges, tant en sòl urbà com en sòl urbanitzable.

SÒL PER A HABITATGE

Per fer-ho possible apostarem per un model econòmic i residencial més estable, on els preus no han d'arribar, en termes generals, a nivells com els del darrer boom immobiliari. D'aquesta manera, les fortes expectatives de revaloració de l'habitatge han de deixar de marcar de

manera exclusiva el ritme de transformació de la ciutat. En conseqüència, adaptarem el ritme d'execució dels projectes a períodes més ajustats a les necessitats residencials.

Dins d'aquest marc, cal promoure nous desenvolupaments en sòl urbà o urbanitzable que permetin, renovar o crear nou habitatge i obtenir sòl per a habitatge protegit, tot adaptant-se a la creixent diversitat en les formes de convivència durant el curs de vida. D'altra banda, els nous desenvolupaments tindran al darrere una visió estratègica que garanteixi la cohesió social, la sostenibilitat ambiental i l'eficiència funcional del conjunt metropolità.

NOVES POLÍTIQUES D'HABITATGE

Com s'ha avançat, les polítiques d'habitatge es troben distribuïdes entre diferents nivells administratius: el govern de l'Estat, la Generalitat de Catalunya i les administracions locals, la qual cosa d'entrada indica la necessitat de coordinació institucional. Entre les administracions locals, la gran majoria de les competències i atribucions en matèria d'habitatge són pròpies dels ajuntaments.

Tanmateix, en un context de forta integració territorial com és el cas de l'àrea metropolitana de Barcelona, les necessitats residencials se satisfan en un àmbit que supera a bastament els límits municipals i s'estén fins i tot més enllà dels límits de l'àrea metropolitana de Barcelona. D'aquesta manera, doncs, a la ciutat real, com s'ha vingut a anomenar, és necessària una visió de conjunt per coordinar les polítiques de sòl i habitatge, així com una gestió que permeti optimitzar els recursos públics i que garanteixi les mateixes oportunitats d'accés a les polítiques d'habitatge a tota la ciutadania.

Caldrà promoure, per tant, que l'eficiència i coordinació institucional es combinin amb la proximitat al ciutadà. El Consorci Metropolità de l'Habitatge, conjuntament amb les oficines locals d'habitatge i altres oficines municipals, desenvoluparà aquestes tasques mitjançant un "model integral metropolità d'habitatge".

A mode de conclusions respecte a l'habitatge, els temes clau que identifiquem són:

- Necessitat d'aprofundir en polítiques transversals d'habitatge a partir de la confecció d'un Pla Metropolità d'Habitatge.
- Cal potenciar un parc d'habitatge de lloguer social suficient per fer front a les situacions de més risc d'exclusió social i cercar camins per a l'augment del parc d'habitatge protegit adreçat als grups d'ingressos mitjans-baixos i també mitjans.
- Millorar l'equilibri entre els règims de tinença que incrementi el ventall de possibilitats per gaudir d'un habitatge.
- S'han de procurar establir els mecanismes flexibles de construcció i cessió de sòl per a habitatges protegits.
- Integrar en el sistema residencial metropolità les demandes d'habitatge relacionades amb les activitats de formació.
- Necessitat de renovar la política metropolitana d'habitatge, amb implicació de totes les administracions i impulsant el Consorci Metropolità de l'Habitatge com a gestor en l'àmbit metropolità de totes les polítiques de rehabilitació i millora del parc existent.
- Voluntat de generalitzar l'accés per a tota la ciutadania a totes les polítiques d'habitatge

i optimització dels recursos per millorar els serveis al ciutadà amb el suport del Consorci Metropolità de l'Habitatge.

- Cal consolidar una xarxa de serveis metropolitans d'habitatge que faciliti el desenvolupament de polítiques de coordinació, complementarietat, eficiència, planificació i proximitat.
- Obtenció de sòl per a habitatge assequible en emplaçaments més accessibles.
- Manteniment i més precisió en les polítiques de rehabilitació d'habitatges i edificis, amb especial atenció a les polítiques d'eficiència energètica i accessibilitat.
- Cal que hi hagi coordinació entre les oficines locals d'habitatge i l'establiment d'una xarxa metropolitana.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Dissenyar i executar un Pla Metropolità de l'Habitatge.

- Realització d'un estudi per analitzar la cobertura de les necessitats residencials a l'àrea metropolitana a mitjà i llarg termini i les principals actuacions que s'han de portar a terme per incorporar-les al Pla Director Urbanístic Metropolità.
- Renovació de la política metropolitana d'habitatge, amb implicació de totes les administracions i impulsar polítiques de rehabilitació i millora del parc existent, així com fomentar la centralització de la informació relativa a l'evolució del sector i la proposta per corregir els desequilibris.
- Promoció de les polítiques d'habitatge encaminades a facilitar l'accés a aquells segments de població amb menors ingressos a millorar la qualitat constructiva, l'eficiència energètica i l'accessibilitat al parc construït.

Incrementar el parc d'habitatge social de lloguer adreçat als col·lectius més vulnerables i fer un seguiment de l'evolució d'aquests col·lectius.

- Manteniment del sentit social de les polítiques d'habitatge de l'AMB, tot renovant l'orientació de les actuacions per adaptar-nos millor als nous escenaris esdevinguts de la situació de crisi econòmica.
- Recollida d'informació relativa a l'exclusió social residencial (persones sense sostre, sense habitatge, amb habitatge insegur, amb habitatge inadequat), així com de dades sobre desnonaments, emergències socials i diferències socials en els municipis metropolitans.
- Realització d'una anàlisi, conjuntament amb els municipis, sobre els nivells d'endeutament i de l'increment de la morositat residencial a l'àrea metropolitana de Barcelona.
- Construcció/adquisició d'un parc de lloguer social, distribuïnt-lo de manera relativament homogènia en els barris metropolitans, i gestió activa del parc de lloguer social. (p.e.: habitatges tutelats, suport i seguiment de la integració, rotació dels inquilins, programes específics d'integració...).

Incrementar el parc d'habitatge de lloguer protegit adreçat als grups amb ingressos mitjans-baixos i mitjans.

- Desenvolupament d'una política metropolitana d'habitatge com a servei d'interès general, que contribueixi a solucionar la problemàtica del seu accés per a aquelles capes de població amb menor renda i que faci compliment del mandat de solidaritat urbana en l'àmbit de l'AMB.

- Construcció/adquisició d'un parc de lloguer protegit en col·laboració amb tots els agents públics i privats, així com de revisió del model de gestió d'aquest parc (llindars d'ingressos, rotació...).

Incentivar el lloguer i altres règims de tenença per trobar un equilibri entre els sistemes d'accés a l'habitatge.

- Manteniment de la reorientació dels ajuts a la demanda de la propietat cap al lloguer, tot fent-los selectius i no pas universals.
- Incentivació de l'oferta d'habitatge de lloguer en el mercat lliure, enfortint les garanties als propietaris sense perjudici dels drets dels llogaters (p.e.: avalloguer, borses de lloguer...), aportant propostes a ens superiors (FMC) respecte a la recerca de polítiques fiscals.
- Trasllet dels recursos públics des d'HPO en compraventa cap a HPO amb altres règims (lloguer, dret de superfície i altres).
- Estudi dels diferents models de gestió del parc protegit orientant els recursos cap a una gestió eficient del parc d'habitatges protegits.

Aconseguir que el preu de l'habitatge s'adapti a les possibilitats i a les necessitats de la ciutadania.

- Incentivació als promotors i agents d'habitatge protegit amb els instruments de política fiscal i de sòl de les administracions locals.
- Estudi de mecanismes per regular les tensions inflacionistes (p.e.: incrementar les cessions i obligacions davant indicis inflacionistes per augmentar la quota de mercat de l'habitatge protegit).
- Estudi de la viabilitat de complementar la venda d'habitatges de protecció oficial amb el fet d'intervenir amb patrimoni públic de sòl en el mercat de lloguer, mitjançant fórmules de partenariat publicoprivat.

Cercar i obtenir sòl per a habitatge assequible en els emplaçaments més accessibles.

- Adaptació de la normativa urbanística, potenciant més presència d'habitatges de lloguer.
- Renovació del parc d'habitatges i del teixit urbà, obtenint edificabilitat per a habitatge assequible en sòl urbà.
- Promoció del desenvolupament de projectes aprovats, adaptant-los al ritme de les necessitats de la població metropolitana.
- Desenvolupament de sectors urbanístics que es basin en un model de ciutat raonablement compacta, amb mixtura d'usos i amb accessibilitat en transport públic.

Mantenir i desenvolupar polítiques de rehabilitació d'habitatges i edificis.

- Realització d'un estudi del nombre d'habitatges metropolitans que no disposen de cèdula d'habitabilitat, així com del nombre d'edificis que no disposen d'Informe Tècnic de l'Edifici (ITE) i sobre la seva obligatorietat.
- Realització d'una anàlisi, conjuntament amb els municipis, sobre l'estat del parc existent a l'àrea metropolitana de Barcelona, sobretot en allò relatiu a la seguretat estructural, les deficiències constructives, l'accessibilitat, la sostenibilitat i l'eficiència energètica.

- Desenvolupament dels ajuts a la rehabilitació de les patologies estructurals i de les deficiències constructives dels edificis. Manteniment dels ajuts per a la millora de l'accessibilitat als edificis i habitatges (p.e.: programa ascensors).
- Millora de l'accessibilitat en les finques velles que no compleixen els estàndards fixats en les normatives actuals.
- Promoció de polítiques d'estalvi energètic i de generació d'energia renovable en tots els nous projectes.

Analitzar i impulsar polítiques d'habitatge adaptades als canvis de les estructures familiars i d'ocupació de les llars.

- Estudi de l'evolució de la població en relació amb les necessitats d'ús dels habitatges per promoure polítiques de reforma i adaptació dels habitatges als nous hàbits i models d'organització familiar i la diversitat de formes de convivència.
- Realització d'un estudi, conjuntament amb els municipis on s'està produint i es produirà, sobre el buidat d'habitatges i els efectes que això pot tenir sobre l'estat dels habitatges, sobre el mercat residencial i sobre la cohesió social.

Coordinar les oficines locals d'habitatge i establir una xarxa metropolitana.

- Millora dels serveis d'habitatge des de la proximitat mitjançant la potenciació de la Xarxa d'oficines locals d'habitatge en el territori metropolità i l'accés als serveis a través de mitjans telemàtics.
- Treball en xarxa donant suport amb un *back office* comú tots els municipis metropolitans a través de la coordinació amb el Consorci de l'Habitatge de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que assessori, desenvolupi un catàleg de serveis i doti els municipis d'instruments de gestió comuns.



EIX ESTRATÈGIC: DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC SOSTENIBLE

PRIORITAT 3. PRODUCTIVITAT, REINDUSTRIALITZACIÓ I ECONOMIA DEL CONEIXEMENT

- 3.1. L'ACTIVITAT ECONÒMICA A L'AMB. EL PAPER DE LA REINDUSTRIALITZACIÓ
- 3.2. ESPAIS DE PRODUCCIÓ I PRESTACIÓ DE SERVEIS
- 3.3. CREACIÓ DE CONEIXEMENT, UNIVERSITATS I TRANSFERÈNCIA DE TECNOLOGIA

PRIORITAT 4. CAPITAL HUMÀ I OCUPACIÓ

- 4.1. MERCAT DE TREBALL I OCUPACIÓ
- 4.2. CAPITAL HUMÀ
- 4.3. CREACIÓ D'EMPRESSES

PRIORITAT 5. CAPITALITAT ECONÒMICA I PROJECCIÓ EXTERIOR

- 5.1. DINAMITZACIÓ DEL COMERÇ METROPOLITÀ
- 5.2. POTENCIACIÓ DE LA CAPACITAT EXPORTADORA
- 5.3. POSICIONAMENT INTERNACIONAL, ATRACCIÓ D'INVERSIÓ
- 5.4. TURISME CREIXENT

PRIORITAT 6. GOVERNANÇA PER UNA NOVA ECONOMIA

- 6.1. INFRASTRUCTURES DE TELECOMUNICACIONS
- 6.2. EINES PER UNA NOVA GOVERNANÇA DE L'ECONOMIA

La Barcelona metropolitana del segle XXI, en la línia de la tradició econòmica dels segles passats, manté i exhibeix el perfil d'una economia dinàmica, innovadora, emprenedora i generadora d'ocupació. La ciutat metropolitana d'avui dia s'està conformant com un potent espai econòmic en molts àmbits i aspectes de la producció, els serveis, el turisme o el comerç, i en camps tan diversos que van des de les noves tecnologies, les indústries creatives o la biotecnologia fins als serveis avançats, per mencionar alguns àmbits destacats.

No obstant el bon posicionament general de la nostra metròpoli, els escenaris econòmics actuals, tant en un àmbit global com a en un àmbit europeu, presenten importants incerteses que deriven d'una forta crisi econòmica i financera amb unes enormes conseqüències que afecten el desenvolupament de les economies, particularment al sud d'Europa, amb un impacte directe en la destrucció de l'ocupació, la pèrdua de competitivitat i en desequilibris territorials creixents. En aquest context, les economies urbanes i metropolitanes tenen i tindran un paper clau en el procés de reformulació i recerca de sortides a la situació actual.

Ens trobem al final d'una era en què el model ha entrat en una crisi de gran abast. És un brutal toc d'atenció que revela el fracàs d'un model de creixement que exaltava el consum per damunt de la producció, l'especulació sobre la inversió, i el no respecte al medi ambient sobre la sostenibilitat, l'èxit a qualsevol preu sobre la igualtat d'oportunitats, la desigualtat social sobre la inclusió.

I sortir d'aquest model no serà una tasca fàcil. El creixement és lent i complex. Els mercats financers controlen els moviments de diners i l'ortodòxia econòmica preval sobre les necessitats d'augment del consum i el crèdit, amb la postergació de gran part d'Europa a una situació de sortida complexa. Dins del nostre propi context, hem de ser conscients que les perspectives de creixement per a Europa durant els propers anys són baixes: el creixement i el desenvolupament econòmic mundial s'estan traslladant de l'Atlàntic al Pacífic. Els països que es consideren emergents com el Brasil, Rússia, l'Índia i la Xina (els anomenats BRIC, per les sigles en anglès), juntament amb els Estats Units, lideraran el creixement mundial i seran clarament les economies més dinàmiques. Així, doncs, la competència entre ciutats i regions per captar recursos de tota mena i capital humà, és un dels aspectes claus en l'evolució dels territoris metropolitans.

D'altra banda, Europa, com la resta del món, però de manera més punyent, es troba amb noves necessitats que marcaran el ritme i l'esdevenidor dels processos de desenvolupament econòmic. Es tracta de la necessitat d'apostar per un model sostenible en termes ambientals, capaç d'afrontar els reptes del canvi climàtic, que es completa amb la progressiva escassetat de matèries primeres, corol·lari d'una situació que resulta de la fi de l'era de l'energia i de les matèries primeres barates. La conseqüència principal d'aquests processos serà que la sostenibilitat es convertirà en un requeriment de qualsevol projecte o actuació, tant en els aspectes relacionats amb la qualitat ambiental –element clau per a la captació de recursos i talents en el moment actual– com per la necessitat de desplegar una economia baixa en carbó.

Al mateix temps, l'actual crisi ha comportat que s'accelerïn o canviïn sobtadament algunes tendències de transformació econòmiques subjacents que ja eren visibles abans¹:

- S'ha demostrat que la tendència dels països avançats a abandonar funcions industrials a favor dels nous països emergents, conservant només les activitats "avançades", "de control" i financeres, comporta molts riscos.

¹ Robert, J. (2011) "Driving forces of change and thematic scenarios for European regions", dins Camagni R & R Capello (eds) *Spatial Scenarios in a Global Perspective*, Springer, pp. 15-26; Camagni R, R Capello & J Robert (2011) "Escenaris integrats per a les regions europees", dins *Papers* núm. 54, pp. 12-21.

- Les possibilitats aparentment infinites d'estendre la demanda mundial de béns sobre la base de la creació de deute i dels multiplicadors de crèdit s'han esvaït amb l'explosió de les bombolles financera i immobiliària.
- L'envelliment de les economies occidentals, el rejuveniment de les quals depenia gairebé només de la immigració externa, és probable que s'acceleri amb la presència d'una menor riquesa i atractiu de les zones avançades.

Atesa aquesta descripció sintètica però indicativa dels problemes i reptes principals, el desenvolupament de la nova estratègia de desenvolupament local per a l'AMB hauria de partir de sis hipòtesis fonamentals²:

1. El primer aspecte a tenir present en la futura estratègia de l'AMB és el de propiciar un desenvolupament econòmic que contempli creixement amb inclusió social. L'entendem com el model que parteix del doble criteri de la necessitat de treballar en perspectiva de creixement econòmic, combinat ineludiblement amb estratègies d'inclusió social; és a dir, mitjançant mesures que afavoreixin la reducció de les desigualtats, l'accés als serveis públics i la possibilitat d'oferir espais reals que propiciïn la creació d'ocupació.
2. El segon aspecte fa referència a la necessitat de trobar el camí perquè l'impuls al desenvolupament econòmic i a tractament dels desequilibris tinguin un component central de naturalesa territorial.
3. Aquesta definició va lligada amb la visió que efectivament competeixen les ciutats i no només les empreses. L'estratègia per fomentar la productivitat de l'economia ha de tenir un component territorial fonamental i, especialment, un component de desenvolupament local.
4. Comptem amb què l'AMB s'inscriu en un territori de llarga tradició industrial i generadora de riquesa, que compta amb una forta potencialitat social, econòmica, creativa, innovadora, generadora d'ocupació i de prosperitat.
5. La sostenibilitat econòmica, social i ambiental ha de tenir una base territorial, urbana i, en el cas del territori, clarament metropolitana.
6. Finalment, cal tenir present que és peremptori participar activament en les noves tendències de l'economia, particularment en aquelles que tinguin un fort component de valor afegit i que representin una resposta als reptes més punyents de l'actualitat, com la competitivitat, la innovació, l'economia verda, la recerca de noves estratègies industrials (dins d'allò que s'anomena la "nova activitat industrial") i d'organització econòmica (com l'economia col·laborativa) i els projectes d'augment de la sostenibilitat ambiental.

Un exercici de reflexió estratègica orientat al desenvolupament econòmic ha de partir de la realitat actual i tenir en compte les especificitats territorials. En conseqüència, cal abordar una sèrie d'aspectes que es presenten a continuació.

- Respecte a la capacitat productiva del territori, es destaca la importància de l'activitat industrial. Si l'estratègia de sortida de la crisi s'ha de basar en la competitivitat industrial i el reforçament de la capacitat de l'exportació, cal estudiar l'evolució de la producció i la seva composició sectorial.
- La importància per a la sortida de la crisi dels guanys de productivitat no han de venir exclusivament de reduccions en costos laborals, que implicarien un empobriment de la població, sinó que s'han de basar en la potenciació de les activitats científiques de

² Trullén J (dir.) (2012) Anuari metropolità de Barcelona 2011, IERMB-AMB, pp. 277-295; Trullén (2011) "Escenaris per a la metròpoli de Barcelona", dins *Papers* núm. 54, pp. 70-80.

recerca i desenvolupament i la innovació. Per això, cal analitzar la capacitat de creació de coneixement (R+D) i la capacitat de traslladar aquest coneixement a les activitats productives, com la inserció del titulats en el mercat de treball o la creació de noves empreses.

- El funcionament i les necessitats del mercat de treball, tant per permetre l'activació productiva com el suport al creixement del sector serveis, en la perspectiva de reforçar els efectes sobre la cohesió social, el benestar de la població i l'ocupació.
- La identificació de les necessitats dels serveis tant pel que fa a les necessitats de formació com d'espais d'activitat. I cal destacar que el concepte de serveis es conforma de manera diversa. Entre aquests, s'hi engloben tant els serveis a les empreses com els serveis avançats (lligats a innovació o prestacions de consultoria especialitzada) o els serveis de caire més tradicional, que poden tenir una naturalesa molt diversa. També en aquest concepte s'integren els serveis de turisme i les activitats d'oci. Per això, cal ser molt precís en la identificació de la tipologia dels serveis i els valors que contribueixen a la dinamització de l'economia local.
- El plantejament d'una estratègia econòmica a partir de la capacitat exportadora del territori metropolità que, conjuntament amb la resta de la província de Barcelona, representa una part fonamental de la capacitat exportadora del conjunt de l'Estat, i l'anàlisi dels fluxos de comerç, permet identificar reptes competitiu als quals cal donar resposta.
- La transició cap a una economia baixa en carboni i eficient en l'ús de recursos (aigua, residus, etc.) fixa tres prioritats: eficiència energètica, potenciació d'energies renovables i disminució de les emissions de gasos d'efecte hivernacle. El trànsit cap a un model productiu més sostenible impulsarà nous sectors d'activitat, d'alt valor tecnològic i coneixement, relacionats amb el foment de l'economia verda. Aquesta es configura, així, com un motor estratègic per al creixement econòmic, la cohesió social i territorial.
- El turisme desenvolupa un paper destacat en l'economia de Barcelona i del conjunt de Catalunya. Cal destacar que, més que un sector econòmic, es tracta d'una suma de molts sectors, tant de serveis com industrials i també primaris, ja que els turistes interactuen pràcticament amb tots els sectors de l'economia, fet que dóna un caràcter estratègic a les activitats turístiques. Ara bé, també s'enfronta a una sèrie de reptes de futur derivats de canvis en la demanda (aparició de nous perfils de turistes) i en la oferta (major competència entre destinacions). Molt relacionada amb la capacitat d'atracció de turisme i també amb la capacitat d'atreure inversió estrangera i recursos humans qualificats (talent, en la terminologia de moda) hi ha la projecció exterior de Barcelona.
- La definició i prioritització de les necessitats i actuacions relacionades amb la dotació d'infraestructures de regió i de país que ajudin a elevar la capacitat competitiva, la qualitat de vida de l'entorn de l'àmbit metropolità. Això repercuteix directament en benefici de la ciutadania, tant per l'augment de la capacitat de generar ocupació com de millorar les xarxes de serveis bàsics en matèria d'energia, aigua, telecomunicacions i connexions viàries, ferroviàries i aeroportuàries, amb aportació d'un valor afegit fonamental per al desenvolupament social i econòmic d'aquest entorn.
- Les infraestructures de telecomunicacions formen part del mercat de les telecomunicacions i, per tant, no poden ser aïllades de les condicions globals d'aquest mercat on els aspectes econòmics tenen un rol cabdal. En aquest sentit, si bé són un servei bàsic per a l'activitat (social i econòmica) no poden abordar-se com un servei bàsic tradicional.

Hem de tenir present que és l'únic servei bàsic que té més d'una xarxa duplicada amb la mateixa funció. Per això, en aquest document s'intenta adoptar un punt de vista pràctic, centrat en els interessos d'una administració com l'AMB pel que fa al seu àmbit territorial, més que no una visió tradicional d'enginyeria de xarxes.

- La identificació dels sectors emergents, els clústers i els districtes industrials més potents i amb més oportunitats de desenvolupament, per tal d'ajudar a prioritzar les actuacions necessàries per al creixement d'aquests sectors econòmics.
- La consideració del model territorial en què es desenvolupa l'activitat econòmica, els reptes que aquesta estructura implica i les iniciatives que hi estan relacionades. En aquest sentit, l'àmbit territorial de la regió metropolitana (formada pels 164 municipis de l'àmbit funcional metropolità identificat en el Pla Territorial General de Catalunya de 1995) i, òbviament, per extensió a tot el territori d'influència (la província i la xarxa de capitals catalanes) té dues grans oportunitats:
 1. Desenvolupar l'arc metropolità; és a dir, els municipis que formen un continu amb el territori metropolità, com un àmbit que connecti l'àrea central de Barcelona amb les ciutats de la Catalunya central.
 2. Desenvolupar una xarxa de municipis com a eina per aconseguir consens amb els agents situats en el territori.

És d'importància cabdal que l'estratègia de desenvolupament econòmic per al territori metropolità tingui present que un element clau ha de ser la potenciació i millora dels espais de producció (nuclis d'aglomeració productiva) i dels polígons d'activitat econòmica (vegeu el punt 3 més endavant) pel seu efecte sobre el tipus d'activitat que podran atreure.

També serà clau, per desplegar aquesta estratègia, establir una forta coordinació entre l'estratègia econòmica i les eines de suport directe indispensables per a l'èxit, com ara les infraestructures (de transport, telecomunicacions, energia i aigua), la formació del capital humà i la disposició d'una estratègia urbanística, territorial i ambiental adequada a aquest repte. És a dir, cal assegurar la coordinació amb el Pla Director Urbanístic Metropolità (PDUM), el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU) i el Pla de Sostenibilitat de l'AMB (PSAMB). En el mateix sentit, les activitats comercials del territori metropolità, així com l'aposta pel potencial turístic, són elements que conformen i complementen la força econòmica del territori. Els instruments de planificació abans mencionats (particularment el PDU, però també les repercussions en el PMMU i el PSAMB) han d'interactuar de manera recíproca amb totes les estratègies de desenvolupament comercial i turístic del territori i, òbviament, de manera directa, del conjunt de Catalunya. Estratègies clares de policentrisme, que s'han de combinar necessàriament amb el reforç de la funció de capitalitat en una escala diversa i globalitzadora. El posicionament de la ciutat, l'enfortiment dels teixits residencials i la comunicació inter i intramunicipal són factors que incidiran en les activitats econòmiques en general i, singularment, en el comerç i el turisme.

Finalment, cal impulsar mecanismes de coordinació entre el sector públic, el món institucional i el sector privat, tot desenvolupant processos de planificació conjunta, basats en la corresponsabilitat en els projectes. En aquest sentit, cal desplegar estratègies d'inversió publicoprivada orientades a la creació d'infraestructures de competitivitat i a la generació de projectes d'alt valor afegit que permetin posicionar el territori en un lloc capdavanter per al creixement econòmic i la sortida de la crisi.

A continuació, es presenta un diagnòstic més detallat d'aquests elements que permet iden-

tificar els principals reptes de l'AMB, les línies d'intervenció, els objectius i les iniciatives que es proposen per fer front a aquests reptes, algunes de les quals ja estan implementades.

L'ECONOMIA DE L'AMB

L'economia actual es troba en un moment de transició a causa de la concurrència de dos fenòmens relacionats que es caracteritzen per generar importants incerteses. D'una banda, d'una manera més immediata, l'actual crisi econòmica i financera que té unes enormes conseqüències que afecten directament la destrucció de l'ocupació, la pèrdua de competitivitat i produeixen desequilibris territorials creixents. Des d'un punt de vista a més llarg termini, el procés de globalització accelerada previ a l'inici de la crisi, que afecta la transformació dels sistemes i formes de producció.

En aquestes formes de producció tenen un protagonisme creixent el coneixement, la creativitat, les consideracions ambientals i la relocalització en l'espai de les activitats econòmiques. On es fa més visible aquesta realitat és en el medi urbà i de manera més significativa als territoris metropolitans. Tot això afecta les relacions entre poders públics, les dinàmiques econòmiques i les interaccions socials.

En aquest context, les economies urbanes i metropolitanes tenen, i tindran, un paper clau en el procés de reformulació i recerca de sortides a la situació actual. Barcelona, en la seva dimensió metropolitana, té la gran oportunitat de participar activament en el procés de sortida a la crisi actual tot exercint un lideratge com a motor econòmic del sud d'Europa.

En el marc d'aquest enfocament estratègic econòmic, el projecte REM identifica vuit finalitats de l'estratègia econòmica de l'AMB: creixement econòmic i productivitat; inclusió i integració social; sostenibilitat; adaptació al canvi; economies d'aglomeració; cooperació local; modernització de sectors tradicionals, i desenvolupament de nous sectors.

L'aglomeració de la Barcelona metropolitana és un espai complex que disposa d'una xarxa de ciutats molt potent i diferenciada. La potenciació de les economies d'aglomeració, ja siguin d'urbanització/diversitat, de localització/especialització, o de xarxes, tenen un paper fonamental per augmentar l'eficiència i la productivitat de tot el territori metropolità. Per tant, cal recuperar el creixement econòmic portant-lo de manera permanent cap a la seva tendència de llarg termini i fent-lo compatible amb una millora en la distribució de la renda gràcies a una significativa creació d'ocupació. Cal, doncs, fomentar des de l'AMB una estratègia de desenvolupament econòmic sostenible i inclusiu.

Una de les maneres de fer-ho és continuar amb l'empenta de la seva tradició industrial històrica i capacitat de superació d'anteriors moments de crisi, com es va demostrar en els anys 80 i 90 del segle passat. Fites d'aquest procés són la transformació urbana, els jocs olímpics, els pols de desenvolupament de la ciutat del coneixement (com el districte 22@) i l'emergència de sectors amb una capacitat innovadora i productiva molt notable (com els sectors farmacèutics i biomèdics, les enginyeries i empreses de tecnologia, telecomunicacions, el creixement de les indústries culturals i creatives, la configuració d'una ciutat universitària de primera magnitud, uns serveis turístics reorientats a buscar més volum i millor qualitat, i una renovada activitat comercial), que es complementen amb la consolidació d'importants projectes com la transformació del port, la connexió ferroviària amb amplada europea i l'alta velocitat. Però en aquest moment cal respondre al repte principal: la creació d'ocupació per a la gent

que ha quedat a l'atur, per als joves que busquen la primera ocupació, per a les dones que volen participar en el mercat de treball... defensant el comerç de proximitat com a marc generador d'ocupació, a més dels valors que aporta en la cohesió social del territori. En el marc d'un model d'ocupació de qualitat, és important donar suport a la millora de la productivitat en sectors industrials, tot treballant per superar la precarietat en la contractació, especialment en el sector serveis i particularment de dones i joves. Cal avançar sense deixar ningú pel camí.

CONDICIONANTS INSTITUCIONALS I COMPETENCIALS

En matèria de desenvolupament econòmic, les competències es deriven de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de L'Àrea Metropolitana de Barcelona en el seu article 14, apartat G, respecte al desenvolupament econòmic i social: fomentant l'activitat econòmica, promovent l'ocupació i la creació d'empreses en els camps de la indústria, el comerç, els serveis i els recursos turístics, la promoció d'un Pla Estratègic Metropolità que, amb la participació dels agents econòmics, socials i institucionals, afavoreixi la modernització, la recerca i la innovació.

També està reconegut en el Pla d'Actuació Metropolità 2011-2015, el foment l'activitat econòmica, la promoció de l'ocupació i la creació d'empreses en els camps de la indústria, el comerç, els serveis i els recursos turístics. Per desenvolupar aquesta competència, els grans objectius de l'Àrea de Desenvolupament Econòmic de l'AMB són:

- Desenvolupar polítiques de captació i foment de la inversió i l'activitat productiva.
- Homogeneïtzar, estandarditzar i simplificar tots els processos administratius relacionats amb l'activitat econòmica.
- Integrar, coordinar i informar les empreses existents al territori dels serveis disponibles.
- Utilitzar i desenvolupar les noves tecnologies per a la promoció econòmica i l'atracció d'activitat productiva.

La consecució d'aquests objectius té com a finalitat potenciar la capacitat d'atracció d'activitat econòmica del territori. Aquesta s'ha d'entendre tant respecte a inversors estrangers, els que actualment no se situen al mateix, com dels agents que ja hi són presents i que es plantegen realitzar noves inversions, per augmentar o diversificar les seves activitats.

L'ESTRATÈGIA ECONÒMICA DEL TERRITORI METROPOLITÀ

Segons el que hem anat apuntant, es pot afirmar que el plantejament estratègic de l'AMB consisteix a fomentar el creixement econòmic, basat en tàctiques d'inversió productiva i augment de la productivitat, en el marc d'un model de creació d'ocupació de qualitat que afavoreixi la inclusió i integració socials, així com la potenciació del capital humà. Tot això ha d'estar emmarcat en un model sostenible, ambientalment i institucionalment, que faciliti l'adaptació al canvi del conjunt de les activitats econòmiques del territori respecte als nous escenaris econòmics, afavorint els aspectes d'innovació i desenvolupament, propiciant nous models de cooperació i producció i potenciant la modernització de sectors tradicionals i el desenvolupament de nous sectors.

L'estratègia de l'AMB es fonamenta en la recerca del desenvolupament econòmic sostenible i d'un model de creixement amb inclusió social. El creixement s'ha de basar en la recuperació de la inversió productiva, i aquesta reactivació de la inversió ha d'anar acompanyada d'un augment de l'ocupació. Es tracta d'assolir nivells d'ocupació que permetin reduir sensiblement la desocupació existent actualment. El model s'inscriu en una estratègia d'integració

social i de potenciació del capital humà en el marc d'un procés sostenible ambientalment. En definitiva, l'estratègia de desenvolupament econòmic de l'AMB va adreçada cap a un model que compta amb vuit finalitats principals:

1. Desenvolupament sostenible, creixement econòmic, estratègia d'inversió productiva i reindustrialitzadora i foment de la productivitat.

La crisi comporta dirigir els esforços a la creació d'ocupació i al desenvolupament de projectes d'inversió productiva i de serveis a l'activitat econòmica. Per tant, l'estratègia és el creixement de la productivitat i la competitivitat. Potenciar les possibilitats de satisfer la demanda externa a través de l'exportació i, alhora, que crear condicions d'augment de la capacitat productiva en sectors orientats al mercat interior és una prioritat. Per això, cal incorporar els factors que donen competitivitat, com el coneixement i la innovació, la tecnologia i la creativitat, singularment la potenciació del capital humà i l'eficiència de tots els sistemes de transport.

2. Inclusió i integració social.

Assegurar que el creixement sigui socialment integrador, que no quedi ningú pel camí: recuperar l'ocupació, especialment en els col·lectius més afectats per l'actual crisi, com joves, dones, adults majors de 50 anys i treballadors menys formats; assegurar que es generi ocupació de qualitat i disminuir la precarietat dels llocs de treball.

3. Sostenibilitat.

Facilitar el trànsit cap a un model productiu més sostenible ambientalment, especialment en la gestió de recursos com l'energia i l'aigua, i en la gestió de la contaminació, potenciant la densitat i els usos mixtos del sòl i impulsant també nous sectors d'activitat, particularment relacionats amb el foment de l'economia verda.

4. Adaptació al canvi.

Cal crear les condicions per impulsar un projecte comú que ajudi les empreses i les institucions locals a aprendre i a donar respostes ràpides als canvis i reforçar la cooperació públicoprivada, així com les noves estratègies de desenvolupament industrial i de serveis, o els projectes d'economia col·laborativa, de reforçament de l'emprenedoria i de prioritització del suport a les pimes.

5. Economies d'aglomeració.

En aquest nou model d'impuls del creixement econòmic, hi juguen un paper molt important les economies d'aglomeració i les xarxes regionals i macroregionals, que es basen en l'existència d'una gran mercat de treball, de grans infraestructures de transport i de comunicacions (com el corredor mediterrani), d'una gran oferta d'universitats i centres de recerca i d'un ampli i diversificat sistema productiu en el que existeixen establiments industrials de grans dimensions. Aquestes economies es tradueixen en avantatges competitius per a les empreses i, per tant, el seu impuls –també mitjançant espais de transformació urbana i econòmica– és fonamental³.

6. Cooperació local.

Per assolir els objectius, cal que les polítiques de desenvolupament econòmic siguin adoptades fonamentalment a escala intermunicipal o metropolitana, basant-se en una política de cooperació local. A més, la dimensió local és fonamental en el disseny d'un nou model de desenvolupament.

³ Revista Papers (número 54, monogràfic dedicat als escenaris territorials).



7. Modernització de sectors tradicionals i desenvolupament de nous sectors.

La redefinició del model econòmic passa per impulsar nous sectors sobre la base de la innovació, la promoció del talent, la creativitat, la recerca, l'educació i la concertació, però també per modernitzar els sectors tradicionals, adequant-los als nous referents de competitivitat i de coneixement globals.

8. Potenciació del capital humà i de retenció del talent.

És obvi que la lluita contra els efectes de la crisi ens obliga a l'establiment de mecanismes de retorn a l'ocupació dels sectors més vulnerables i més afectats. Per això, quan es parla de potenciar el desplegament d'estratègies de formació i capacitació d'acord amb els futurs escenaris industrials i d'activitats al territori metropolità, es fa a partir d'un enfocament innovador del capital humà. S'ha d'incentivar la creació de polítiques comunes metropolitanes d'ocupació i l'enfortiment dels nous clústers productius i de la seva capacitat per generar ocupació, tenint present les necessitats logístiques i de serveis.

A mode de conclusió, a partir de tots aquests aspectes enunciats en relació amb el creixement econòmic, els principals reptes de la metròpolis barcelonina són:

1. Com afrontar la pèrdua de competitivitat i quins haurien de ser els elements de dinamització enfocats per sortir de la crisi, analitzant les activitats productives i reforçant aquells sectors industrials amb més valor afegit, potenciant l'economia verda i sent referents d'una model d'economia sostenible, i afavorint les noves economies emergents del coneixement amb mecanismes de lligam amb el teixit productiu existent.
2. Com donar resposta a la millora de l'ocupació, combatent l'atur i possibilitant la requalificació dels treballadors dels sectors que a hores d'ara resulten els més vulnerables a causa de la crisi. En aquest context, també cal pensar en l'enfortiment de nous clústers productius per generar ocupació, adequant les infraestructures i els equipaments necessaris i evitant la fuga de talent, de mà d'obra especialitzada i de l'emprenedoria.
3. Com consolidar la marca Barcelona i augmentar el lideratge econòmic, tant en termes de projecció de la competitivitat internacional i aprofitant el creixement en les exportacions per l'atracció d'inversió estrangera, potenciant el turisme com una de les polaritats econòmiques atractives com pel que fa al comerç de proximitat.

4. Com apostar per l'equilibri del territori, planificant estratègicament quins són els condicionants que poden afavorir l'impuls d'activitat econòmica: una xarxa de serveis i infraestructures estable i potent, i el suport de noves eines de governança territorial i econòmica.

A partir d'aquests reptes s'estableixen les següents prioritats:

- Productivitat, reindustrialització i economia del coneixement.
- Ocupació i capital humà.
- Barcelona metropolitana, capitalitat, captació d'inversions i projecció exterior.
- Territori, governança econòmica i millora de processos.

Derivades d'aquestes prioritats, els principals àmbits que afecten la temàtica relativa al creixement econòmic de l'àrea metropolitana de Barcelona són els següents:

- Activitat productiva en la indústria i els serveis. Tendències, perspectives i especialització.
- Mercat de treball i ocupació.
- Espais de producció. Els polígons industrials i d'activitat econòmica.
- Infraestructures de telecomunicacions.
- Creació de coneixement i transferència de tecnologia.
- Capital humà. Inserció laboral dels titulats superiors i de formació professional.
- Creació d'empreses.
- Comerç internacional.
- El comerç de les ciutats metropolitanes i l'enfortiment del turisme.
- Projecció exterior de Barcelona i atracció d'inversió estrangera directa.
- Model territorial i desplegament d'eines de nova governança.

PRIORITAT 3. PRODUCTIVITAT, REINDUSTRIALITZACIÓ I ECONOMIA DEL CONEIXEMENT

3.1. L'ACTIVITAT ECONÒMICA A L'AMB. EL PAPER DE LA REINDUSTRIALITZACIÓ

El territori corresponent a l'AMB concentra gran part de les activitats productives de Catalunya. Les activitats productives situades al territori metropolità estan molt interrelacionades amb les de la resta de la província de Barcelona i el conjunt de Catalunya, tant en els casos dels mercats d'inputs, ja siguin de matèries primeres i del mercat de treball, com des del punt de vista dels outputs i dels mercats de venda. Aquesta forta interrelació justifica que, en analitzar la producció del territori, es faci referència a la província de Barcelona i al conjunt de Catalunya. Ara bé, també és cert que la manca de macromagnituds per a l'àrea metropolitana, com el PIB, dificulta l'anàlisi d'aquest àmbit⁴.

L'important impacte que està tenint l'actual crisi econòmica no ha d'ocultar la bona evolució de la producció en els darrers 15 anys. De fet, l'evolució del PIB durant el període 1995-2012 a Catalunya, i a Barcelona, ha mostrat un procés de convergència en termes de PIB per càpita respecte als països de la Unió Europea, si bé es redueix a partir de l'any 2009. Tot i que les previsions de creixement a curt termini són negatives, podria ser lleugerament positiu a partir de 2014.

PIB en paritat de poder de compra (PPC). En euros per habitant, 1995-2012

	UE-27	UE-15	Espanya	Catalunya	Barcelona
2003	20.800	23.600	20.900	25.200	24.800
2004	21.700	24.500	21.900	26.200	25.800
2005	22.600	25.400	22.900	27.100	27.100
2006	23.700	26.600	24.800	29.200	29.100
2007	25.000	27.900	26.200	30.700	30.700
2008	25.100	27.800	25.900	30.000	30.000
2009	23.500	26.000	24.200	28.100	28.200
2010	24.500	27.000	24.300	28.400	28.400
2011	25.200	27.600	24.700		
2012	25.600	28.000	24.900		

Font: Eurostat

Respecte a l'especialització productiva, el principal sector productiu de l'economia catalana és el de serveis, seguit a molta distància dels de la indústria i la construcció, si bé l'especialització industrial de Catalunya (18,1 % del VAB) és superior a la del conjunt de l'Eurozona (15,5 % el 2010), però inferior a la d'Alemanya (23 % el 2009) (vegeu taula 2). Ara bé, cal considerar que, per valorar correctament el pes del sector industrial, s'ha de tenir en compte la forta interrelació d'aquest sector amb moltes activitats que es classifiquen com a serveis, de manera que una consideració més ajustada d'aquestes donaria un pes més elevat del sector industrial (segons estimacions, de fins al 55 % de l'ocupació total). També cal destacar que es tracta d'una especialització industrial que no es concentra en uns sectors determinats, sinó que és diversificada. La petita dimensió mitjana dels establiments productius catalans també és una característica destacada.

Les dades mostren que la productivitat ha tingut un creixement positiu des del començament de la crisi econòmica, però aquest creixement s'associa a una forta reducció en l'ocupació, i no a la incorporació de canvi tècnic que és el que pot assegurar la competitivitat de les empreses catalanes en un termini més llarg. Cal aprofitar que Catalunya i la província de Barcelona tenen una indústria competitiva i sòlida per beneficiar-se del creixement de la indústria a Europa. Aquest es pot donar per canvis en els sistemes de producció (per millorar l'adaptació de l'oferta als ràpids canvis en la demanda) i pels augments en els preus de l'energia. Relacionat amb les activitats productives, cal destacar el greu problema de la manca de finançament per a les empreses, que és una de les causes que expliquen la disminució d'empreses industrials i la dificultat que tenen les empreses existents per guanyar dimensió.

Hi ha quatre àmbits sobre els quals pot pivotar una part important de l'estratègia de creixement econòmic i de la productivitat del territori metropolità. D'aquests, tres són de naturalesa infraestructural i el quart s'inscriu en la noció de xarxes de ciutats. Les grans infraestructures metropolitanes sobre les quals es pot fer pivotar el nou creixement metropolità són: l'aeroport i el port, Sagrera Alta Velocitat (Pla Besòs) i el Sincrotró-Parc de l'Alba i B-30. Al costat d'aquests tres grans àmbits metropolitanos s'ha d'inscriure el model d'articulació de la xarxa de ciutats metropolitanes: els diferents nodes de la xarxa han d'impulsar estratègies, bé siguin sinèrgiques o complementàries, fent que el conjunt del sistema de ciutats metropolitanes constitueixi per ell mateix un espai per al desenvolupament metropolità.

Respecte a les tendències de futur, cal esmentar a la importància que des de diferents organismes internacionals, com l'OCDE, les Nacions Unides o la Unió Europea (UE), s'està donant

⁴ En aquest sentit, encara que la informació no estigui disponible per al territori metropolità sinó que en molts casos només per la província de Barcelona, les projeccions que es fan al llarg del treball corresponen a escenaris perfectament comprensibles dins de l'àmbit territorial a observar.

VAB de Catalunya per grans sectors, en milers d'euros a preus corrents, 2000-2012.

	2000	2008	2009	2010	2011	2012
Agricultura, ramaderia i pesca	1,9%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,4%
Indústria	25,6%	18,1%	16,2%	17,1%	17,6%	17,7%
Energia i indústria extractiva	2,1%	2,8%	3,0%	2,9%	3,1%	3,3%
Construcció	7,1%	11,7%	11,5%	9,5%	8,8%	7,7%
Serveis	63,4%	66,1%	68,1%	69,2%	69,2%	70,0%
VAB	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: CRE Base 2000 per als anys 2000-2007 i CRE Base 2008 per als 2008-2012, INE

a l'anomenada economia verda. Per a l'OCDE, l'economia verda (o creixement verd) consisteix en la promoció del creixement econòmic a la vegada que s'aconsegueix un ús més eficient dels recursos, una menor dependència energètica, una reducció de la contaminació i les emissions de gasos d'efecte hivernacle, el manteniment de la biodiversitat i la millora de les perspectives de salut de la població. Segons l'OCDE, el creixement verd també vol dir que la inversió en l'entorn es configura com un motor de creixement econòmic. Les Nacions Unides, en el seu Programa per al Medi Ambient, hi afegeix que l'economia verda ha de ser socialment inclusiva. La Unió Europea, per la seva part, ha destacat la importància d'impulsar l'establiment d'una economia verda que generi creixement i permeti competir eficaçment en el mercat global.

L'Europa 2020, l'estratègia de creixement de la UE per a la pròxima dècada, té com a principal objectiu adquirir una economia més intel·ligent, sostenible i integradora. En un context de crisi econòmica i financera, aquestes tres prioritats, que es reforcen mútuament, haurien d'ajudar els estats membres a assolir alts nivells d'ocupació, productivitat i cohesió social. Les tres prioritats són: un creixement intel·ligent desenvolupant una economia basada en el coneixement i la innovació; un creixement sostenible amb una economia que utilitzi els recursos de forma més eficient, que sigui ambientalment sostenible i més competitiva; i un creixement integrador, fomentant una economia amb alts nivells d'ocupació i que millori la cohesió social, econòmica i territorial. Dins de la prioritat Europa 2020 cap a un creixement sostenible, la UE impulsa una transició cap a una economia baixa en carboni i fixa tres objectius principals relacionats amb: l'eficiència energètica; la potenciació de les energies renovables; i la disminució de les emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEH). D'altra banda, la UE també proposa una iniciativa específica per a una Europa eficient en l'ús dels recursos (aigua, residus, contaminació atmosfèrica, etc.).

El paper de l'AMB en l'acompliment de l'Estratègia Europa 2020 presenta un comportament diferenciat segons els diferents objectius específics. Pel que fa a la iniciativa d'aconseguir una economia baixa en carboni, el territori Metropolità (com també passa a Catalunya i Espanya) es troba lluny dels objectius proposats de disminució d'emissions de GEH, augment de l'ús de les energies renovables i millora de l'eficiència energètica. En canvi, l'AMB està en una bona situació quant a la iniciativa que persegueix una Europa eficient en l'ús dels recursos, especialment pel que fa a la disminució en la generació de residus i en el consum d'aigua, tot això gràcies al paper de les administracions locals i al canvi d'hàbits de la població. La contaminació atmosfèrica, però, continua sent un tema pendent, com en la majoria d'aglomeracions metropolitanes europees. En l'àmbit europeu, els temes principals en relació amb la transició a l'economia verda s'agrupen en tres categories:

- Invertir en recursos clau i capital natural: aquests són l'eficiència energètica i les energies renovables, el consum i el reciclatge de l'aigua, la biodiversitat i els serveis dels ecosistemes, l'agricultura sostenible i la gestió eficient dels residus.
- La combinació d'instruments reguladors i de mercat: les ecotaxes, l'eliminació de les subvencions perjudicials per al medi ambient, la mobilització dels recursos financers públics i privats i la inversió en qualificacions i ocupacions verdes.
- Millorar la governabilitat i fomentar la participació del sector privat: reforç i racionalització de les estructures internacionals de governança existents. Més participació i compromís de les empreses i la societat civil. També és fonamental que hi hagi més participació.

A mode de conclusions en els àmbits de la productivitat, projectes de reindustrialització i economia del coneixement, cal que:

- Es defineixin uns àmbits territorials clau (ATC) com a elements motors i dinamitzadors de subàrees productives i de serveis. com a elements motors i dinamitzadors de sub-àrees productives i de serveis.
- Es reforci la competitivitat com a element dinamitzador per sortir de la crisi.
- Es diagnostiquin les fortaleeses i debilitats de les activitats productives.
- S'incentivi els sectors amb més potencial industrial i generadors de valor afegit, així com el suport als processos i projectes de reindustrialització.
- S'impulsi l'economia verda, més productiva, menys dependent de combustibles fòssils i més eficient en l'ús dels recursos.
- Es consolidin els serveis i sectors tradicionals com a generadors de valor.
- Es converteixi el territori metropolità en un clar referent en matèria de sostenibilitat, tant en la millora de les condicions de l'activitat econòmica, com en iniciatives d'economia verda.
- Es faciliti l'accés al finançament per part de les empreses.

Ateses aquestes observacions, els objectius i les iniciatives que es proposen són:

OBJECTIUS I INICIATIVES

Enfortir i incentivar els sectors amb més potencial industrial i generadors de valor afegit, i potenciar els àmbits territorials clau (ATC) perquè operin com a motors del creixement econòmic metropolità.

- Identificació de febleses i potencialitats per tal d'impulsar en l'àmbit metropolità un conjunt de mesures de planificació, d'implantació d'infraestructures, de suport a les pimes i empreses, de foment de creació i emprenedoria, per tal d'afavorir la inversió productiva i la creació d'ocupació.
- Potenciació dels àmbits de recerca biomèdica, logística, indústria aeronàutica, sectors clau per la seva capacitat de generar alt valor afegit, desplegant processos per a la renovació de sectors industrials (automòbil, fabricació de maquinària, química, disseny, moda...).
- Promoció de mesures per donar suport a la reindustrialització del màxim de sectors productius i de serveis a la indústria.
- Impuls de projectes d'economia verda; concretament, l'eficiència energètica, energies renovables, vehicle elèctric/híbrid, aigües residuals.

- Definició dels cinc àmbits ATC, Barcelona-Besòs, el corredor de la B-30, l'eix del Llobregat, el delta del Llobregat i el litoral metropolità, que conformaran els espais centrals de les estratègies de desenvolupament global dels respectius territoris, i potenciació dels mateixos enfortint les capacitats dels territoris en el que es troben.
- Impuls de la diversificació dels mercats de destí, amb l'objectiu d'identificar i potenciar mercats de nínxol en els quals les pimes de l'AMB siguin competitives.
- Impuls de mecanismes que facilitin l'accés de la indústria, especialment de les pimes, als instruments de finançament tant de curt com de llarg termini propiciant vies de col·laboració amb les institucions financeres més arrelades al territori de l'AMB.

Impulsar els projectes d'activitat terciària, de serveis associats a l'activitat productiva i d'activitat agrària.

- Recerca i implementació dels instruments de planificació urbana que potenciïn el paper dels serveis associats a l'activitat econòmica del territori (logística, aplicació de les TIC, de cara a l'augment de la inversió productiva, foment de l'exportació, etc.
- Consolidació del Parc Agrari com a espai de producció agrícola de proximitat, basat en criteris ecològics, promovent projectes d'agricultura metropolitana sostenible i competitiva.
- Impuls de les activitats de transformació alimentàries, aprofitant la potencialitat de Mercabarna i les més importants cadenes de distribució.

3.2. ESPAIS DE PRODUCCIÓ I PRESTACIÓ DE SERVEIS

El reforçament de la competitivitat i la potenciació de l'activitat industrial necessiten sòl adequat sobre el qual establir-se. En aquest sentit i, com s'ha comentat en l'apartat de mercat de treball, cal tenir present la creixent i ja elevada interrelació entre les activitats manufactureres i algunes activitats de serveis. Per tant, cal considerar la necessitat d'espais de producció en els quals es faciliti la diversitat d'activitats i la localització d'activitats de naturalesa més típicament urbana, pròpia dels serveis. D'altra banda, cal tenir present una tendència de fons comuna a les àrees metropolitanes com és la relocalització d'activitats industrials cap a zones menys centrals on els preus del sòl són més reduïts.

POLÍGONS INDUSTRIALS I NODES D'ACTIVITAT ECONÒMICA

A la regió metropolitana hi ha 712 polígons d'activitat econòmica (PAE) desenvolupats o amb planejament derivat aprovat que ocupen 15.623 ha, cosa que suposa aproximadament un 20 % del sòl urbà i urbanitzable. D'aquests, 198 PAE es localitzen al territori metropolità i ocupen 6.975 ha. Prenent com a referència la regió, bona part dels polígons es localitzen a les comarques del Vallès Occidental, del Baix Llobregat i del Vallès Oriental, seguint els principals corredors d'infraestructures.

Respecte a l'emplaçament dels polígons, es poden constatar dos fenòmens oposats. D'una banda, es detecten grans àrees d'activitat econòmica, caracteritzades per la presència de polígons de dimensions grans i mitjanes amb contigüitat entre ells. Aquest fenomen és força evident en l'àmbit del PGM, on la visió de conjunt del territori ha permès, mitjançant la planificació territorial, la definició d'aquestes àrees. Fora de l'àmbit PGM, també es poden trobar grans àrees d'activitat a les perifèries de les principals ciutats de la segona corona (Sabadell, Terrassa, Granollers, Mataró, Martorell) i a alguns corredors d'infraestructures (Riera de Caldes, C-33; C-17, entre els més destacats).

D'altra banda, però, juntament a la configuració de grans àrees d'activitat, es pot trobar el fenomen oposat: el de la fragmentació i nuclearització, sobretot en molts municipis de dimensions més reduïdes de la segona corona metropolitana.

Pel que fa a la disponibilitat de sòl, es donen dos tipus de situacions. En primer lloc, aquelles de reconversió o requalificació urbanes, que permeten obtenir sòl per a noves activitats econòmiques en espais que abans estaven ocupats per altres activitats. En segon lloc, la disponibilitat de solars o naus sense ocupar en polígons.

Altres característiques rellevants dels polígons i que s'han analitzat en diferents estudis han estat els serveis i les infraestructures que tenen. Així, pel que fa als serveis, s'ha pogut constatar que encara n'hi ha un nombre gens menyspreable en els quals queda pendent l'arribada, millora o adequació de serveis bàsics: les telecomunicacions, la vialitat, la senyalització i la disponibilitat d'equipaments com escoles bressol, oficines de correus, oficines de promoció econòmica al servei de les empreses, etc.

Un dels principals camps d'actuació de les administracions públiques, i també d'altres agents, ha estat el de subministrar informació sobre els polígons existents. La disponibilitat d'un sistema d'informació de polígons d'activitat econòmica continu i actualitzable, que s'adeqüi a la realitat territorial del fenomen metropolità, resulta clau per portar a terme polítiques de promoció econòmica. En aquest sentit, qualsevol sistema d'informació s'hauria de plantejar com una eina adreçada a les empreses que es volen localitzar a la metròpolis o que volen canviar la seva ubicació.

L'existència de dos grans tipologies de polígons, uns de grans àrees, que permet explotar economies d'escala, i un conjunt de polígons fragmentats pot dificultar l'establiment i la coordinació de les polítiques relatives a polígons. Aquesta dificultat de coordinació pot afectar negativament el procés d'adaptació i adequació d'aquests polígons a les noves necessitats de les activitats productives, en què el component de serveis serà creixent.

A mode de conclusions en l'àmbit dels espais de producció i prestació de serveis, cal que:

- S'impulsin als espais que puguin aportar valor afegit i significació emblemàtica al projecte global del territori metropolità com a destí d'inversió.
- S'estableixi un sistema de classificació de polígons per millorar-los.
- Es redefineixin les línies d'intervenció en matèria de promoció i reconversió dels polígons d'activitat econòmica, responent als reptes de l'economia metropolitana.
- Es creï un sistema obert per canalitzar totes les informacions en una plataforma tecnològica, tot mantenint la independència en la seva gestió, sobre els serveis existents de les diferents administracions i els diversos agents de promoció econòmica, i crear-ne de nous sota la marca Barcelona.
- S'identifiquin els espais de producció i la seva classificació en termes d'eficiència energètica i millora en l'aplicabilitat de mesures correctores i d'estalvi.

Ateses aquestes observacions, els objectius i iniciatives que es proposen són:

OBJECTIUS I INICIATIVES

Impulsar espais emblemàtics i de valor afegit per generar i captar nova inversió i demostració de puixança econòmica.

- Impuls de la captació d'inversió sota el paraigües de la marca Barcelona com a referència de prestigi associada a l'activitat econòmica.
- Promoció de la transformació dels polígons industrials per a l'atracció de seus tecnològiques de grans empreses amb un nou model d'activitat econòmica similar al model 22@.
- Desplegament d'una estratègia específica de captació d'inversió al Consorci de la Zona Franca com espai privilegiat de primer ordre de l'AMB.
- Impuls d'economies de xarxa que depenen la definició de polígons industrials plurimunicipals, i promoció de polígons d'activitat basats en l'explotació dels avantatges derivats de l'existència de grans infraestructures de transport (aeroport, sagrera, port).
- Promoció de polígons d'activitat basats en l'explotació dels avantatges derivats de l'existència de grans infraestructures de transport (aeroport, sagrera, port).

Analitzar les tipologies dels polígons industrials, les seves carències, les seves potencialitats, les necessitats d'infraestructura i de connectivitat proposant mesures de millora

- Seguiment de l'estat d'ocupació i disponibilitat de serveis de tots els polígons de l'AMB mitjançant estudis sistemàtics i periòdics.
- Estudi dels polígons d'activitat econòmica i creació d'un catàleg de millores necessàries, identificant la millora dels serveis bàsics i especialitzats.
- Reformulació del model de planejament de cara a la definició dels espais d'activitat econòmica al territori a través del PDU, així com de la modificació dels usos planificats del sòl, per impulsar centres de producció basats en les indústries del coneixement.
- Potenciació de la iniciativa legislativa autonòmica per plantejar una acció en pro dels polígons.
- Desenvolupament dels instruments i nous models de gestió recollits en el marc del futur ordenament metropolità per avançar en nous sistemes de concertació públicoprivada.

Crear un sistema obert per canalitzar totes les informacions en una plataforma sobre els serveis existents de les diferents administracions i dels agents de promoció econòmica.

- Creació del portal de coordinació de serveis "Invest in Barcelona".
- Creació i posada en marxa d'un sistema d'informació per a les empreses i l'emprenedoria OAES (oficines d'atenció a empreses) per facilitar informació sobre inversions i tràmits de la mateixa administració.
- Definició dels productes i serveis que s'integraran sota la marca Barcelona i establiment de quins nous productes i serveis es crearan en matèria de promoció econòmica.

Identificar els espais de producció i la seva classificació en termes d'eficiència energètica i millora en l'aplicabilitat de mesures correctores i d'estalvi.

- Desenvolupament del catàleg d'indicadors per poder classificar el grau d'intensitat de l'espai de producció en referència amb l'eficiència energètica.
- Impuls dels plans d'adequació energètica i de lluita contra el canvi climàtic a escala micro.

- Establiment d'uns calendaris formatius per als diferents clústers productius relatius a l'aprofitament de recursos.
- Potenciació de la "marca verda" en els polígons d'activitat econòmica, en les indústries i empreses del territori metropolità, com a distintiu i certificat de qualitat productiva.

3.3. CREACIÓ DE CONEIXEMENT, UNIVERSITATS I TRANSFERÈNCIA DE TECNOLOGIA

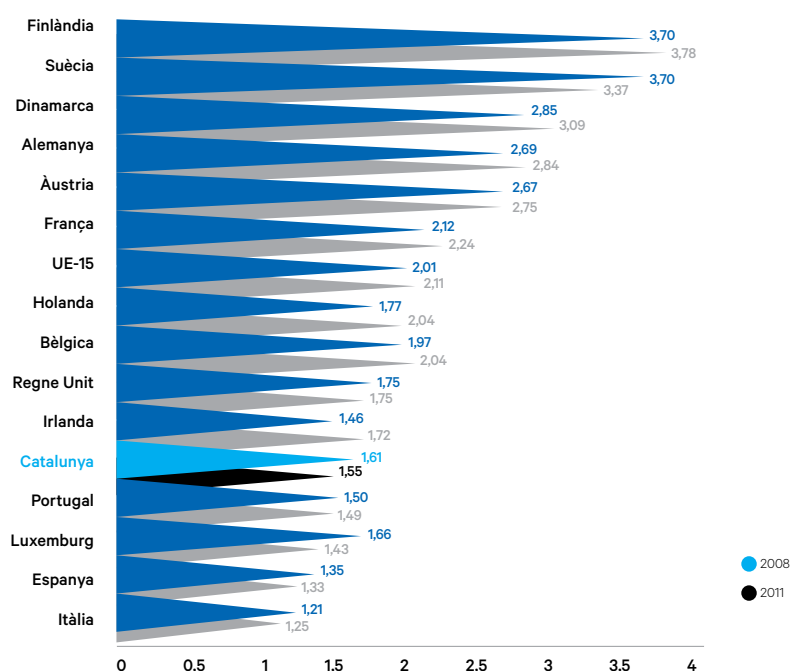
Com es comenta a la introducció d'aquest bloc econòmic, la sortida exportadora de la crisi s'ha de basar en guanys en productivitat que no provenguin exclusivament de reduccions en costos laborals monetaris, que implicarien un empobriment de la població, sinó que les activitats científiques de recerca i desenvolupament i la innovació, tecnològica i no tecnològica hi han de tenir un paper protagonista. Aquestes activitats han de permetre augmentar la productivitat i la competitivitat alhora. Per això, en aquest i en els següents apartats s'analitza la capacitat de creació de coneixement (R+D) i la capacitat de traslladar aquest coneixement a les activitats productives, a més del paper central que tenen les universitats i els centres de recerca i la inserció dels titulats en el mercat de treball o la creació de noves empreses.

La despesa en R+D a Catalunya va representar l'1,55 % del PIB l'any 2011, percentatge que és inferior al de la mitjana de la UE-15 (2,11 %). El lideratge de la inversió al territori metropolità en la despesa empresarial en R+D és notori: les empreses realitzen el 47 % de la despesa en R+D registrada a la província i el 43 % de Catalunya. Així, aquest territori es situa entre les 10 primeres regions mundials i esdevé la sisena regió europea en nombre de publicacions científiques.

Segons les classificacions d'universitats realitzades per diferents centres internacionals, les universitats del territori metropolità més ben classificades es troben en posicions a partir del 176è lloc (el cas de l'UAB, que és la primera de l'Estat). Cal destacar, però, que en els rànquings per àrees de coneixement, les universitats de Barcelona guanyen posicions: de

Despesa en R+D percentatge del PIB, any 2008 i 2011

(Font: IERMB a partir d'Idescat i Eurostat)





manera molt destacada la UPF en Economia (38a) o la UB en Medicina (rang 76-100), així com les escoles de negocis amb seu a Barcelona (entre les primeres 20 del món).

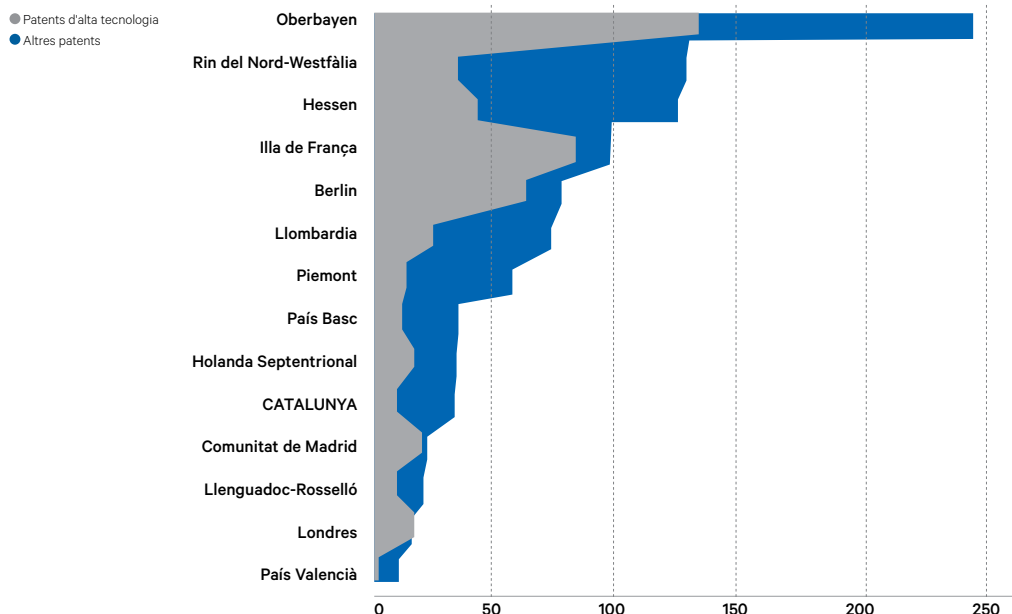
Un altre dels factors per mesurar la competitivitat és a partir del nombre de sol·licituds de patents. L'any 2009 (darrer any amb dades Eurostat) es van sol·licitar a Catalunya 32,71 patents per milió d'habitants, una quantitat superior a les que es van sol·licitar a la Comunitat de Madrid (21,9), Londres (13,61) o al País Valencià (8,76), però bastant reduïda si es compara amb les que es van sol·licitar en altres regions d'Alemanya i França: Oberbayern (243,7), Rin del Nord-Westfàlia (126,7), Hessen (123,9) i Illa de França (95,91). Els mapes de localització de patents mostren com aquestes es concentren d'una manera molt destacada a l'àrea metropolitana de Barcelona, especialment al municipi de Barcelona i als més propers a Barcelona. De fet, només al territori metropolità es registren el 64 % de les patents de la província i el 54 % de Catalunya.

En general, s'ha posat de manifest el gran esforç realitzat en els darrers anys. No obstant això, la distància respecte a les regions europees capdavanteres encara és important.

La literatura més recent sobre innovació i bases de coneixement destaca la importància d'un tercer tipus de coneixement de tipus simbòlic que té el seu origen en les activitats creatives (com *software* i videojocs, publicitat, arquitectura, disseny, edició...), a més del coneixement científic i del coneixement de l'enginyeria. El reconeixement de la importància d'aquestes activitats ha donat lloc a allò que es coneix com a economia creativa. De fet, a Barcelona es comptabilitzen més de 110.000 llocs de treball en aquest tipus d'activitats (11% del total de

Patents totals per milió d'habitants segons tecnologia, any 2009

Font: IERMB a partir d'Eurostat



llocs de treball). El potencial de futur del sector, així com determinades característiques de l'activitat (reduïda dimensió empresarial, estructures per projecte poc estables, localització urbana...) plantegen reptes als quals cal donar resposta per obtenir tot el potencial de les activitats de l'economia creativa.

Un cop realitzada la diagnosi, les conclusions principals que s'extreuen respecte a la creació de coneixement i al lligam entre la formació universitària i la transferència tecnològica ens indiquen la necessitat que:

- Es treballi per agilitzar el trànsit cap a l'economia del coneixement.
- Millorin els aspectes relacionats amb la transferència tecnològica a les empreses i a l'emprenedoria.
- S'aprofiti la sinergia de les escoles de negoci per a la creació d'empreses intenses en coneixement.

Ateses aquestes observacions, els objectius i iniciatives que es proposen són:

OBJECTIUS I INICIATIVES

Continuar amb la potenciació de projectes vinculats a l'economia del coneixement i la transferència tecnològica a les empreses i a l'emprenedoria.

- Creació dels instruments per facilitar la tramitació i posada en marxa de projectes empresarials relacionats amb l'economia del coneixement.
- Amplificació dels models dinàmics i tecnològics de coordinació empresarial per als nous focus d'emprenedoria d'alt valor afegit, i espais de coneixement, innovació i creativitat.
- Impulsar la implicació de les universitats situades a l'AMB en el desenvolupament econòmic dels diversos territoris metropolitans.
- Col·laboració amb l'estratègia d'especialització intel·ligent de Catalunya en el marc de la RIS3 europea.

Potenciar des de l'AMB els esforços en la millora de tots els aspectes relacionats amb la transferència tecnològica a les empreses i a l'emprenedoria.

- Potenciació en la capacitat inversora de l'AMB en R+D mitjançant la col·laboració publicoprivada.
- Afavoriment dels projectes de les universitats que apostin per l'emprenedoria i de les iniciatives que ajudin la reactivació econòmica, tot cercant mètodes de subvenció, reconeixement fiscal i qualitat, equiparant-les amb els estàndards europeus.

Aprofitar la sinergia de l'elevat reconeixement de les escoles de negoci per a la creació d'empreses intenses en coneixement o facilitant el canvi a les existents.

- Potenciació de les relacions entre les escoles de negocis i el món empresarial, creant borses de treball, intercanvis empresarials i projecció productiva.
- Promoció de la imatge internacional de potència competitiva a nivell d'empreses intenses en coneixement, donant a conèixer el potencial del sector del territori metropolità i el seu posicionament.
- Establiment dels mecanismes d'estudis per a la creació de pols d'emprenedoria a partir de la col·laboració publicoprivada, viviers, espais o oportunitats als emprenedors.

PRIORITAT 4. CAPITAL HUMÀ I OCUPACIÓ

4.1. MERCAT DE TREBALL I OCUPACIÓ

Avui dia, la reducció de l'elevada taxa d'atur és l'element clau i fonamental per a la cohesió social i el benestar de la població metropolitana. És, doncs, un aspecte que requereix una actuació decidida i contundent. La reducció de l'atur no és responsabilitat directa i competencial de l'AMB ni dels ajuntaments, ja que la responsabilitat de legislar sobre el mercat de treball recau sobre altres administracions. Addicionalment, aquesta reducció depèn també de la conjuntura econòmica, molt sotmesa avui dia als avatars de la crisi financera. No obstant això, sí que és imprescindible crear condicions i afavorir oportunitats que possibilitin la creació d'ocupació. Cal tenir en compte que el territori metropolità ha de ser el motor fonamental de sortida de la crisi i que, de la crisi, se'n surt exportant. Per tant, són importants les activitats industrials i també les turístiques i els serveis avançats (amb un paper clau de les universitats i els centres de recerca). La seqüència ha de ser: primer, augment de la productivitat (industrial); en segon lloc, activar els serveis destinats a la venda; i en tercer lloc, l'impuls a la resta de serveis generals.

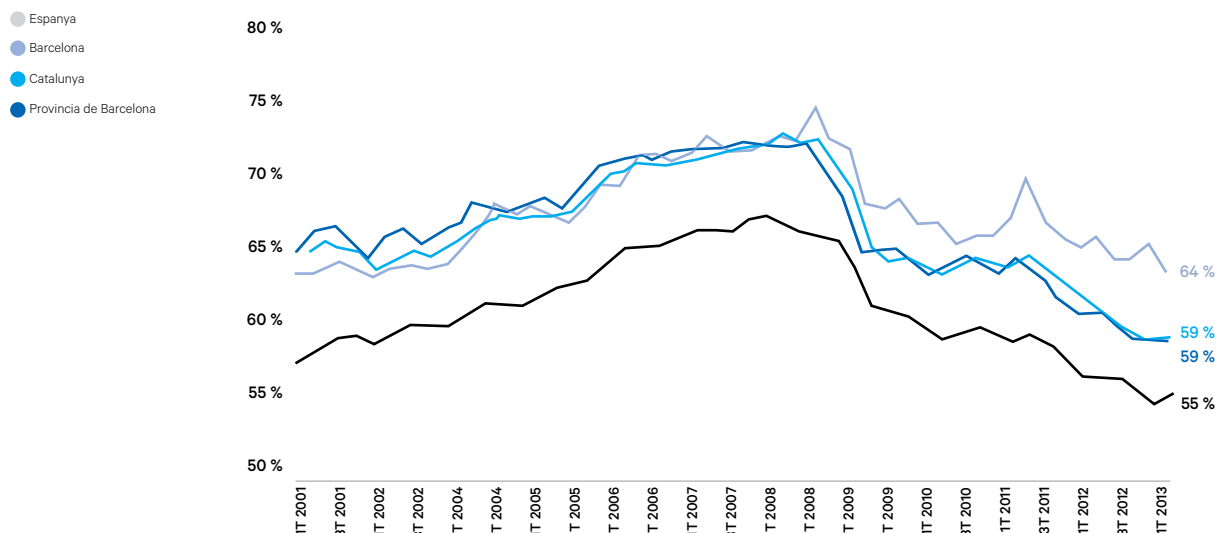
És per això que una política orientada a tractar els problemes de l'atur i els elements més estructurals de la feblesa del mercat de treball cal que s'adreci a resoldre els problemes més punyents que no afavoreixen ni l'augment de la taxa d'ocupació ni el posicionament més competitiu de l'economia metropolitana i catalana. Per entendre la situació cal, doncs, conèixer de manera precisa la situació del mercat de treball i orientar les iniciatives en aquesta perspectiva.

La població ocupada de la província de Barcelona, com la de Catalunya i Espanya, ha estat creixent fins a l'any del començament de la crisi, el 2008. A partir d'aquest moment, s'ha anat reduint i la taxa d'ocupació de la província de Barcelona ha passat del 64,8 %, el 2001 el 68,9 % al 2008. A partir d'aquesta data ha iniciat una etapa de descens fins a situar-se al 58,9 % el segon trimestre de 2013 (molt lluny de l'objectiu del 74 % per a l'any 2020 de l'Estratègia Europea 2020). Cal destacar que la població ocupada per nivell d'estudis mostra que l'impacte de la crisi ha estat especialment fort en el grup de població amb estudis primaris (que, a més, és el grup més nombrós, amb una caiguda del 37 % entre 2008 i 2012), mentre que el grup que ha sofert menys és el de titulats superiors.

Les dades de treballadors registrats a la Seguretat Social permeten fer un seguiment territorial

Taxa d'ocupació de 16 a 64 anys de Barcelona, província de Barcelona, Catalunya i Espanya, 2001-2013 (2T)

Font: IERMB a partir de l'Ajuntament de Barcelona i l'INE



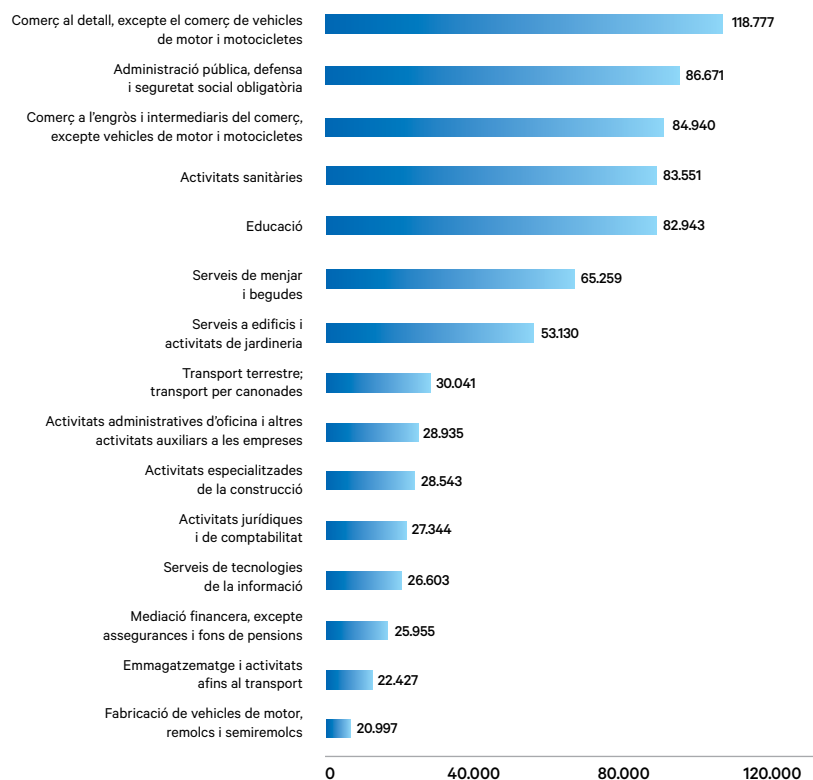
més desagregat del que ofereixen les dades de l'Enquesta de població activa (EPA). El conjunt de municipis de l'AMB concentren, al segon trimestre de 2013, gairebé 1,5 milions de treballadors (afiliats al règim general de la SS i autònoms), dels quals uns 936.000 treballen a Barcelona. Entre el segon trimestre de 2009 i el de 2013, el l'àrea metropolitana de Barcelona ha perdut uns 114.000 llocs de treball que, en termes percentuals, representa el 7,4 % interanual.

El sector serveis és l'activitat que, en termes globals, presenta un nombre més elevat d'ocupats. El comerç, tant al detall com a l'engròs, continua sent una de les activitats amb el més nombre d'ocupats (en conjunt 203.717 treballadors). El segueixen les activitats de serveis relacionades amb la provisió de serveis públics com l'administració pública, defensa i seguretat social obligatòria, les activitats sanitàries i l'Educació. Les activitats relacionades amb l'hoteleria continuen sent importants, com ho demostra l'elevat nombre de persones dedicades al serveis de menjar i begudes. Les activitats relacionades amb el suport a les empreses (serveis a edificis i activitats de jardineria, activitats jurídiques i de comptabilitat, activitats administratives d'oficina i altres activitats auxiliars a les empreses) també agrupen un gran nombre de treballadors. Finalment, cal destacar el pes del transport i la logística (transport terrestre, transport per canonades, emmagatzematge i activitats afins al transport) així com la mediació financera, excepte assegurances i fons de pensions i les activitats relacionades amb l'ocupació.

Els sectors que més ocupació han creat a l'AMB són els de les activitats administratives d'oficina i altres activitats auxiliars a les empreses, que comprenen la prestació de serveis administratius corrents d'oficina, com la recepció, la planificació financera, la facturació, l'arxiu, la distribució del personal i la logística, així com el serveis de gestió de cobrament de factures i altres activitats. A continuació, destaquen les activitats relacionades amb el turisme, com els

Sectors amb més ocupació municipis metropolitans, 2012 (4T).

Font: IERMB a partir Ministerio Empleo y Seguridad Social



serveis de menjar i begudes (restaurants i cafès) i els serveis d'allotjament (hotels i allotjaments turístics), que tenen un paper important en la creació d'ocupació. També s'ha incrementat l'ocupació de les activitats de serveis relacionades amb la provisió de béns públics com l'educació i les activitats de serveis socials amb allotjament (residències per a persones grans, per a persones amb discapacitat psíquica i per a drogodependents, entre altres). Paral·lelament a la forta destrucció d'ocupació provocada per la crisi econòmica, ha augmentat l'ocupació en activitats relacionades amb l'ocupació; és a dir, agències de col·locació, de treball temporal i provisió de recursos humans. Finalment, cal destacar que han augmentat les activitats d'alt valor afegit com els serveis de tecnologies de la informació, la recerca i el desenvolupament, altres activitats professionals, científiques i tècniques i els serveis d'informació.

Sectors més creadors d'ocupació del territori metropolità, 2009-2012

Font: IERMB a partir de Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

Codi	Descripció	Treballadors desembre 2009	Treballadors desembre 2012	Diferència 2009-2012
82	Activitats administratives d'oficina i altres activitats auxiliars a les empreses	20.932	28.935	8.003
87	Activitats de serveis socials amb allotjament	14.590	17.664	3.074
56	Serveis de menjar i begudes	62.894	65.259	2.365
62	Serveis de tecnologies de la informació	24.684	26.603	1.919
78	Activitats relacionades amb l'ocupació	14.596	16.044	1.448
72	Recerca i desenvolupament	9.924	11.258	1.334
85	Educació	81.687	82.943	1.256
74	Altres activitats professionals, científiques i tècniques	7.067	8.239	1.172
55	Serveis d'allotjament	14.770	15.820	1.050
63	Serveis d'informació	2.453	3.137	684

Els sectors que han experimentat més destrucció d'ocupació són activitats majoritàriament relacionades amb el sector de la construcció: activitats especialitzades de la construcció, construcció d'immobles, activitats de lloguer, construcció d'obres d'enginyeria civil. Les activitats relacionades amb el comerç al detall i a l'engròs també han patit una forta davallada de l'ocupació. Pel que fa a les activitats relacionades amb la publicació de llibres, diaris, i altres publicacions (edició), així com la seva impressió (arts gràfiques i reproducció de suports enregistrats) han tingut una forta disminució d'ocupació. L'ocupació del sector públic (administració pública, defensa i seguretat social obligatòria) també s'ha vist afectada per la crisi econòmica i ha acabat reduint el nombre d'ocupats de forma important. Finalment, cal destacar la destrucció d'ocupació en activitats industrials com ara la fabricació de productes metàl·lics.

L'agrupació de les activitats econòmiques per intensitat de coneixement⁵ (seguint la metodologia d'Eurostat⁶) permet destacar un fet rellevant, i és que l'àrea metropolitana de Barcelona concentra el 75 % dels treballadors en activitats intensives en coneixement de la província de Barcelona, i només al municipi de Barcelona s'hi concentra el 55 %. Tal com s'ha comentat en l'apartat anterior, en la importància de les activitats industrials no només s'hi engloben les estrictament manufactureres sinó també, i d'una manera creixent, les activitats de serveis. Per tant, les polítiques i mesures de suport a la indústria han de tenir present aquesta realitat.

Sectors més destructors d'ocupació del territori metropolità, 2009-2012 (4T).

Font: IERMB a partir del Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

Codi	Descripció	Treballadors desembre 2009	Treballadors desembre 2012	Diferència 2009-2012
43	Activitats especialitzades de la construcció	44.320	28.543	-15.777
41	Construcció d'immobles	29.008	15.294	-13.714
77	Activitats de lloguer	20.630	13.995	-6.635
84	Administració pública, Defensa i Seguretat Social obligatòria	95.075	88.671	-6.404
47	Comerç al detall, excepte el comerç de vehicles de motor i motocicletes	123.888	118.777	-5.111
46	Comerç a l'engròs i intermediaris del comerç, excepte vehicles de motor i motocicletes	89.237	84.940	-4.297
25	Fabricació de productes metàl·lics, excepte maquinària i equips	16.331	12.858	-3.473
71	Serveis tècnics d'arquitectura i enginyeria; assajos i anàlisis tècnics	19.719	16.686	-3.033
81	Serveis a edificis i activitats de jardineria	56.149	53.130	-3.019
42	Construcció d'obres d'enginyeria civil	6.066	3.298	-2.768

Com ja hem insistit en repetides ocasions, el repte més urgent és clarament afrontar l'elevada taxa d'atur i, en particular, treballar amb tres col·lectius especialment discriminats i que representen els sectors més febles i vulnerables: els joves, les dones i la gent de més de 50 anys. D'altra banda, cal parar especial atenció al conjunt dels aturats de llarga durada, en què els col·lectius abans esmentats també tenen un pes destacat.

En aquest sentit, per poder fonamentar una recuperació completa i integradora, cal assegurar la formació i el reciclatge dels treballadors, i així també evitar la pèrdua de competències professionals i l'ajust a noves demandes del mercat de treball.

A mode de conclusions, en l'àmbit del mercat de treball i l'ocupació cal que:

- S'estableixin mecanismes de retorn a l'ocupació dels sectors més vulnerables i més afectats per la crisi.
- Es despleguin estratègies de formació i capacitació mirant cap als escenaris industrials i d'activitats des d'una perspectiva innovadora del capital humà.
- Es desenvolupin polítiques comunes metropolitanes d'ocupació.
- S'enforteixin els nous clústers productius per generar ocupació.
- S'observi de manera sistemàtica l'evolució del mercat de treball per incidir de manera més adient en aquest moment crític.

Ateses aquestes observacions, els objectius i les iniciatives que es proposen són:

OBJECTIUS I INICIATIVES

Desplegar estratègies de formació i capacitació d'acord amb els futurs escenaris industrials i d'activitats econòmiques a l'AMB.

- Implementació de les mesures per facilitar la coordinació municipal en l'àmbit de les

⁵ La classificació de les activitats i les exportacions segons la intensitat de coneixement es realitza a partir de les taules elaborades per Eurostat que assigna diferents intensitats de coneixement per a cada sector d'activitat econòmica de la CNAE-09 (Classificació Nacional d'Activitats Econòmiques) a dos dígits d'agregació.

⁶ Eurostat és l'oficina estadística de la Unió Europea.

polítiques actives d'ocupació, l'intercanvi d'experiències i la millora de la formació per facilitar l'ocupabilitat.

- Impuls de la relació de les universitats i els centres de recerca amb les necessitats productives.
- Facilitació i potenciació de la formació dels diversos col·lectius en atur o expectatives de reciclatge, d'una manera personalitzada en funció de les necessitats locals, centrada en el projecte general d'adaptació tecnològica i organitzativa i de reindustrialització.
- Implementació dels projectes centrats en el reforç a la formació continuada, tant per als treballadors en actiu com per als aturats, i facilitant l'accés amb la conciliació familiar.
- Impuls i coordinació de les iniciatives d'aprenentatge de l'anglès, tant a nivell escolar com de formació per a adults.

Enfortir nous clústers productius i la seva capacitat per generar ocupació, tenint present les necessitats de reindustrialització, logístiques i de serveis.

- Aprofitament dels processos de concentració productiva de l'economia del coneixement de l'AMB per incentivar el retorn de professional qualificat.
- Estudi de mesures específiques per a la retenció del talent, cercant mecanismes específics i projectes adequats a les necessitats d'aquests col·lectius.
- Potenciació de la creació d'ocupació, en especial de noves empreses lligades als parcs científics i tecnològics en àrees de serveis i les activitats relacionades amb R+D.
- Promoció i impuls de l'activitat econòmica que té com a recurs productiu la creativitat, la cultura i el disseny relacionats amb la història i la imatge de la ciutat de Barcelona.
- Impuls de projectes singulars en matèria de creació d'empresa i ocupació a partir de fórmules d'economia social i cooperativa.
- Exploració de projectes per a la creació d'un clúster de desenvolupament tecnològic relacionat amb el canvi climàtic i les energies alternatives.

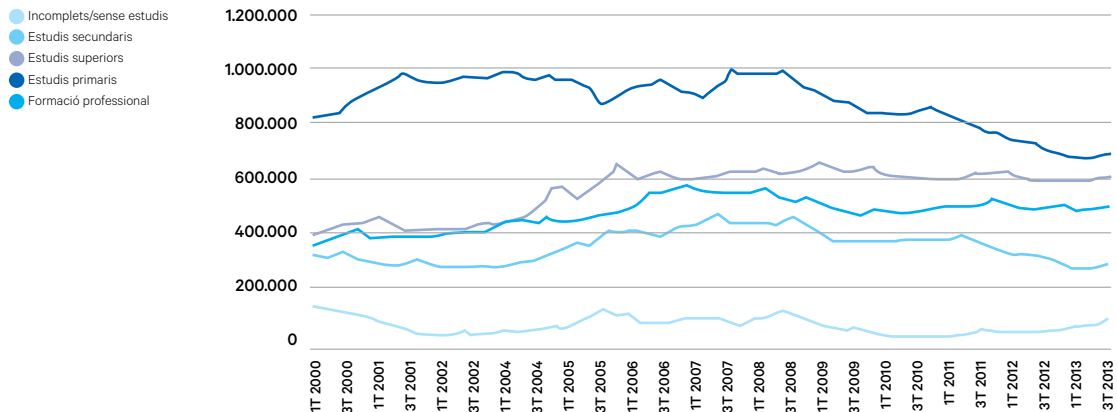
4.2. CAPITAL HUMÀ

Els canvis que s'estan produint en l'àmbit econòmic i als quals s'ha fet referència en la part inicial d'aquest document, com també els possibles objectius estratègics de futur per a l'AMB (augment de la productivitat, intensitat de coneixement, innovació i noves activitats productives), plantegen també reptes pel que fa a tots els aspectes relacionats amb la formació del capital humà. Per tant, s'ha d'afrontar aquests reptes de manera proactiva i tenint en compte que cal:

- Enfortir el conjunt de les polítiques educatives per garantir que els joves puguin estar preparats per integrar-se en el món del treball. La inversió en matèria educativa ha d'estar present com una prioritat cabdal.
- Establir estratègies adients per a la inserció laboral dels titulats superiors i dels mòduls professionals.
- Treballar per a la inclusió i integració laboral dels més desfavorits, per assegurar la igualtat de possibilitats en l'accés a ocupació de qualitat i que permeti la reinserció en el mercat de treball.

Població ocupada per nivell d'estudis, província de Barcelona, 2001-2013

Font: Hermes, Diputació de Barcelona i EPA, INE

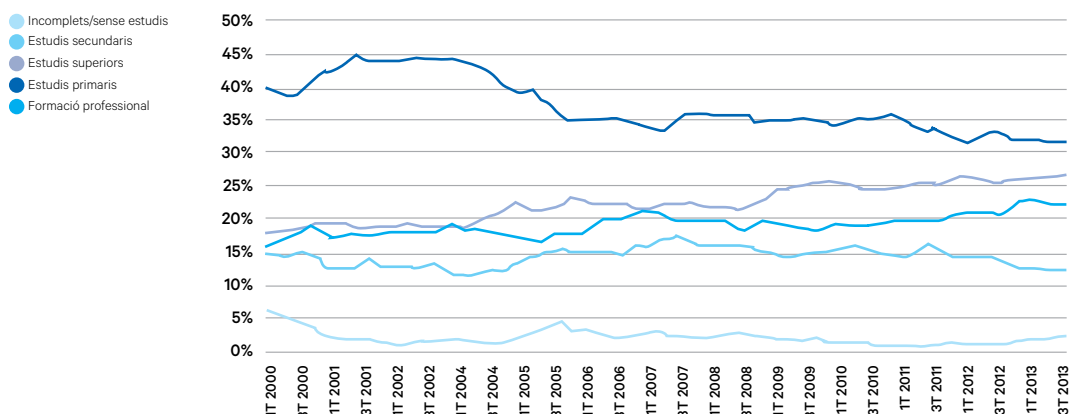


- Donar suport a la incorporació de la dona en el mercat de treball, però no només en l'accés o l'oportunitat laboral sinó també per trencar "el sostre de vidre" i que les dones puguin accedir a tots els nivells de les organitzacions amb una equitat salarial real en funció del treball que realitzen. El sostre de vidre no només reté les dones, sinó que reforça la competitivitat empresarial.
- Potenciar la capacitat de lideratge i d'emprenedoria, tant a l'escola, com en les mateixes empreses, per implicar activament els recursos humans en el projectes, en particular en un moment de forts reptes de canvi com els que planteja el context social i econòmic actual.
- Desenvolupar polítiques de retenció i captació del talent amb programes específics i exigint a les administracions responsables els recursos necessaris per garantir polítiques en aquest sentit.
- Dotar dels instruments bàsics, com el coneixement de llengües, no només de l'anglès i esforçant l'actuació de reivindicació en aquest camp cap a la Generalitat.

La importància del capital humà i de la seva qualificació queda palesa si mirem com la crisi ha afectat a l'ocupació dels treballadors en funció del seu nivell educatiu. La caiguda d'ocupats més important es dona entre els treballadors amb educació primària. En canvi, els ocupats amb estudis superiors es mantenen i, en conseqüència, augmenten el seu pes en termes relatius.

Pes de la població ocupada per nivell d'estudis, província de Barcelona, 2001-2013.

Font: Hermes, Diputació de Barcelona i EPA, INE



INSERCIÓ LABORAL DELS TITULATS SUPERIORS I D'FP

D'altra banda, un sistema educatiu eficient ha de permetre que la transició dels estudis al món laboral sigui ràpida i asseguri que els coneixements i les habilitats dels titulats estiguin ajustats als requeriments del mercat de treball. Les dades disponibles mostren que la inserció laboral dels universitaris és millor que la dels titulats d'FP en diversos aspectes. La inserció laboral dels titulats universitaris l'any 2011 és gairebé plena (88,8 %), mentre que la dels titulats d'FP, que pateix una forta davallada el 2008, se situa en el 46 %. Així, la taxa d'atur dels titulats d'FP supera en 5 punts la dels universitaris. D'altra banda, els titulats universitaris declaren fer tasques més adaptades als seus estudis que els titulats en FP.

Pel que fa als titulats que treballen, els universitaris ho fan amb contractes indefinits (55 %) i desenvolupen tasques coherents al seu nivell formatiu i a la seva especialitat en una proporció més elevada que els d'FP. Per tant, la formació universitària està més adaptada a les necessitats del mercat laboral.

Tot i aquestes diferències es constata que tant la formació professional com els estudis

Situació laboral i formativa dels graduats d'FP i titulats universitaris, en %

Font: IERMB a partir de AQU, Departament d'Ensenyament i Consell General de Cambres de Catalunya

	Graduats d'FP 2008	Graduats d'FP 2011	Titulats universitat 2011
Busca feina	5,18	13,14	7,6
Continua estudiant	26,75	39,92	3,6
Estudia i treballa	21,66	16,81	n.d.
Treballa	46,42	30,13	88,8

universitaris ofereixen bones garanties laborals per als joves que decideixen continuar la seva formació més enllà de l'educació secundària obligatòria. És per això, que els esforços, s'haurien de concentrar a reduir el nombre de joves que abandonen el sistema educatiu sense cap títol, més que a redirigir potencials estudiants universitaris cap als estudis professionals, ja que tant els titulats universitaris com els d'FP presenten una taxa d'inserció en el mercat de treball molt positives.

Si tenim present el desenvolupament sobre el capital humà, per enfortir les seves potencialitats caldrà que:

- S'aprofiti la redacció del PDU per determinar quines són les necessitats dels equips formatius de futur.
- Es preparin els recursos humans per a les noves realitats del mercat de treball i de l'evolució econòmica de l'entorn, potenciant la igualtat d'oportunitats de les dones així com la integració dels col·lectius amb més risc d'exclusió laboral.
- Es lluiti per evitar l'abandonament de joves del sistema educatiu, ajustant el sistema de formació a les necessitats del mercat de treball.
- S'aprofiti i es retengui la inversió realitzada per potenciar l'àrea metropolitana de Barcelona com a zona de referència de coneixement i creativitat.

Ateses aquestes observacions, els objectius i iniciatives que es proposen són:

OBJECTIUS I INICIATIVES

Impulsar polítiques de millora del capital humà (formació i qualificació) al territori metropolità, potenciant mesures de suport a la productivitat.

- Ajuda i suport a l'estudi en el marc del PDU de les necessitats dels equipaments educatius de formació professional adequats als requeriments de futur.
- Coordinació d'iniciatives específiques públicoprivades per fomentar l'augment de la productivitat amb actuacions adreçades a pimes, economia cooperativa i emprenedors.
- Impuls de mecanismes concrets, estables i eficients en la col·laboració que potenciïn la innovació i la capacitat dels RRHH de les empreses, amb atenció especial a les pimes.
- Elaboració d'un catàleg i un mètode de cooperació intermunicipal metropolità relacionat amb la formació contínua per al sector industrial.
- Promoció de les polítiques comunes per al desenvolupament de la igualtat d'oportunitats de les dones des de l'Agència de Desenvolupament Econòmic.

Fomentar projectes que treballin per a la disminució del nombre de joves que abandonen el sistema educatiu, ajustant l'oferta de formació a les necessitats del mercat de treball.

- Impuls dels processos d'adaptació de la formació professional a les necessitats de les empreses i dels estudiants, mitjançant fórmules com la FP dual.
- Potenciació de la inserció laboral dels joves que estudien FP, a través de la seva continuïtat en els cicles formatius fins a la consecució d'una titulació.
- Impuls de programes pilots d'inserció professional de la FP en un projecte d'acord a quatre bandes: sistema FP, empresaris, agents socials i AMB en una perspectiva territorial.
- Potenciació de programes per millorar les capacitats i habilitats adreçades a una millora de qualificació dels estudiants en llengües, en tecnologies de la informació i en capacitat d'emprenedoria i recerca activa de feina.

4.3. CREACIÓ D'EMPRESES

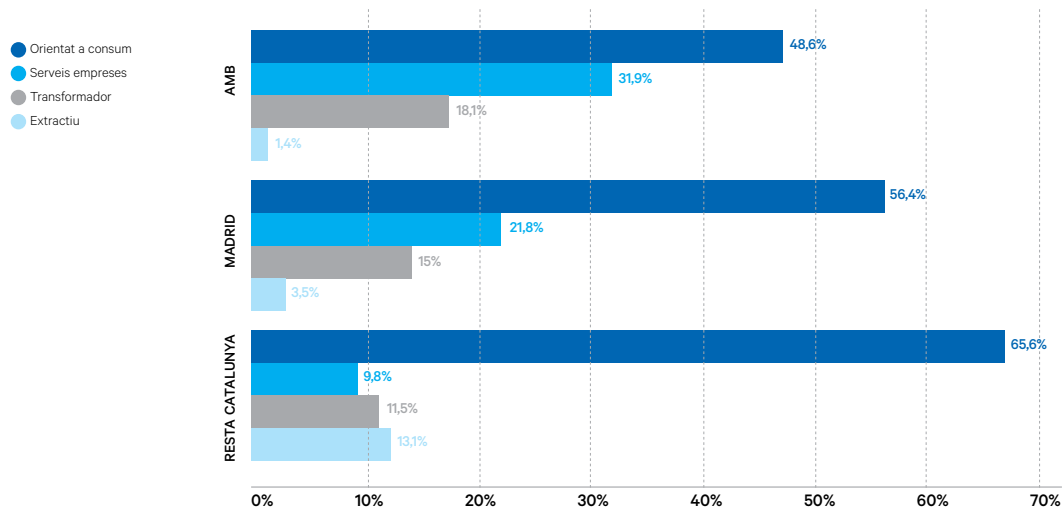
En els darrers anys, el dinamisme emprenedor és més important que mai per a la transició de la metròpolis cap a una economia competitiva basada en el coneixement i perquè Barcelona i tot el territori metropolità mantingui una posició de reconeixement com a gran metròpolis del segle XXI. Per tant, és necessari analitzar l'estat actual de l'activitat emprenedora de la ciutat.

Segons la darrera edició de l'estudi GEM (Global Entrepreneurship Monitor 2011), el cas de Barcelona és vist com un cas d'èxit pel seu suport a l'activitat emprenedora. L'àrea metropolitana de Barcelona mostra una taxa d'activitat emprenedora de 6,8 %, inferior a la taxa global de Catalunya (6,82 %) i de la UE-27 (7,58 %), però superior a la de la resta d'Espanya (5,31 %) i a la de la ciutat de Madrid (5,7 %).

L'emprenedor de l'àrea metropolitana de Barcelona es caracteritza per un elevat nivell de capital humà (76 % dels emprenedors tenen estudis superiors), per sobre de la resta de Catalunya (56 %).

Distribució sectorial de l'activitat emprenedora al territori Metropolità, al municipi de Madrid i a la resta de Catalunya, 2011

Font: IERMB a partir de GEM 2011



Pel que fa a la distribució sectorial de l'activitat emprenedora, respecte a la resta de Catalunya, al territori Metropolità es registra un pes més important en els sectors transformadors i de serveis a les empreses, sectors de més potencial de valor afegit. No obstant això, aquests emprenedors, incorporen menys innovacions (tant de producte com de procés) que a la resta de Catalunya.

Sobre l'activitat emprenedora, l'informe GEM 2011 ha posat de manifest el gran potencial que té aquesta activitat i que no resulta plenament aprofitat a l'àrea metropolitana de Barcelona, sobretot quan es compara amb altres àrees. És a dir, si bé l'activitat emprenedora és de les més altes d'Espanya i es caracteritza per un perfil d'emprenedor amb un elevat nivell de capital humà i una gran capacitat financera, no es detecta una correspondència entre la qualitat del perfil i les iniciatives creades en termes d'innovació o d'orientació internacional. Per tant, la qualitat emprenedora es pot millorar.

L'emprenedoria, doncs, esdevé un projecte com a punt de partida. Un altre estadi és la consolidació d'aquest projecte i que passi a formar part del gruix del teixit empresarial. S'ha d'evitar que els projectes emprenedors es quedin sense recursos o suport a mig termini i, per tant, es fa necessària la viabilitat i el recorregut per poder consolidar la idea inicial. Només a partir d'aquell moment s'haurà assolit l'èxit del nou camí empresarial o de productivitat econòmica.

En definitiva, per potenciar la creació d'empreses i la seva consolidació és necessari que:

- S'aprofiti la gran activitat emprenedora com a potencial de competitivitat i de valoració del coneixement creat.
- S'afavoreixin els processos d'emprenedoria que augmentin el teixit empresarial.
- Es fomenti la creació i l'emprenedoria sota les estratègies de l'economia col·laborativa, en clústers d'innovació, possibilitant la seva expansió internacional.

Ateses aquestes observacions, els objectius i iniciatives que es proposen respecte a la creació d'empreses són:

OBJECTIUS I INICIATIVES

Aprofitar la gran activitat emprenedora, com a potencial de competitivitat i de valoració del coneixement creat, i afavorir processos d'emprenedoria.

- Promoció de mecanismes de facilitació per a la creació d'empreses, tot coordinant els diferents serveis de creació que existeixen al territori metropolità i subministrant informació sobre disponibilitats de sòl i espais (vivers d'empresa).
- Posicionament d'aquest territori com a zona d'èxit reconeguda en suport a l'activitat emprenedora, per atreure i retenir talent i projectar-se al món.
- Acompanyament dels projectes emprenedors per facilitar la seva consolidació empresarial fomentant les estratègies de l'economia col·laborativa.

Augmentar l'emprenedoria en clústers d'innovació, tot facilitant-ne l'expansió internacional i la consolidació dels projectes emprenedors existents.

- Potenciació de les iniciatives en activitats de més valor afegit, tot posant a disposició de l'emprenedoria els mecanismes de relació amb clústers, món acadèmic i el suport públic.
- Facilitació de l'activitat exportadora potenciant la incorporació de la innovació com a factor competitiu i els contactes entre empreses, centres tecnològics i universitats.
- Impuls del territori metropolità com a clúster d'emprenedoria "d'economia verda", d'innovació de desenvolupament tecnològic basat en l'eficiència energètica, l'aprofitament de recursos, l'exploració de les energies renovables i la lluita contra el canvi climàtic.
- Impuls als projectes de creació d'empreses sota les fórmules d'economia col·laborativa i cooperativa.

PRIORITAT 5. CAPITALITAT ECONÒMICA I PROJECCIÓ EXTERIOR

5.1. DINAMITZACIÓ DEL COMERÇ METROPOLITÀ

Sens dubte una de les dinàmiques econòmiques d'intercanvi més important en l'entorn metropolità és el comerç al detall, especialment el de consum quotidià, fet que genera moviments recurrents, no només de mercaderies, sinó de persones en la recerca dels béns de consum desitjats, en les millors condicions de qualitat, preu i marca comercial.

La importància del sector del comerç en l'economia urbana és un fet constatable per tots els aspectes que el conformen, ja sigui la vertebració territorial, el seu paper en la cohesió social i espacial, el volum de recursos que genera i la participació en el mercat de treball. Recordem que el sector del comerç (al detall i a l'engròs) és l'activitat que presenta més nombre d'ocupats a l'àrea metropolitana de Barcelona (203.717 treballadors), si bé també és una de les activitats que, després de la construcció i de l'Administració pública, més ocupació ha perdut en el període 2009-2012 (-9.408 treballadors).

En aquest sentit, podem afirmar que el comerç de les ciutats que conformen el territori metropolità representa un element important d'articulació social que influeix en la qualitat de vida dels ciutadans, a més de ser una important font d'ocupació i un clar impuls a les polítiques de proximitat que afavoreix sectors socials que necessiten tenir a prop els principals serveis.

El sector de comerça al detall, però, no ha restat al marge dels canvis profunds que els intercanvis comercials més generals han sofert amb la irrupció de les TIC i els canvis en els hàbits de consum de les famílies. Tot i ser emprenedors, empresaris i veïns dels seus propis clients, i tot i ser sovint un col·lectiu especialment compromès amb el desenvolupament i el futur de l'entorn més immediat, han vist com la naturalesa de la seva activitat tradicional variava de manera important.

És per això que un dels principals reptes en la planificació territorial consisteix a identificar les principals necessitats del sector, les formes en que incideix en l'estructura urbana i territorial, trobar mecanismes de suport al seu correcte desenvolupament i fomentar plans específics per a la productivitat i la competitivitat. Tot això, amb el reforç de les polítiques actives i la generació d'entorns adequats que contribueixin al seu desenvolupament, sempre des de l'òptica de la defensa del dret dels ciutadans a tenir comerç de qualitat a l'abast.

El comerç, actualment, és un subsector d'activitat econòmica ampli, diversificat, especialitzat i dispers en el territori, tot i que hi ha zones específiques de concentració d'activitat comercial i d'altres que queden integrades de manera més notòria en trames o centralitat urbanes, anomenats "eixos comercials" i en els centres comercials projectats com a tals. Avui dia el comerç aporta el 20 % del PIB del sector de serveis, i representa més del 18 % de l'ocupació. Dins d'aquest context, l'àrea metropolitana de Barcelona s'ha convertit en el centre del pol d'atracció comercial de Catalunya, tot i la seva dispersió en el territori, en zones urbanes i periurbanes, que han modificat i influenciat tot l'entorn i la seva gestió i han forçat l'actuació local per endreçar i reformular noves propostes i demandes en les seves àrees d'influència.

Ara bé, partint del fet competencial en relació amb el comerç, des de l'AMB cal pensar com ajudar els municipis en la dinamització d'aquest teixit, malgrat les limitacions que dóna la manca d'autoritat en la seva regulació i promoció aprofitant, això sí, les competències en matèria urbanística que permeten intervenir en les actuacions amb més fort impacte, actuacions que precisen, en la majoria dels casos, de la redacció i aprovació de planejament derivat, amb l'enorme potencialitat que brinden les competències en matèria de desenvolupament urbanístic, de mobilitat o de sostenibilitat.

Un dels objectius cabdals de la política metropolitana en aquest moment és l'enfortiment dels pols (o àrees) de centralitat, així com la vocació de treballar per a la reactivació dels espais d'activitat econòmica (polígons, però també zones comercials). Això exigeix pensar com incidir en l'actuació en els locals comercials buits dels diversos municipis, a través de la facilitació d'informació i incentius per a l'activitat econòmica i l'estudi de suport per potenciar les àrees d'excel·lència comercial.

També s'hauran d'aprofitar els nous instruments de planificació per abordar un debat específic entre les àrees comercials multiserveis especialitzades, concentrades majoritàriament en cruïlles de connectivitat supramunicipal, i les zones comercials urbanes (eixos comercials) que compleixen una clara funció articuladora del teixit urbà de proximitat. En aquest sentit, la potenciació del suport al comerç és una eina principal per estructurar el territori de manera policèntrica.

Per tant, en la reflexió en matèria de comerç s'han de tenir presents un conjunt de factors que afecten de manera transversal la seva realitat específica, com ara els desplaçaments, com i de quina manera es realitzen, el transport públic, les àrees d'aparcament, la planificació de noves àrees comercials, la rehabilitació o adequació de les existents, els processos de transformació urbanística i canvis d'ús que faciliten les noves implantacions comercials la

percepció de seguretat, el dinamisme comercial, el civisme, la necessitat de noves infraestructures o de millora de les existents, l'afectació del seu desenvolupament sobre el territori i la seva relació amb els àmbits residencials existents i les noves promocions.

En definitiva, el comerç s'ha de percebre, més enllà de la mateixa activitat econòmica, com un dels pilars de la cohesió dels barris i dels municipis de l'AMB. També com a principal garant de la necessitat del manteniment i desenvolupament urbà, i del dinamisme i afectació en l'espai públic, perquè exercir un control social evita la seva degradació i demanda la seva actuació i reparació immediates.

Dit això, per potenciar el comerç metropolità i per establir uns mecanismes i unes dinàmiques d'acord amb la projecció que requereix, cal que:

- S'analitzi el paper de les activitats comercials en l'estructuració urbana i territorial
- Es potenciï l'activitat econòmica dels eixos comercials urbans.
- Es planifiqui la reestructuració i rehabilitació de les zones comercials com a element en la nova planificació urbanística metropolitana.
- Es compleixin els criteris de sostenibilitat ambiental en l'activitat comercial i en les altres activitats associades.
- Es coneguin els dèficits en matèria de cohesió social en les zones comercials urbanes de llarga tradició i que es previnguin en les de nova construcció.
- Es projectin espais urbans pels nous comerços de proximitat i noves àrees de centralitat en la planificació de noves promocions d'habitatges i en les zones de rehabilitació.
- La compatibilitat de l'activitat econòmica comercial es realitzi tenint present l'equilibri i el desenvolupament territorial.
- S'encaixin les demandes de mobilitat i de noves infraestructures de les àrees i zones comercials, i que s'adequin correctament les existents.

Ateses aquestes observacions, els objectius i iniciatives que es proposen són:

OBJECTIUS I INICIATIVES

Establir dispositius de suport al comerç de proximitat en tant que activitat econòmica de l'àmbit metropolità, incorporant en el PDU futur mesures de reforçament en aquest sentit.

- Impuls d'un procés de reflexió amb els municipis per aplicar instruments de suport al comerç com una branca clau de l'economia metropolitana.
- Promoció de la participació activa dels agents involucrats, municipis, cambres de comerç, associacions comercials, consumidors, etc., per potenciar l'activitat comercial com un servei més a les activitats associades (hostaleria, turisme, cultura).
- Incorporació d'instruments de gestió col·lectiva de la promoció comercials i gestió de serveis, del tipus Business Improvement Districts (BID), APEU, etc.
- Establiment de mecanismes de seguiment del sector de la distribució comercial i dels seus principals indicadors (establiments, sectors d'activitat, superfícies) amb tecnologies adequades (geolocalització).
- Impuls de la reflexió en el marc del PDU d'una nova proposta de disseny urbà a diferents

escales i que tingui en compte les condicions d'operació urbanística a les zones comercials.

- Incorporació de l'activitat comercial com a element estratègic de conformació del territori en la redacció dels projectes d'urbanització per a noves centralitats.
- Elaboració de noves propostes de reorganització de l'activitat comercial de proximitat per tal de dotar d'accés i accessibilitat, tenint present els consumidors, la distribució de les mercaderies i els serveis necessaris per donar resposta a la demanda.
- Impuls de la diversificació del comerç en àrees degradades amb el consens dels agents socials i la instauració de nous eixos comercials sota el criteri de la rehabilitació integral de barris per aprofitar noves dinàmiques d'activitat econòmica.

Aprofundir en els criteris de sostenibilitat en la planificació comercial, tant en aspectes ambientals com de mobilitat.

- Introducció dels criteris de sostenibilitat integral en la planificació de noves àrees comercials o nuclis d'activitat comercial aïllats de les trames urbanes.
- Estudi dels models possibles per superar la potencial ruptura en el territori a partir del diàleg amb els espais oberts propers a zones i eixos comercials.
- Elaboració de nous criteris en la remodelació o la intervenció de les zones comercials existents dins de les trames urbanes que poden generar un xoc amb els criteris de sostenibilitat (recollida de brossa, contaminacions odorífiques, ambientals i sonores...).
- Projecció de la prestació d'activitats econòmiques associades al comerç, a fi de no potenciar els desplaçaments a altres àrees i retenir al màxim els consumidors aprofitant el desplegament dels plans de mobilitat.
- Elaboració de la proposta del pla d'infraestructures amb "visió comercial" per detectar i corregir les possibles mancances en la seva formulació.
- Anàlisi dels impactes urbanístics i sobre la mobilitat urbana de l'anomenada logística de la última milla (servei a domicili) de l'*e-commerce*, amb previsió de plataformes logístiques de distribució i recollida de paqueteria.

Consolidar el nexa entre les polítiques d'habitatge i promoció del comerç.

- Planificació de les noves ubicacions comercials tenint present la distribució poblacional, els fluxos de comunicació, l'estructuració de la trama urbana, la competència comercial, tenint en compte la diferent capacitat de generació d'espais comercials segons les tipologies edificatòries residencials, etc.
- Impuls dels models que comptin amb àrees o zones comercials properes per abastir amb facilitat el consum bàsic i de proximitat en les noves planificacions d'habitatge.
- Intervenció activa en les polítiques de rehabilitació dels habitatges i coordinada amb accions de millora del teixit comercial.

5.2. POTENCIACIÓ DE LA CAPACITAT EXPORTADORA

Fonamentar una estratègia econòmica de sortida de la crisi a partir de la capacitat exportadora de l'àrea metropolitana de Barcelona i del conjunt de la província de Barcelona, partint del fet que aquesta àrea representa una part fonamental de la capacitat exportadora del conjunt del país i de l'Estat.

La indústria exportadora catalana ha mostrat uns resultats competitius molt rellevants en els darrers 15 anys i el territori metropolità és l'àrea capdavantera en projecció internacional: tot i el poc creixement de la productivitat i l'espectacular desenvolupament de les exportacions xineses, el pes de les exportacions catalanes sobre les exportacions totals de la UE ha crescut lleugerament (de representar l'1,13 % el 1995 ha passat a representar l'1,47 % el 2012) i el pes sobre les exportacions mundials només ha baixat lleugerament (del 0,46 % al 0,41 %). Aquestes dades evidencien que l'economia catalana i la del territori metropolità⁷ aconsegueixen mantenir els nivells de competitivitat en els mercats internacionals.

Pel que fa al comerç interregional, Catalunya és la comunitat autònoma espanyola amb les exportacions interregionals més elevades (en valor). Tot i així, el seu pes en el comerç interregional espanyol és decreixent i això pot mostrar una certa pèrdua de competitivitat interior que cal revertir. El saldo comercial interregional de Catalunya continua sent positiu en unes quantitats que permeten més que compensar el saldo deficitari de Catalunya amb l'exterior, fent que el saldo global de Catalunya sigui de superàvit (vegeu gràfic11).

COMERÇ PER MERCATS DE DESTÍ

L'anàlisi del comerç internacional centrat en els mercats de destí de les exportacions de la província de Barcelona permet observar un fet important, i és que, al llarg del temps, es van diversificant les destinacions de les exportacions (el mateix succeeix amb les importacions). Aquest fet implica una reducció en el risc comercial (derivat de la concentració en pocs mercats) i mostra també la capacitat d'ajust a un canvi en el context econòmic internacional en què els pols de creixement ja no són els tradicionals.

Les exportacions de Barcelona des de 1996 a 2012 han experimentat un gran augment fins a representar el 31 % del PIB. La majoria de les exportacions es destinen a la UE-15 i només 5 països concentren el 84 % d'aquestes exportacions: França, Alemanya, Itàlia, Portugal i el Regne Unit. Les exportacions a la resta d'Europa s'han duplicat, passant del 7 % al 14 % del total d'exportacions (creixement del 30 %). Els països anomenats BRIC (Brasil, Rússia, Índia i Xina, per les sigles en anglès) mereixen una atenció especial, ja que gràcies a l'augment dels últims anys (creixement del 49 %) han arribat al 5% de les exportacions totals l'any 2012, superant el pes de les exportacions conjuntes als Estats Units i el Japó.

Pel que fa al pes de les exportacions de la província de Barcelona sobre el total d'Espanya, aquest ha anat disminuint progressivament del 23% l'any 1996 al 20,2% l'any 2012. Aquest pes també és descendent en el cas concret dels BRIC, passant del 27% l'any 1996 al 22% el 2011. Aquest fet és preocupant en la mesura que es tracta de la zona de més creixement del món. Tot i així, l'any 2012 les exportacions sobre el total d'Espanya de la província a aquests països augmenten fins al 25 %.

Una gran part de les importacions provenen de la UE-15, si bé el pes respecte al total ha disminuït més que en el cas de les exportacions. Aquesta disminució s'explica sobretot per l'augment de les importacions dels països BRIC i de la resta del món.

COMERÇ PER SECTORS D'ACTIVITAT ECONÒMICA

L'anàlisi de l'activitat exportadora s'explica a partir dels sectors d'activitat econòmica: la competitivitat continuada assolida al llarg del temps en sectors estratègics com el de l'automòbil i la competitivitat creixent en altres sectors especialment intensius en coneixement com són



el de la química i la farmàcia. L'any 2012 els principals sectors exportadors de Barcelona van ser: vehicles de motor, productes químics bàsics, preparats farmacèutics, components per a vehicles de motor, confecció de peces de vestir, sabons i detergents, productes plàstics, maquinària i residus.

Cal destacar que el repte en aquest àmbit és que es tracta de sectors que per ser competitius necessiten connexions eficients i de gran capacitat amb els principals mercats de consum (UE-15 i resta del món) per carretera, tren, vaixell i avió. D'altra banda, en ser sectors intensius en coneixement, cal impulsar les sinergies entre les empreses dels sectors de l'automòbil, la mecànica, la química i la farmàcia (inclosos els sectors auxiliars) i els centres de recerca i també de disseny (aprofitant estratègicament la marca Barcelona).

Respecte a les importacions per activitat econòmica, cal destacar que les més importants són productes químics, vehicles de motor i confecció (de la resta del món i dels BRIC). També cal destacar el pes creixent de les importacions de refinació de petroli i l'amenaça que aquest fet pot suposar per la competitivitat de les empreses de l'àmbit metropolità.

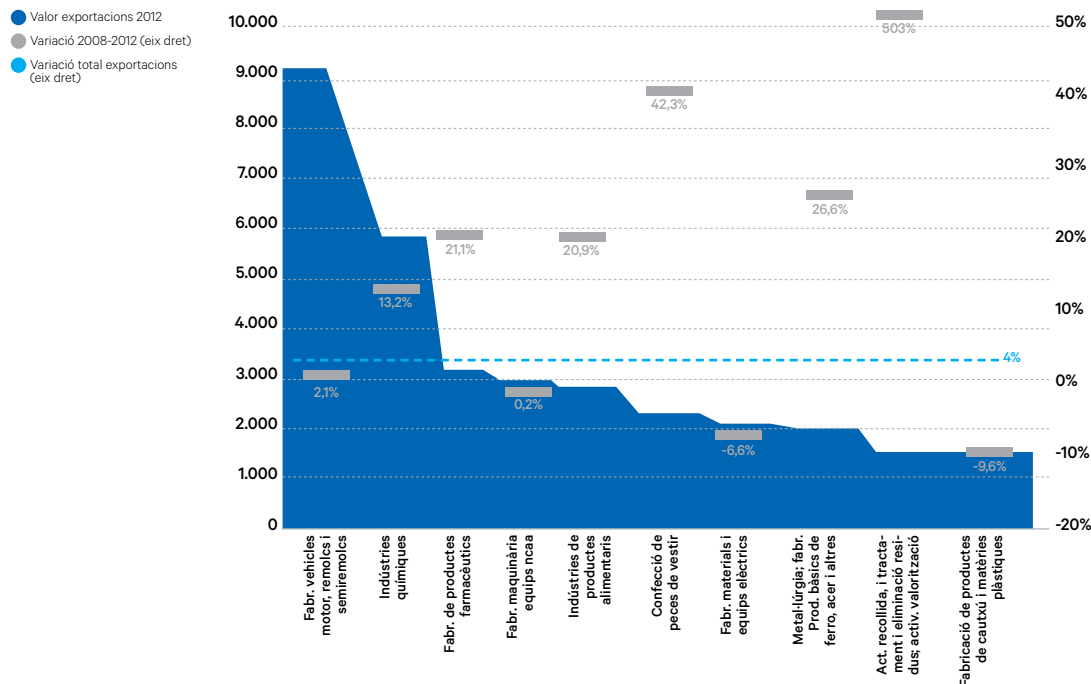
COMERÇ PER INTENSITAT DE CONEIXEMENT

L'anàlisi per intensitat de coneixement⁸ de l'activitat exportadora ha permès destacar alguns fets positius, però també detectar elements importants a millorar en el futur. La major part de les exportacions de la província de Barcelona (el 60 %) es classifiquen d'intensitat alta, tot i que presenten una evolució decreixent. Això estaria indicant que els bons resultats del sistema de ciència i innovació no s'estarien traduint en guanys de competitivitat de les exportacions d'intensitat de coneixement alt. Cal destacar que entre els principals sectors exportadors d'intensitat de coneixement alt se situen els sectors de la fabricació de vehicles,

⁷ El problema per analitzar els fluxos comercials del territori metropolità és que, com amb altres magnituds econòmiques, no existeixen dades per àmbits territorials inferiors a la província. No obstant això, la importància de l'activitat exportadora del territori metropolità en relació amb tota la província de Barcelona és obvia, de manera que a partir de l'anàlisi del comportament exterior de la província podem extreure conclusions per l'AMB, especialment si tenim en compte la forta interrelació entre l'AMB i la resta de la província: la localització de determinades funcions d'una mateixa empresa (seu central, fabricació, logística, recerca i desenvolupament,...) poden estar situats en diferents llocs de la província de Barcelona.

Principals sectors exportadors de la província de Barcelona, any 2012, i variació respecte el 2008.

Font: IERMB a partir de l'AEAT.



i els seus components, i el sector de la química de base. Aquests sectors s'han mantingut en les primeres posicions al llarg dels darrers anys. En canvi, la fabricació de productes electrònics i d'ordinadors ha perdut posicions, mentre que el sector farmacèutic escala ràpidament posicions en la classificació i, en els anys 2011 i 2012 se situa entre els primers.

Per intensitat de coneixement, les manufactures de mitjana-alta tecnologia són la principal exportació, amb uns 21.000 milions d'euros l'any 2012, que representen al voltant del 47 % de les exportacions totals. El segon tipus d'exportació més important són les manufactures de baixa tecnologia, per valor de 10.300 milions d'euros l'any 2011, que de mitjana representa més del 23 % de les exportacions totals. En tercer lloc se situen les exportacions de mitjana-baixa tecnologia amb el 13 % del total i, finalment, les exportacions d'alta tecnologia, amb l'11 %.

Pel que fa al pes de les exportacions per intensitat de coneixement sobre el total d'Espanya, aquestes s'han reduït progressivament i això s'explica principalment per la caiguda del pes de les manufactures d'alta tecnologia. Les manufactures de mitjana-alta tecnologia són la principal importació. En concret, l'any 2012 es van importar uns 20.000 milions d'euros en manufactures de mitjana-alta tecnologia, que representen al voltant del 38 % de les importacions totals i presenten una evolució decreixent. Cal destacar que les importacions d'alta tecnologia han perdut importància relativa en els darrers anys fins a tenir un pes de l'11 % (des del màxim del 17 % l'any 2007).

Un cop realitzada la diagnosi, per tal d'afrontar els principals reptes respecte a la potenciació de la capacitat exportadora, cal que:

- Es millori la competitivitat internacional i interregional en relació amb els desafiaments dels mercats globals.

⁸ La classificació de les activitats i les exportacions segons la intensitat de coneixement es realitza a partir de les taules elaborades per Eurostat, que assigna diferents intensitats de coneixement per a cada sector d'activitat econòmica de la CNAE-09 (Classificació Nacional d'Activitats Econòmiques) a dos dígits d'agregació.



- S'aprofitei el creixement de les exportacions per augmentar les inversions en els canals necessaris i en la millora en de l'abastiment energètic.
- S'estableixin les connexions intermodals eficients i de gran capacitat amb els principals mercats de consum, consolidant i potenciant noves activitats logístiques.
- S'aprofundeixi en les sinergies entre les empreses dels sectors tradicionals (automòbil, mecànica, química i farmàcia) i els centres de recerca i de disseny sota el paraigües de la marca Barcelona.
- Es potenciï el comerç exportador dels productes d'intensitat alta i per tal de guanyar competitivitat, tot alineant les inversions realitzades en ciència i innovació i els resultats obtinguts.

Realitzat l'anàlisi, podem destacar els següents objectius:

OBJECTIUS I INICIATIVES

Millorar la competitivitat internacional en relació amb els reptes dels mercats globals aprofitant el creixement de les exportacions.

- Facilitació de l'accés de les empreses als serveis d'ajuda a l'exportació ja existents.
- Impuls de mesures per facilitar la diversificació i reduir la dependència de pocs mercats.
- Creació dels canals i connectivitat necessaris per alleugerir les tramitacions duaneres i facilitats logístiques.
- Impuls de les actuacions que afavoreixen la reinversió d'una part dels guanys dels processos d'exportació/importació en la millora de les condicions de l'entorn dels processos productius, particularment en processos d'innovació i d'augment de la productivitat.
- Millora de l'abastiment energètic per no afectar la capacitat competitiva de les empreses a través de la reducció de la dependència i aplicant l'estratègia Europea 2020 (+20 % de l'eficiència energètica, -20 % de les emissions de GEH i +20 % d'energies renovables).

Establir connexions intermodals eficients i de gran capacitat amb els principals mercats de consum, consolidant les activitats logístiques.

- Facilitació de la connexió dels centres productius de Barcelona amb els mercats de consum/destinació, garantint la multimodalitat de transport.
- Impuls de la suficiència dels serveis de transport aeri i marítim per facilitar les exportacions de sectors i productes d'alt valor afegit.
- Planificació de les activitats de logística per donar resposta a les necessitats importadores i exportadores de mercaderies i de béns de consum, facilitant la distribució pel territori.
- Potenciació de la combinació intermodal del transport i potenciar el transport de ferrocarril per a la distribució de mercaderies.

Aprofundir en les sinergies entre les empreses dels sectors més dinàmics, els centres de recerca i de disseny i els productes d'alta intensitat en coneixement sota el paraigües de la marca Barcelona.

- Aprofundiment dels sectors d'activitat intensius en coneixement (automòbil, mecànica, química, farmàcia, TIC) que poden impulsar sinergies entre els centres universitaris i els centres de disseny.
- Impuls de la projecció exterior de la marca Barcelona en tots els aspectes que afecten la potencialitat de la participació del territori metropolità en el mercat global.
- Millora del comerç exportador dels productes d'intensitat alta tot alineant les inversions realitzades en ciència i innovació i els resultats obtinguts.
- Impuls de mesures per afavorir la transferència de coneixement creat al sistema de ciència i tecnologia a les empreses, afavorint les exportacions d'intensitat de coneixement alta.

5.3. POSICIONAMENT INTERNACIONAL, ATRACCIÓ D'INVERSIÓ

El posicionament internacional de les ciutats constitueix un valuós factor de competitivitat en un context en què les àrees urbanes esdevenen els principals motors de l'activitat econòmica. El dinamisme econòmic i l'estratègia de desenvolupament liderada per la ciutat han portat Barcelona a assolir un posicionament internacional de primer nivell entre les àrees urbanes europees a partir dels anys noranta.

Alguns dels factors que donen atractiu a Barcelona són: l'elevada qualitat de vida, els actius turístics, el pol de ciència d'excel·lència, la massa crítica destacada en termes d'ocupats en sectors d'alt valor afegit i el pes de treballadors amb estudis superiors elevat.

El posicionament internacional de Barcelona i la seva àrea metropolitana demostra que Barcelona té un prestigi internacional com a entorn per fer negocis, seu de fires, exposicions i congressos, una elevada qualitat de vida i escoles de negocis. Aquest elevat prestigi internacional pot servir per atraure inversió estrangera directa i crear ocupació de qualitat que no només beneficiï Barcelona sinó tot l'àmbit metropolità.

Dit això, s'ha de projectar la metròpolis barcelonina a l'exterior amb la finalitat de l'atracció d'inversió, i per això cal que:

- S'impulsi la simplificació i coordinació de tots els processos administratius relacionats amb l'activitat econòmica a l'àrea metropolitana de Barcelona.

Síntesi d'indicadors de posicionament internacional de Barcelona. Font: Santigosa, A. (2012): "Posicionament i promoció internacional de l'Àrea de Barcelona", a Trullén (Dir.) Anuari Metropolità de Barcelona 2011, IERMB-AMB.

	Millors ciutats europees per als negocis 2011 ¹	Proj. inversió estrangera rebuts 2006-10 ²³	Org. reunions internacionals 2010 ²	Prod. científica 2010 ²	Passatgers als principals aeroports 2010 ¹	Passatgers creuers 2009 ¹	Ciutats millor qualitat de vida dels treballadors 2011 ¹	Cost vida 2011 ²	Emissions CO ₂ 2010 ²⁴	Millors escoles de negocis 2011 ¹
1	Londres	Xangai	Viena	Pequin	Londres Heathrow (LHR)	Barcelona	Barcelona	Luanda	Sao Paulo	London Business School
2	París	Londres	Barcelona	Londres	París Reissy (CDG)	Civitavecchia	Estocolm	Tòquio	Delhi	Fontainebleau Insead
3	Frankfurt	París	París	Tòquio	Frankfurt (FRA)	Pireu (Atenes)	Zuric	N'Djamena	Barcelona	Madrid IE Business School
4	Amsterdam	Hong Kong	Berlín	París	Madrid (MA)	Venècia	Ginebra	Moscou	Tòquio	Barcelona IESE Business School
5	Berlín	Pequin	Singapur	Nova York	Amsterdam (AMS)	Palma Mallorca	Madrid	Ginebra	Ginebra	Laussana - IMD
6	Barcelona	Moscou	Madrid	Seül	Roma (Fiumicino FCO)	Southampton	Munic	Osaka	Praga	París HEC París
7	Madrid	Madrid	Istanbul	Boston	Munic (ZHR)	Savona	Copenhaguen	Zuric	Londres	Barcelona ESA-DE Business School
8	Brussel·les	Tòquio	Lisboa	Xangai	Istanbul (IST)	Copenhaguen	Viena	Singapur	Nova York	Univ. Cambridge-Judge
9	Munic	Bombai	Amsterdam	Moscou	Londres (Gatwick LGW)	Gènova	París	Hong Kong	Bangkok	Univ. Oxford-Saïd
10	Zuric	Barcelona	Sydney	Los Angeles	Barcelona (GCN)	Kiel	Londres	Sao Paulo	Toronto	Milà SDA Bocconi
				18 Barcelona				66 Barcelona		

¹ El rànquing fa referència a una mostra seleccionada ² El rànquing fa referència a regions, províncies o àrees urbanes

- Es despleguin orientacions que potenciïn les sinergies entre el bon entorn per fer negocis i les escoles de negocis per potenciar l'activitat econòmica actual i atreure'n de nova.
- Es facin atractius els àmbits de clústers empresarials que existeixen al territori metropolità.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Impulsar la simplificació i coordinació de tots els processos administratius relacionats amb l'activitat econòmica de l'àrea metropolitana de Barcelona.

- Impuls de les mesures necessàries per facilitar la simplificació i coordinació dels processos administratius relacionats amb l'activitat econòmica de l'àrea metropolitana de Barcelona.
- Potenciació de l'ús de les noves tecnologies per a les activitats de promoció econòmica i per atreure noves activitats.

Potenciar les sinergies entre el bon entorn per fer negocis i les escoles de negocis per potenciar l'activitat econòmica actual i atreure'n de nova.

- Impuls de les sinergies per fer negocis, crear noves empreses, nova ocupació i avançar cap a l'economia del coneixement.
- Aprofitament de la capitalitat de les telecomunicacions GSM per atreure nova activitat econòmica d'alt valor afegit i relacionada amb les tecnologies d'SmartCities.
- Impuls i desenvolupament d'iniciatives, en col·laboració amb altres administracions locals, per atreure inversió estrangera i assessorar-ne el seu establiment.

Fer atractius els àmbits de clústers empresarials que existeixen a l'AMB.

- Manteniment del posicionament de prestigi internacional de Barcelona, com a entorn per fer negocis, ciutat de fires, exposicions i congressos, amb la cooperació de les escoles de negocis.

- Desplegament d'actuacions per mantenir i ampliar les fires de gran projecció en termes econòmics i d'innovació (Construmat, Alimentària, Mobile Congress, The Brandery, Saló de l'Automòbil), tot potenciant la participació de les empreses de la regió de manera més activa i integrada.

5.4. UN TURISME CREIXENT

El turisme té un paper tradicionalment fonamental en la balança de pagaments de l'economia de Barcelona i del conjunt de Catalunya. Tal com dèiem abans l'activitat turística constitueix més que un sector econòmic una suma de molts sectors. El que dóna un caràcter transversal al turisme, i el disposa com un factor clau en el creixement econòmic del territori.

Es considera que el turisme genera el 10 % del PIB mundial (segons l'Organització Mundial del Turisme), a Catalunya representa un 12 % del PIB, i al municipi de Barcelona es calcula que té un pes del 15 % del PIB municipal.

El turisme evoluciona al llarg del temps i en aquests moments s'han identificat una sèrie de tendències generals que cal tenir present per no perdre competitivitat en aquesta activitat. En primer lloc, la tendència és cap a viatges (estàncies) més curts de durada, i alhora augmenta la distància del destí, de manera que es privilegia el transport aeri. L'augment de les destinacions turístiques augmentarà la competència entre aquestes, motiu pel qual es tendirà a especialitzar la oferta, intentant a la vegada aconseguir destinacions dinàmiques dirigides a un espectre ampli de nous turistes.

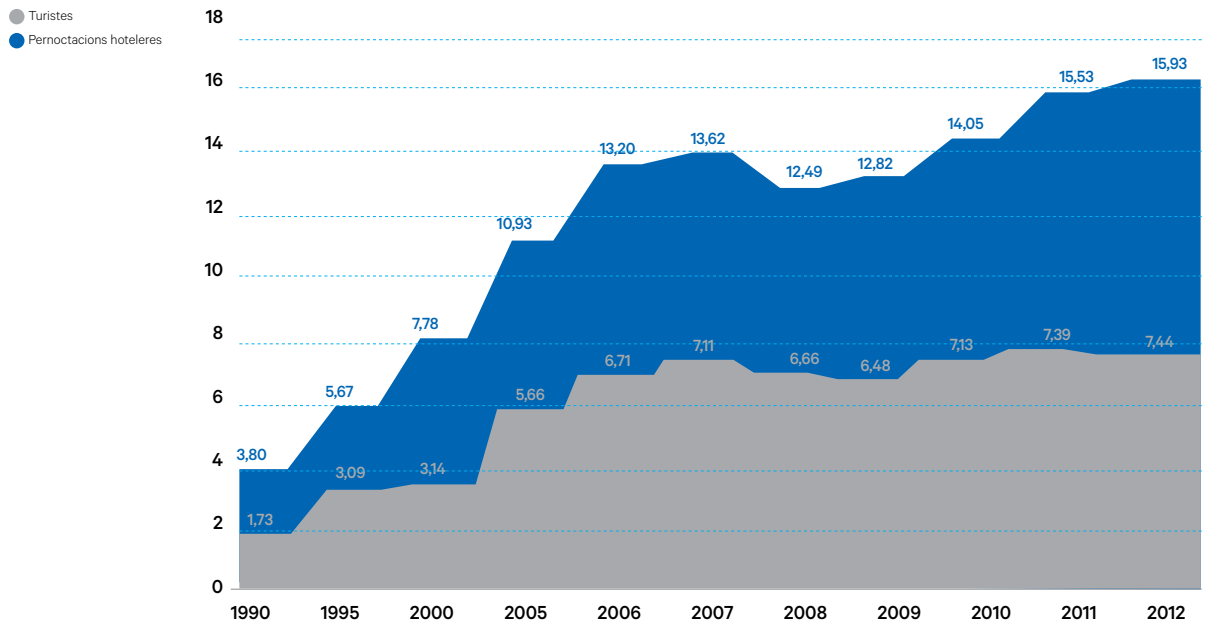
Aquest factor serà cada vegada més plural donat que constantment aniran apareixent noves formes de viatge, de consum i d'experiència turística. Els canvis demogràfics, amb l'envel·liment de la població, també tenen un reflex en el turisme. La progressiva demanda en la millora de la qualitat en la prestació dels serveis com el transport de passatgers, l'allotjament i el menjar, seguits per l'ampliació de l'oferta en cultura, els esports i l'entreteniment, seran aspectes a tenir molt en compte. El progressiu increment de l'ús de les noves tecnologies a l'hora de planejar els viatges i conèixer l'opinió de tercers respecta a les ofertes existents també són elements que guanyaran molt protagonisme en la gestió del model turístic.

Al llarg dels propers anys es preveu l'aparició d'altres formes de demanda, associades principalment a les característiques personals del subjecte i no tant el seu interès per una destinació o temàtica específica. Això comporta dissenyar nous productes o serveis adaptats pels nous perfils de turista, entre els quals destaquem: el turisme amb nens, les famílies amb mascotes, els *singles*, els *millennials* (que es diferencien en la recerca d'experiències i la seva relació amb la tecnologia), el turisme esportiu, el turisme per compres (el turisme i el comerç són motors complementaris i sinèrgics de desenvolupament econòmic en el territori).

I no podem deixar d'esmentar, especialment en el cas de Barcelona, el turisme de salut que respon a persones amb el propòsit explícit i primari de viatjar a l'estranger per rebre un tractament mèdic. És un turisme d'alt valor afegit que troba en l'elevada qualitat de les instal·lacions, en les prestacions mèdiques, en els establiments i en els serveis complementaris al tractament un motiu d'elecció de la seva estada.

A nivell de classificació per tipologia de turisme, al voltant del 50 % dels turistes vénen a Barcelona i al territori metropolità per motius vacacionals, i el 42 % dels turistes ho fa per raons professionals. El 8 % dels desplaçaments restants són per altres motius diversos. La

Turistes i pernoctacions hoteleres a Barcelona, 1990- – 2012. Font: Encuesta Ocupación Alojamiento Turísticos, INE.



competitivitat del sector del turisme a Barcelona és ascendent en nombre absolut de turistes i va augmentant el pes respecte a la resta de l'Estat.

Un aspecte estratègic del turisme que cal tenir en compte és que els trànsits turístics es poden aprofitar com una oportunitat per impulsar connexions (marítimes i aèries) atractives també per motius de negocis, sent un element de competitivitat no només per a l'activitat turística sinó també industrial i de serveis.

Un cop realitzada la diagnosi, els principals reptes que tenim per davant són:

- El manteniment de la competitivitat del sector del turisme, tot potenciant el creixement del nombre de turistes d'una manera sostenible amb serveis turístics de qualitat.
- L'impuls i el reforç de la imatge/marca internacional de Barcelona com a ciutat turística, potenciant una redistribució d'aquest a les altres àrees urbanes del territori metropolità.
- La millora continuada dels equipaments, de la formació dels treballadors, dels espais, infraestructures, instal·lacions i informació adreçada al turisme, establint dinàmiques que afavoreixin el manteniment de costos.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Augmentar i reforçar la imatge/marca internacional de Barcelona com a ciutat turística, i potenciar una redistribució del turisme cap a les altres àrees urbanes del territori metropolità.

- Potenciació de la "marca Barcelona" com a segell per a la promoció internacional de tot el territori metropolità, impulsant plataformes compartides entre el sector públic i el patenariat privat.
- Enfortiment dels processos d'innovació en el sector turístic per tal de poder oferir als turistes i als nous perfils de turistes noves experiències per a que gaudeixin de tot el patrimoni natural i cultural existents.



- Potenciació de la competitivitat del sector del turisme, garantint la qualitat de serveis i la capacitat d'absorció de les seves demandes per ser atractiu com a pols d'atracció.
- Estudi del posicionament de Barcelona en relació amb altres destins que competeixen, cercant orientacions als processos de millora contínua d'equipaments, d'acolliment, etc..
- Foment d'una actualització i professionalització de les activitats de serveis de comerç, restauració i hoteleria per millorar la qualitat, tant de l'ocupació com de la qualitat dels serveis.
- Manteniment i reforçament de la bona imatge internacional de Barcelona a través del suport a la celebració de grans esdeveniments.
- Impuls de mesures per a la desconcentració del turisme a altres zones de Barcelona, per tal d'evitar un excés de dependència de la indústria turística, la "guetització" d'espais i la dispersió de la pressió exercida.
- Aprofitament dels trànsits turístics per impulsar connexions aèries i marítimes tant per al turisme convencional com per al de negocis.
- Impuls de la col·laboració tant públic privada com pública pública i privada privada entre tots els actors implicats en el turisme (transport, allotjament, activitats, neteja, informadors etc.), en aquest àmbit en el que l'AMB hauria d'assumir un rol de lideratge entre les diferents administracions locals.
- Millora de la sostenibilitat de l'activitat turística en tots els aspectes que afectin la mobilitat, la cura del medi ambient, la sostenibilitat econòmica dels projectes, etc.
- Facilitació de la convivència ciutadana entre les activitats turístiques i la resta d'activitats, tant productives com lúdiques.
- Planificació dels equipaments, així com els seus serveis, per tal d'adaptar-los a possibles augments de l'oferta turística.
- Potenciació dels possibles creixements turístics i àrees d'influència econòmica al voltant de centres comercials i d'oci vinculats a infraestructures com nusos d'autopistes o línies de ferrocarril.
- Reforçament de la interrelació entre el fet turístic i el comerç local, enfortint les inter-

vencions de promoció, dinamització i facilitat de l'accessibilitat en zones de concentració comercial promovent el increment de la despesa dels turistes.

- Promoció d'esdeveniments esportius a nivell metropolitana, com a mecanisme territorial d'atracció turística.
- Exploració de les potencialitats dels entorns i espais naturals metropolitans com a referents d'atracció per a un turisme mediambiental i com a oferta complementaria als visitants per negocis.

PRIORITAT 6. GOVERNANÇA PER UNA NOVA ECONOMIA

6.1. INFRAESTRUCTURES DE TELECOMUNICACIONS

La dificultat de conèixer veritablement l'estat de les telecomunicacions és evident. La segmentació del mercat, el poder limitat de les administracions, del regulador, els "buits" en l'espai de les infraestructures i la dificultat en la creació de noves xarxes, la manca de la universalització de l'accés a les TIC, la contractació de les administracions, l'oferta i la demanda, i la necessitat d'oferir els serveis a través de les noves maneres de relació amb la ciutadania, provoca que esdevingui un univers complex, de gestió difícil i en el qual l'administració local pot actuar amb unes elevades cotes de compromís i amb coordinació amb els operadors.

LA SEGMENTACIÓ DEL MERCAT

Les administracions segmenten la seva acció en TIC per polítiques sectorials i no les connecten a les estratègies polítiques generals. En els darrers quinze anys, els planificadors públics han situat gradualment i cada cop més les TIC –a vegades de manera gairebé exclusiva– com a vector de desenvolupament econòmic. Si bé s'ha teoritzat sobre les TIC com a necessitat social (per part, per exemple, del sociòleg Manuel Castells), la necessitat econòmica, aquest aspecte no s'ha contemplat gaire des de les administracions. Molt sovint els planificadors públics han interpretat "visió social" com a sinònim de "lluita contra l'escletxa digital". Així com l'urbanisme ha sabut guanyar-se un espai en les polítiques dels ens locals com a vector transversal, les TIC encara no han assolit aquest estatus.

Les tendències són inequívokes respecte al fet que, en el futur, diferents parts cada vegada més grans dels serveis públics essencials es prestaran sobre les TIC. Cal recordar que en aquestes xarxes no hi viatgen electrons o gotes d'aigua sinó bits d'informació i que això no permet assimilar les telecomunicacions a una instal·lació més. Fins i tot la idea de ciutadania, fonamental en democràcia, comença a no poder ser formulada de manera completa sense l'accés i ús de les TIC. En definitiva, la idea de prosperitat d'una societat està lligada a un aprofitament eficaç de les possibilitats de les TIC. Poques infraestructures tenen una capacitat transformadora tan profunda.

Les normes d'ordenació de les xarxes i dels serveis de telecomunicacions s'han de plantejar com una plataforma que ha de permetre una certa evolució de la societat, no condicionar-la o intervenir-la. Aquest és un debat de fons que els diferents nivells de poders públics han de propiciar.

PODER LIMITAT EN EL MERCAT DE TELECOMUNICACIONS

El marc regulador de liberalització de mercats limita l'acció dels poders públics, especialment dels ens locals. Les reformes dels anys 90 impulsades per la Comissió Europea van delimitar un espai d'acció pública que bàsicament es redueix a dues funcions: elaborar el marc normatiu per desplegar en l'àmbit estatal les directives europees (acció ex-ante) i a arbitrar i regular les dinàmiques del mercat (acció ex-post) en base a les pràctiques i evolucions d'aquest. El legislador europeu

tractava d'assegurar l'existència d'oferta suficient en condicions d'igualtat de mercat, per afavorir la multiplicació de xarxes, promoure el sorgiment d'innovacions i noves tecnologies, i impedir la desaparició de la competència en equilibrar el poder de mercat dels operadors establerts.

Aquest marc ha produït, gairebé vint anys després, un conjunt extens de llums i ombres que mereix un estudi avaluador en profunditat per part dels òrgans que el varen promoure. No és una avaluació senzilla perquè no és possible l'anàlisi contra-factual. El que és cert, és que, així com en altres àmbits el planificador públic pot preveure la futura existència de vies de comunicació, d'infraestructures del cycle de l'aigua i alhora executar-les quan se'n donen les condicions pressupostàries, en el cas de les TIC aquest mateix planificador ha de propiciar l'assoliment dels seus objectius amb accions indirectes.

Si bé és cert que al llarg dels anys s'ha produït el trencament, en casos particulars, d'aquest repartiment de rols propi del procés de liberalització (xarxes wifi ciutadanes, xarxes d'operador neutre de fibra, operadores de telecomunicacions amb participació accionarial pública, etc.), aquests moviments han estat bàsicament mal vistos pels actors del mercat, que hi han maniobrat en contra, directament o recurrent davant els organismes de vigilància del mercat i fins i tot els tribunals.

Actualment s'està vivint un dels moments rellevants en aquest procés. El govern de l'Estat, a través del Projecte de Llei General de Telecomunicacions promogut el mes de setembre de 2013, limita encara més l'acció dels poders públics. En l'article 9, per exemple, redueix la seva capacitat d'acció com a eventuals operadors de mercat, en la mesura que preveu que les infraestructures que despleguin com a operadora (sempre amb estricta separació de comptes respecte als de la institució matriu i amb prohibició de subvencions a fons perdut) siguin accessibles per als altres operadors de mercat. D'altra banda, el mateix projecte de llei anul·la la capacitat dels ens locals de regular els desplegaments de les xarxes dels operadors, a través de les competències urbanístiques i mediambientals. Aquestes competències eren les que els ajuntaments havien emprat per poder mantenir una certa ordenació de xarxes de canalitzacions i de BTS (estacions base de telecomunicacions mòbils o sense fils), en un entorn regulador que afavoreix la multiplicació d'infraestructures.

EFFECTES DE LA CREIXENT DISPONIBILITAT DE LES INFRAESTRUCTURES

La disponibilitat d'infraestructures de telecomunicacions evoluciona globalment bé, però hi ha una tendència a la dualitat de sistemes que s'agreuja amb l'evolució tecnològica. La progressió de les xarxes de telecomunicacions, en els darrers 15 anys, és espectacular i només pot valorar-se amb molta satisfacció. En la part troncal, s'ha passat de centrals de commutació de veu basades en relés a centrals de commutació digitals que tracten tots els milions de serveis simultanis com a paquets IP, amb una xarxa troncal basada en fibra òptica de molt alta capacitat que permet seguir fent evolucionar l'oferta tecnològica de les companyies. En el bucle d'usuari, es manté (encara per molt de temps) el predomini del parell de coure, però progressa de manera notable, gràcies sobretot a l'operador establert, l'estesa de xarxes de FTTH. Sigui amb aquest suport o via xDSL, en les grans àrees urbanes totes les principals companyies tenen una oferta completa de serveis fixos (veu, dades i TV), en gran mesura a través de l'oferta majorista de l'operador establert o amb el bucle d'abonat obert, i no a través de xarxes pròpies.

En telecomunicacions mòbils, l'increment de l'ús dels serveis de dades ha tingut també una evolució de gran magnitud que està començant a sobrepassar les capacitats d'aquestes

xarxes amb les tecnologies més comunes. La crisi ha precipitat un creixement relatiu de les ofertes d'operadores petites i unes baixades de preus que han conduït a realitzar ofertes comercials (tipus fix + mòbil) que representen el punt de partida per començar a integrar en les ofertes de serveis totes les tecnologies i tots els continguts.

Aquestes aproximacions qualitatives són, per descomptat, del tot insuficients. Una mínima diagnosi quantitativa per municipis, en termes de llars passades i serveis contractats, amb xarxes d'una o altra tipologia, i amb mapes d'agregació, són del tot imprescindibles per fer una diagnosi de penetració de xarxes i serveis. Malauradament, es fa difícil en tots els casos disposar de xifres o mapes exactes per al territori metropolità i només n'existeixen aproximacions per a una minoria d'operadors. L'AMB ha posat en marxa un estudi per al coneixement d'aquesta situació de disponibilitat de xarxes. Això no obstant, el més important és disposar d'informació permanent o amb alta regularitat.

Pel que fa als serveis de ràdio i televisió, diferents programes de la Generalitat (Catalunya Connecta, principalment) han produït en els darrers anys un increment de cobertura de TDT i ràdio, i només queden petites situacions de manca –o defectes– de cobertura. No es tracta, però, de mancances que es puguin considerar estratègiques, atès que es comença a observar que, a mig i llarg termini, els operadors de televisió emetran sobretot a través de les xarxes fixes (smart TV).

Amb aquesta situació, hi ha tres grans categories de problemes sobre els quals cal treballar:

- Les zones fosques que encara romanen (de manera singular als polígons industrials): si bé són poques, des de la perspectiva de l'AMB ha de ser un tema rellevant. Cal també pensar en la cobertura en els espais naturals a llarg termini, que pot suposar una ajuda per a la seva gestió.
- Les diferències de mercat: les diferències territorials en estesa d'infraestructures configuren submercats, de manera indirecta, en altres sectors. Els llocs on ja hi hagi FTTH de l'operador establert tenen millors possibilitats de cara al mercat del lloguer d'habitatges, per exemple.
- Les successives necessitats de desplegament de noves tecnologies. El desplegament de la 4a generació de telefonia mòbil suposa la incorporació de noves BTS. Quan les operadores decideixen fer les inversions, pressionen les administracions per guanyar velocitat de desplegament.

A la vista de tots els factors anteriors, un esquema de planificació clàssic aplicat des de les administracions públiques ens portaria a cercar una unificació de les xarxes (com a mínim de les parts d'obra civil) per tal de poder maximitzar l'eficàcia del desplegament, en termes econòmics i de mercat. Aquesta lògica és contrària a la lògica de màrqueting de les operadores. Actualment diferenciar-se en "xarxa" és dels pocs factors que justifiquen un cost superior dels serveis que s'ofereixen al client final. En un marc d'igualtat de xarxes es produiria una subhasta de preus a la baixa que podria acabar arruinant molts dels actors del mercat, o degradant el servei. L'únic actor que lluita activament per una ubicació compartida d'infraestructures de xarxa és Abertis, operador d'infraestructures, ja que aquest és el seu negoci principal.

En qualsevol cas, parlar de planificació de xarxes en funció dels serveis o tecnologies (xDSL, Wimax, etc.) ha quedat totalment superat, atès que la convergència digital de serveis ja

és una plena realitat tecnològica i comercial, i avui en dia només té sentit parlar de xarxes fixes i xarxes mòbils (tot i que sovint en l'estructura troncal de les xarxes hi hagi una certa barreja d'ambdues). A efectes de reflexió estratègica a llarg termini, només té sentit parlar de l'arribada de fibra òptica a la llar i del desplegament del 4G mòbil, o altres futures G.

Fins i tot, algunes veus estimen que l'únic element de treball actiu per part de l'Administració ha de ser assegurar el creixement de les parts més estables de les xarxes; és a dir, les parts d'obra civil: canalitzacions, arquetes, casetes, armaris, estacions base, torres, pals d'estesa aèria etc., per tal de facilitar els desplegaments sense entrar en aspectes tecnològics de més alta velocitat de canvi.

LA UNIVERSALITZACIÓ DEL SERVEI

El servei universal està molt lluny de les necessitats reals per a un ús complet de les TIC i crea una dualitat territorial afegida. La figura reservada al legislador per prevenir una escletxa territorial en matèria de xarxes de telecomunicacions és el servei universal. Aquesta figura, però, no ha completat el seu objectiu d'equiparar territoris amb més i menys capacitat d'atracció econòmica. Els paràmetres del servei universal (actualment accés al servei de veu, i 1 Mbps de cabal en el servei de dades) no són suficients per proporcionar uns serveis finals d'usuari competius. En aquest sentit, es creen *de facto* uns territoris de primera i de segona. D'altra banda, l'Estat no ha acabat mai de sufragar correctament els costos del servei universal.

L'esforç de la Generalitat per promoure un operador de zones rurals o zones amb mala cobertura, que doni un servei similar al de les zones urbanes (oferta d'iberbanda) pateix d'una clara insuficiència financera, atès que la Generalitat ha d'acabar subvencionant les renovacions tecnològiques d'infraestructura (sempre a un ritme inferior al del mercat) i no es genera la subvenció creuada entre zones urbanes amb molts clients i zones rurals amb pocs clients, típica d'una operadora que actua a tot el territori. La inversió en comercialització és també molt baixa, cosa que genera un cercle negatiu que no en permet el desenvolupament.

LA INTERVENCIÓ DEL PODER PÚBLIC

La intervenció en els mercats per la via del poder de compra per a l'assoliment d'objectius estratègics generals és un recurs de doble tall. Una altra manera d'intervenir des de l'Administració en els mercats TIC és a través del poder de compra de les administracions. Grans contractes de llarga durada permeten pactar amb els operadors la realització de projectes ambiciosos que incloquin construir noves infraestructures aprofitables per al conjunt de la ciutadania, però aquests contractes no estimulen la creació d'un ecosistema de moltes empreses operant en un marc de competència. Tot al contrari, es pot acabar produint una situació de monopoli que esdevé negativa.

D'una altra banda, generar molts contractes atomitzats i de curta durada augmenta la competència, però fa més cars i difícils els grans projectes. En aquests moments de crisi econòmica i de disminució de projectes en el sector privat, la capacitat de compra de les administracions és encara més important, però si es concentra la despesa en poques empreses, es podrien deixar sense oxigen econòmic moltes empreses petites i mitjanes. Aquest és el cas dels grans contractes de serveis TIC de la Generalitat dels anys 2011-2012.

L'e-ADMINISTRACIÓ

La prestació de serveis públics a través de les TIC ha fet un salt qualitatiu fonamental i reclama una reflexió de les administracions públiques sobre la garantia dels actius de suport. La construcció i posada en servei, en un lapse breu de temps, d'un ampli conjunt d'aplicacions en diferents àmbits ha fet que haguem de considerar que la prestació dels serveis públics essencials ha iniciat un "canvi d'estat". Des de la història clínica compartida, els campus virtuals universitaris, les carpetes de tràmits del ciutadà/empresa, la teleassistència, els sistemes de videovigilància o de telemetria de variables atmosfèriques, el gruix de la producció d'un servei públic d'altres prestacions es fonamenta parcialment en les telecomunicacions. Aquesta tendència es multiplicarà en qualsevol escenari econòmic perquè suposa un clar vector d'eficiència i productivitat en la despesa pública. Per això cal garantir en la mesura del possible que les xarxes troncales d'interconnexió de seus públiques siguin de titularitat pròpia, amb els acords de gestió que s'escaigui, però mantenint en mans públiques la capacitat de decisió estratègica sobre aquestes xarxes.

Un darrer aspecte que progressivament esdevé essencial és l'emergència de la mateixa ciutat física com a usuari final i, en conseqüència, com a part de la xarxa. La progressiva consolidació de la presència d'un gran nombre de sensors/actuadors sobre els elements urbans (la part pública de l'anomenada "internet de les coses") és un dels aspectes essencials dels reptes del futur proper. Actualment es coneix sota el concepte paraigües Smart City. Aquest concepte ha entrat en el camp del màrqueting i en la llista de conceptes-tòtem recurrents. Més enllà de nomenclatures, aquesta transformació requerirà un disseny de xarxa urbana específic, entre altres aspectes. La combinació de xarxes sense fils amb punts de connexió a xarxes cablejades, sobretot de fibra òptica.

Es tracta d'un pas endavant per a les ciutats que serà del tot transcendent i que s'ha de planificar de manera transversal. Cal fer palès que es tracta d'una transformació que fins ara ha estat tenyida de massa màrqueting i encara massa poc d'enginyeria i formulació de polítiques efectives. En aquests moments existeix un gran "visionarisme", però poca identificació amb serveis concrets o dissenys que siguin viables econòmicament i que prenguin sentit des dels àmbits de gestió, fixant d'entrada que els costos siguin inferiors als beneficis obtinguts. El risc és crear xarxes de sensors sense un objectiu clar per a tota la informació aportada, així com un risc de captar informació redundant.

Cal que els ens locals configuren els òrgans i les estructures, que concretin en plans específics el que en cada àmbit de gestió s'entengui per Smart City, que encara resulta de concreció vaga dins les administracions. Posteriorment han de prioritzar i programar les inversions necessàries, i finalment desplegar i mantenir els serveis associats.

Aquest pot ser un dels àmbits per planificar a escala metropolitana, amb capacitat d'individualització de les solucions a escala de cada municipi.

Per això, per poder realitzar una proposta ambiciosa i un salt qualitatiu i quantitatiu en l'àmbit de les infraestructures de telecomunicacions metropolitanes, cal que:

- Es plantegin les decisions estratègiques sobre tecnologia i la participació activa de les administracions públiques, donant resposta a la connexió estratègica en matèria de TIC amb les apostes de model de societat.

- Es reverteixi la tendència a disminuir l'acció pública sobre el sector de les TIC i es condicioni la planificació de les xarxes i dels serveis de telecomunicacions.
- Es consolidi la cobertura de les xarxes amb els serveis més avançats i la inversió en les millors tecnologies disponibles de xarxa, i així com la interconnexió de seus municipals.
- Es vinculi la legislació i el regulador de les TIC amb la figura del servei universal, perquè les zones amb menys densitat de població gaudeixin de serveis que permetin l'establiment d'activitat econòmica i el desplegament de serveis públics sobre TIC.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Fer que la direcció política i tècnica de les administracions públiques siguin part activa i participativa de les decisions estratègiques sobre tecnologia.

- Connexió de les estratègies en matèria de TIC amb les necessitats d'actuar sobre aspectes claus relacionats amb el desenvolupament territorial social, econòmic i tecnològic.
- Augment de la capacitat de condicionar de les institucions i ens locals en la planificació a petita escala de les xarxes i serveis de telecomunicacions per part dels operadors.
- Conservació de la capacitat dels EELL de ser un actor de mercat en l'àmbit de les xarxes i serveis de telecomunicacions.
- Promoció del territori metropolità com un espai amb sentit propi pel que fa a la planificació i seguiment de l'evolució de les xarxes d'operadores de telecomunicacions.
- Creació d'un grup de treball sota la fórmula de comitè director interdisciplinari de polítiques basades en TIC, tot garantint la coordinació i l'adequació a les prioritats polítiques generals.

Impulsar la creació d'una taula de desplegament d'infraestructures a l'AMB amb totes les operadores i Localret, per tal de disposar d'informació regular sobre la disponibilitat d'accés a xarxes i serveis.

- Consolidació de la cobertura de les xarxes amb els serveis més avançats al territori metropolità i fomentar la inversió en les millors tecnologies disponibles de xarxa.
- Assoliment de la confluència de totes les xarxes pròpies de fibra òptica d'interconnexió de seus municipals dels municipis de l'AMB.
- Impuls de projectes específics des de la participació local com el Pla Idigital, el Pla Xfocat i les anelles sectorials com les anelles industrials, anelles culturals, etc.
- Formulació d'un pla d'infraestructures i serveis basats en TIC destinats a les persones i a les empreses que entronqui amb les planificacions europees, espanyoles i catalanes (per beneficiar-se de finançament).

Promoure mesures de governança que responguin a les necessitats actuals i futures per a la gestió de les TIC en l'àmbit metropolità.

- Creació, dins l'àmbit de l'AMB i amb la participació i suport tècnic de Localret, d'un fòrum de responsables de l'AMB amb responsables dels municipis del territori metropolità.
- Impuls d'accions comunes en el marc de Localret i de la FEMP per posar en valor la necessitat que els ens locals siguin tinguts en compte com a part rellevant en l'àmbit de la construcció de xarxes.

- Coordinació de les enquestes de serveis municipals, incorporant preguntes sobre les disponibilitats d'accés a xarxes dels ciutadans dels municipis metropolitans.

6.2. EINES PER UNA NOVA GOVERNANÇA DE L'ECONOMIA

Cal considerar el model territorial en què es desenvolupa l'activitat econòmica i els reptes que aquesta estructura implica i les iniciatives relacionades. En aquest sentit, cal recordar la interrelació entre l'AMB i els municipis que l'envolten i formen la Regió Metropolitana de Barcelona (els 164 municipis de l'àmbit funcional metropolità del Pla territorial de 1995), que es caracteritza per la seva estructura policèntrica formada per dues àrees destacades. D'una banda, el nucli central de l'AMB i, de l'altra, la resta dels 128 municipis que no només representen una segona corona, sinó que es tracta d'un espai amb unes dinàmiques i un potencial propi.

L'aglomeració de Barcelona és un espai complex que disposa d'una xarxa de ciutats molt potent i diferenciada, tot i la influència del procés de descentralització d'activitat i població de Barcelona. A més, es produeix simultàniament un increment de la diversitat productiva i un procés d'intensificació de l'especialització en determinades ciutats i al voltant no només de sectors industrials, com el tèxtil, la indústria agroalimentària i la química, sinó també en sectors terciaris avançats com l'activitat financera.

Per tal d'aconseguir potenciar les economies d'aglomeració (d'urbanització/diversitat, de localització/especialització, i de xarxes), cal adoptar polítiques que busquin la interconnexió dels mercats de treball locals, mitjançant mesures dissenyades i executades de manera supramunicipal, com per exemple: infraestructures de transport i mobilitat, promoció econòmica (ocupació, formació, emprenedoria), urbanisme (22@), oferta especialitzada de serveis públics (educació, sanitat) en els diferents nodes/ciutats. Un instrument que és clau en aquest sentit és el Pla Director Urbanístic Metropolità (PDUM) que ha d'elaborar l'AMB.

Dit això, i per tal de fixar un model territorial i un òptim desplegament d'una nova governança per a la reorganització de les xarxes de telecomunicacions, cal que:

- S'afavoreixi el lligam i la coordinació intermunicipal per augmentar la competitivitat, tot potenciant la coordinació i la transversalitat de les actuacions.
- Es coordinin les accions per al desenvolupament econòmic amb els actors de la promoció econòmica, reforçant noves estratègies i eines de governança.
- Es coordini i s'impulsi les actuacions des de l'Àrea de Desenvolupament Econòmic de l'AMB, enfortint la interacció entre els diferents àmbits d'actuació i establint en el marc de l'Observatori de Polítiques Metropolitanas una línia de treball sobre els impactes econòmics al territori.

D'aquestes necessitats, se'n desprenen els objectius següents:

OBJECTIUS I INICIATIVES

Afavorir el lligam i la coordinació intermunicipal per augmentar la competitivitat

- Impuls de la interrelació i cooperació entre els municipis de l'AMB per augmentar la capacitat d'impacte de les polítiques locals de desenvolupament econòmic impulsant polítiques comunes.

- Creació d'un banc de bones pràctiques en matèria de desenvolupament econòmic per garantir la transferència entre les diverses experiències del territori metropolità.
- Aportació d'orientacions estratègiques i desenvolupament de les eines d'anàlisi i prospectiva pel Pla Director Urbanístic Metropolità des de l'AMB.

Coordinar les accions relatives al desenvolupament econòmic amb les entitats i els agents que fan accions de promoció econòmica al territori metropolità.

- Potenciació de l'Agència Metropolitana de Desenvolupament Econòmic per impulsar i coordinar les iniciatives i accions de reactivació econòmica i creació d'ocupació.
- Coordinació de les actuacions amb tots els responsables de promoció econòmica de cada un dels municipis metropolitans, així com amb els agents principals que actuen dintre d'aquest àmbit (fira, cambres, ACCIÓ, agents socials...).
- Coordinació de les accions i la informació entre l'Àrea de Planificació Estratègica de l'AMB, l'IERMB i el Pla Estratègic Metropolità de Barcelona.
- Impuls d'un nou model de participació de l'AMB en la gestió dels grans operadors com l'aeroport, fira i port.
- Desplegament de noves eines de governança del desenvolupament econòmic a l'AMB per propiciar una interacció i col·laboració intensa entre tots els actors.
- Potenciació d'experiències singulars de cooperació i col·laboració publicoprivada en àmbits d'activitat econòmica concreta, com ara fons per a emprenedors i pimes, projectes de construcció i gestió d'infraestructures, etc.

Crear mecanismes de coordinació i impuls d'actuacions des de l'Àrea de Desenvolupament Econòmic de l'AMB.

- Identificació de les àrees d'actuació preferent i establir un pla d'acció per al desenvolupament d'activitats en aquestes àrees.
- Elaboració i desenvolupament de plans com L'observatori de la qualitat del servei de l'administració a les empreses i L'observatori de la qualitat del servei dels subministraments a les empreses.



EIX ESTRATÈGIC: SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

PRIORITAT 7. LLUITA CONTRA EL CANVI CLIMÀTIC

- 7.1. MITIGACIÓ I ADAPTACIÓ AL CANVI CLIMÀTIC
- 7.2. REDUCCIÓ DE LA CONTAMINACIÓ

PRIORITAT 8. EFICIÈNCIA EN L'ÚS DELS RECURSOS, PER UNA ECONOMIA VERDA I BAIXA EN CARBONI

- 8.1. EFICIÈNCIA EN L'ÚS DE RECURSOS
- 8.2. POTENCIACIÓ DE L'ECONOMIA VERDA I BAIXA EN CARBONI
- 8.3. UN PROJECTE DE SOSTENIBILITAT TRANSVERSAL

El nostre clima està canviant i els seus efectes es noten en tots els àmbits de la nostra vida. Temperatures més altes, nous fenòmens meteorològics, augment de la contaminació, canvi en els ecosistemes...

El nou entorn ambiental ens ha d'obligar a pensar la ciutat en altres claus. L'habitatge, la mobilitat, les infraestructures, totes i cadascuna d'aquestes realitats són causa del canvi climàtic i en reben les conseqüències. La biodiversitat està amenaçada, els recursos minven, la qualitat de vida pot empobrir-se. En síntesi, el repte en temes de sostenibilitat és clau per a l'evolució de la nostra metròpolis.

Aquesta realitat s'inscriu, de manera singular, en el fet constatat que el nostre territori ha anat canviant en els darrers 30 anys i que, al llarg dels darrers temps, la construcció del discurs sobre la ciutat ha incorporat altres plantejaments i aproximacions producte de diversos factors, tant dels que van derivar de nous reptes –els problemes que es produeixen a les ciutats (l'augment de la contaminació, l'encariment del preu del sòl o la congestió del trànsit)– com d'altres aspectes que han anat sorgint arran de noves aproximacions, com les polítiques de gènere o el desenvolupament endogen.

En resum, s'han anat succeint polítiques que sortien tant de posicions de presa de consciència al voltant de problemes detectats, com de nous enfocaments en relació amb com abordar les polítiques al territori. En aquest context, els temes ambientals van començar a introduir-se en l'agenda internacional i a filtrar-se cap als àmbits regionals i locals a partir dels anys seixanta. Aquests van ser producte de la confluència dels factors que es deriven tant d'un canvi ideològic respecte al medi ambient com de la necessitat d'abordar problemes creixents, com els efectes del canvi global i del canvi climàtic o l'escassetat de determinats recursos.

Podem afirmar, doncs, que sobre els temes ambientals –com molts altres aspectes que es donen al territori– ens trobem davant de canvis globals que cal tractar conjuntament però sobretot a escala de ciutats, ja que són aquestes les que generen pressions sobre el medi local i global i és on es concentra la majoria de la població mundial.

Moltes ciutats grans i mitjanes s'emmirallen en les Global Cities com Londres, Nova York, París o Tòquio, perquè recentment han incorporat en la seva agenda els temes ambientals com una de les prioritats principals. Es tracta de ciutats que destaquen en temes de finances, imatge i màrqueting, poder d'atracció, infraestructures i transport, i economia del coneixement. Però aquestes aglomeracions poblacionals generalment tenen un cost de vida elevat.

En síntesi, els plans de futur de les diferents metròpolis i ciutats proposen actuacions i models més sostenible de gestió i aspectes de sostenibilitat ambientals tot millorant la qualitat de vida. Aquests plans inclouen, com a directriu estratègica, els temes ambientals: l'ús eficient dels recursos, el tractament dels espais verds i de la natura, les adaptacions al canvi climàtic, la reducció de la contaminació; en definitiva, tot allò que afecta a una aproximació global a nous enfocaments en matèria de sostenibilitat ambiental. I també cal fer un esment singular a les implicacions ambientals en matèria d'energia, que és el factor que més hi incideix: l'economia mundial es basa en l'ús d'energia fòssil que previsiblement té una disponibilitat limitada i és un element clau en els problemes del canvi climàtic.



Aquests són els grans desafiaments que avui recorren l'aproximació ambiental al territori i que té en les grans aglomeracions urbanes –com el nostre territori metropolità – una màxima expressió de la realitat a treballar.

LA SOSTENIBILITAT EN L'ÀMBIT METROPOLITÀ DE BARCELONA

Tenint en compte el paper central que té la reflexió sobre la sostenibilitat en qualsevol aproximació de naturalesa global que es realitzi sobre Barcelona i l'entorn metropolità, un ambient saludable és una peça clau per a la construcció d'una reflexió metropolità, on trobar les propostes per proveir l'entorn d'una millor qualitat ambiental i on treballar per la mitigació i l'adaptació al canvi climàtic; tots ells que esdevenen aspectes vitals i amb una forta component de transversalitat, ja que afecten als pilars del futur territori metropolità.

L'AMB té el deure ineludible d'assumir com a propis els principals compromisos ambientals europeus, tot aportant-hi la seva expertesa, i actuar com a eix vertebrador de les polítiques ambientals.

En definitiva, l'AMB vol ser capdavantera en la millora del medi ambient local i global, prenent l'iniciativa en la lluita contra el canvi climàtic, reduint la contaminació, tot desenvolupant una economia baixa en carboni, consumint menys recursos, i emprant-los d'una manera més eficient.

L'Àrea Metropolitana de Barcelona vol ser referent de la sostenibilitat de Catalunya i Espanya. Per aquest motiu, en base a la necessitat d'elaborar un Pla d'Actuació Metropolità per a la protecció del medi ambient, la salut i la biodiversitat i de mesures de lluita contra el canvi climàtic i la formulació d'una Agenda 21, treballa en el Pla per a la Sostenibilitat Global en l'Àmbit Metropolità (PSAMB) que va ser aprovat el 28 de gener de 2014. En aquest sentit, el

PSAMB ha esdevingut el full de ruta per establir les línies estratègiques d'actuació ambiental. Així doncs, a partir de la diagnosi de propostes i dels principals plans de ciutats europees, espanyoles i catalanes, ens hem de proposar avançar en termes de sostenibilitat ambiental d'una manera decidida i ajudant els municipis a aconseguir els compromisos adquirits.

SITUACIÓ MEDIAMBIENTAL DEL TERRITORI METROPOLITÀ

L'Àrea Metropolitana de Barcelona ha apostat i continua apostant per la sostenibilitat, tal com ho demostra el compromís de diversos municipis amb l'Agenda 21 o l'aprovació del Pla de Sostenibilitat de l'AMB el 2014, tal com hem dit, i els valors assolits en consum de recursos. L'AMB ha esmerçat molts esforços en la gestió de l'aigua i en la gestió i tractament de residus.

AIGÜES

L'aigua és un recurs limitat en l'àmbit metropolità i s'ha intervingut en la millora del seu proveïment, en l'eficiència del seu ús i en el sanejament de les aigües un cop utilitzades. Els progressos que s'han fet en les darreres dècades són enormes. S'ha aconseguit tractar la totalitat de les aigües residuals del territori metropolità, s'han ampliat i modernitzat els sistemes de depuració, s'han implantat nous instruments de control dels abocaments de les activitats a través de les autoritzacions o llicències ambientals, s'ha implementat sistemes de regeneració d'aigües residuals i s'han realitzat diverses actuacions de prevenció d'inundacions i de millora de la qualitat ambiental del medi receptor (rius, aqüífers i platges). A banda d'assolir el tractament de pràcticament la totalitat de les aigües residuals generades i de regeneració i reutilització de les aigües residuals tractades, s'ha implementat millores en els sistemes de sanejament de l'àrea metropolitana, amb la generació d' aigües residuals aptes per a usos posteriors que comporten un estalvi de recursos de més qualitat.

S'ha treballat per disposar d'un sistema en xarxa, pel que fa al proveïment, amb la millora de la xarxa, la millora de dipòsits i de les plantes potabilitzadores. Al mateix temps, s'han diversificat els recursos hídrics amb la planta dessalinitzadora del Llobregat i s'han fet millores en l'aprofitament de recursos, com l'aqüífer del Llobregat i del Besòs.

La mitjana del consum domèstic d'aigua és de 105,8 litres/persona i dia (any 2012), només uns 6 litres per sobre del mínim de confort establert per l'OMS, amb la qual cosa estan cobertes les necessitats higièniques i de consum bàsiques. En els darrers anys s'ha fet una important reducció de l'ús de l'aigua potable per a usos no consumptius, sobretot per al reg, gràcies a l'estalvi, l'eficiència i la substitució per aigua freàtica.

RESIDUS

Pel que fa a aquest tema s'han establert els sistemes de tractament de residus i s'ha implementat la recollida selectiva de residus. La recollida de la fracció orgànica s'ha incrementat en els darrers anys, mentre que la fracció dirigida a abocadors es redueix progressivament. Des de l'AMB, s'han implementat noves plantes de tractament de residus i s'ha realitzat millores en les existents per incrementar-ne l'eficiència i el comportament ambiental. S'han construït plantes de triatge, plantes de compostatge i quatre Ecoparcs¹. En les diverses plantes s'ha treballat per implementar les millors tecnologies disponibles per intentar assolir millores en el tractament dels residus, augmentar la recuperació de materials, la seva reutilització i millorar el reciclatge. També s'han realitzat millores en els tractaments finalistes. Tot aquest seguit de mesures que emanen del Programa Metropolità de Gestió de Residus

¹ Ecoparcs: Els Ecoparcs són instal·lacions ambientals de tractament mecànic biològic (TMB), que tracten les dues fraccions dels residus municipals que contenen matèria orgànica, la fracció orgànica procedent de la recollida selectiva d'orgànica i la fracció RESTA.

(PMGRM) han facilitat, entre d'altres, clausurar l'abocador del Garraf, amb la corresponent reducció dels materials que acaben en dipòsits controlats i amb una aposta clara pel reciclatge. Ja s'està procedint a la revisió del PMGRM actual, que té un període de vigència 2009-2016.

ENERGIA

D'acord amb l'últim estudi del Ministeri d'Indústria i Energia, Catalunya és la comunitat autònoma amb la més eficiència energètica per càpita. En relació amb altres ciutats europees, Barcelona es presenta com una ciutat eficient en consum energètic i en intensitat energètica (entesa com a consum energètic per unitat de PIB), igual que en emissions de CO₂. Les energies renovables han estat incrementades en els darrers anys, però encara són lluny de moltes ciutats europees. A la província de Barcelona hi ha 168 municipis que han signat el Pacte dels Alcaldes i 139 han presentat el seu Plans d'Acció per a l'Energia Sostenible (PAES). En el territori metropolità, la majoria dels municipis s'hi ha implicat, i també ho ha fet l'AMB, que està adherida al Pacte d'Alcaldes com a coordinadora. L'estalvi energètic, la producció local d'energia renovable i les expectatives de reduir l'emissió de CO₂ han crescut amb el compromís dels municipis i la definició dels seus plans d'acció.

Des del punt de vista de l'eficiència energètica en la generació elèctrica, s'ha dut a terme un procés de millora tecnològica en les centrals de generació, a més de produir-se un increment en la capacitat. Així doncs, al territori metropolità s'ha passat de tenir 1.850 MW en centrals tèrmiques de cicle convencional i de baixa eficiència (<30 %) concentrades a l'entorn del Besòs, a tenir dos pols de generació, un al Besòs i un altre al Port de Barcelona, amb tecnologia de cicle combinat d'alta eficiència (>50 %) i una potència total d'uns 2.500 MW.

L'increment de l'eficiència energètica de les centrals de generació del territori metropolità ha comportat un increment substancial de l'autogeneració. De fet, aquest canvi ja es va produir en el moment que es van posar en servei els dos primers cicles combinats. Tot i això, cal insistir que aquest tipus d'autogeneració elèctrica no implica que hi hagi un major grau d'autosuficiència, ja que aquests generadors sempre necessitaran energia primària (gas natural) exògena al territori.

A més, tot i aquesta millora tecnològica, el model de generació a l'àrea metropolità és centralitzat, basat en grans centrals de producció que utilitzen combustibles fòssils i en la necessitat d'una important xarxa de transport que permeti l'arribada de l'energia procedent d'altres grans centrals, com ara les nuclears.

EDUCACIÓ AMBIENTAL

També s'ha fet una feina ingent quant a educació per la sostenibilitat i conscienciació a través de múltiples campanyes. El nivell de consciència ambiental dels ciutadans ha canviat molt en els darrers anys, així com ho ha fet també el compliment dels estàndards europeus, tant per part de les indústries com de l'Administració. Segurament, bona part dels conflictes ambientals actuals són més complex perquè molts són fruit de la contaminació difusa. D'altres ho són perquè socialment i legalment s'ha establert límits i llindars ambientals més exigents. El territori metropolità s'enfronta al canvi global, on segurament el canvi climàtic i la millora en l'eficiència de l'ús dels recursos són dos dels grans reptes de futur.

L'AMB es troba en una situació ambiental similar a la de moltes altres conurbacions, que en les darreres dècades han realitzat millores significatives per a la seva salubritat i qualitat am-

biental, cosa que repercuteix en una millor qualitat de vida dels ciutadans. Però les metròpolis segueixen tenint un fort impacte ambiental, sobretot a causa de les externalitats ambientals provocades pel seu funcionament. Un dels problemes més habituals, tant aquí com en altres regions metropolitanes, és precisament el de la qualitat de l'aire.

QUALITAT DE L'AIRE

En aquest sentit, cal destacar els problemes de qualitat de l'aire en diversos municipis metropolitans, en termes de partícules en suspensió i òxids de nitrogen. Des que es van delimitar les Zones de Protecció Especial de l'Atmosfera i es van començar a aplicar mesures per reduir la contaminació, els nivells han baixat lleugerament, però no encara de manera suficient com per assolir el compliment de la legislació i garantir així la protecció de la salubritat humana.

Un dels esforços més importants és el de millorar la qualitat de vida a les ciutats per mitjà d'una recuperació d'espai públic per al ciutadà, ampliant voreres, recuperant sòls industrials, rehabilitant barris antics i soterrant infraestructures. També l'ús del transport públic s'ha incrementat en els darrers anys, igual que ho ha fet la mobilitat més sostenible (a peu i amb bicicleta).

CANVI CLIMÀTIC

Finalment, cal dir que l'AMB disposa de l'Estratègia de Carboni per mitigar i controlar les seves emissions de Gasos Efecte Hivernacle (GEH) en el període 2011-2015. L'Estratègia va ser amplada l'any 2013 a tota l'activitat i a tots els serveis de l'AMB. Aquesta quantifica la petjada de carboni de l'activitat mitjançant la metodologia de càlcul establerta per l'Oficina de Canvi Climàtic de Catalunya, en el marc del Programa d'Acords Voluntaris (norma ISO 14064:2006). També la majoria de serveis de l'AMB tenen un Sistema Integral de Gestió Ambiental certificat amb ISO 14001.

Tal com s'ha comentat, el 28 de gener de 2014 es va aprovar el Pla de Sostenibilitat Ambiental de l'AMB (PSAMB). Aquest treballa a tres nivells: en l'ambientalització de l'ens metropolità, en establir quins serveis ambientals demanden i pot oferir l'AMB als municipis metropolitans, i en la millora ambiental del territori metropolità. El PSAMB defineix i actualitza el Pla per a la protecció de la salut, el medi ambient, la biodiversitat i la lluita contra el canvi climàtic, que s'estén més enllà de la seva gestió en el territori.

La Corporació Metropolitana de Barcelona (CMB) va ser de les primeres administracions a afrontar els reptes ambientals als municipis metropolitans. Alguns d'aquests reptes eren: la clausura d'abocadors incontrolats, la creació de parcs metropolitans en entorns degradats, la descontaminació de sòls, la qualitat de l'aire o la gestió mancomunada de les platges de l'àrea metropolitana. De fet, la CMB va ser pionera en la redacció del Pla Metropolità de Sanejament. Moltes d'aquestes problemàtiques es produïen en un territori que aglutina bona part del sector industrial de Catalunya i en el qual ni la legislació ni la consciència ambiental eren les actuals. Per tant, es va dur a terme una tasca pionera en molts aspectes, no només en el més pràctic, de resoldre les problemàtiques ambientals, sinó que, a més, des de la CMB es va començar a generar aquesta cultura ambiental metropolitana.

Potser el que ha mancat és una estratègia ambiental comuna a l'àmbit territorial metropolità. Fins ara els municipis han desplegat individualment les seves competències ambientals i l'AMB els ha proveït dels serveis de tractament de residus, així com de la depuració de les aigües i millores en el cicle de l'aigua. S'han millorat les platges metropolitanes, tant la seva qualitat ambiental com el manteniment i la gestió, i s'ha intervingut en els rius metropolitans i en els

parcs de caràcter metropolità. La consciència ambiental ha augmentat, la qualitat ambiental de molts vectors ha millorat al llarg de les darreres dècades i això també ha comportat un augment de l'exigència ambiental per part dels ciutadans.

Cada cop està més consolidada la gestió ambiental. Des de l'AMB fa temps que es gestionen aigua i residus, platges i parcs metropolitans. D'altra banda, la planificació ambiental s'ha anat desenvolupant gràcies al desplegament de les directives europees i a les iniciatives locals. Els valors ambientals s'estan inserint en les persones, organismes i institucions, però encara cal aconseguir una integració completa dels valors de la sostenibilitat en la societat perquè la presa en consideració del medi ambient estigui en la base de qualsevol decisió que pugui tenir-hi impacte. Cal que la governança també incorpori aquest tarannà.

Ens enfrontem continuament a reptes nous, i des de les àrees metropolitanes cal esmerçar esforços en la planificació ambiental, però no només des d'una òptica sectorial sinó amb una perspectiva transversal. Per tant, els aspectes ambientals han d'impregnar la planificació urbanística, de la mobilitat, la promoció econòmica, i els aspectes socials. D'aquesta manera podrem augmentar la resiliència davant del canvi climàtic, la possible escassetat de recursos o una energia més neta. La qualitat ambiental del territori és la base que dóna suport a la resta d'activitats que s'hi produeixen.

CONDICIONANTS INSTITUCIONALS I COMPETENCIALS

Quant al medi ambient, l'AMB està regida per un escalat de legislació que emana de les directives europees i baixa fins a l'àmbit municipal, cada cop de manera més específica i de forma més concreta.

La recent unificació institucional de l'AMB es produeix en resposta a la intensificació de les dinàmiques metropolitanes produïda en els darrers anys. La reflexió metropolitana s'està duent a terme en tots els àmbits a mesura que l'administració es va consolidant. Per això, cal tenir presents els diferents aspectes legals i normatius disponibles.

MARC LEGAL I NORMATIU

- L'Estatut d'Autonomia de Catalunya, vigent (2006) reconeix l'AMB com a administració supramunicipal que pot incidir en el territori i ajudar a la millora ambiental i a posar els mecanismes necessaris per a la lluita contra el canvi climàtic en el seu àmbit territorial.

A banda de la llei de l'AMB i de l'Estatut d'Autonomia, cal considerar tot el marc legal vigent, general i sectorial, en matèria d'espais protegits, espècies protegides, medi natural, avaluació d'impacte ambiental, aigua, atmosfera, energia, residus i patrimoni cultural.

- La Llei de l'AMB, com a ens local supramunicipal i d'acord amb les competències definides en la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, vol constituir-se com a referent de la sostenibilitat a Catalunya.

Per donar cobertura i protecció a les diferents accions i espais a tractar, ha fet falta desplegar i seguir desplegant un marc legal i normatiu a escala diversa, que contempli totes les especificitats, declaracions institucionals i determinants per al territori. Aquests són, en l'actualitat, els principals elements del context normatiu i de planificació per eix d'intervenció²:

² Per a més detalls, consulteu el document de Principals Estratègies, Plans i Programes Sectorials en Matèria de Sostenibilitat, aprovat amb el PSAMB 2014-2020.

- Existeixen altres normatives, estratègies i plans referits als Espais Oberts³, respecte a l'aigua⁴, l'energia i la lluita contra el canvi climàtic⁵, residus⁶, i qualitat de l'aire⁷ que han estat elaborats des d'un caràcter sectorial, que han complimentat i diagnosticat amb la voluntat de preservar l'espai metropolità. Altres plans transversals d'abast multidisciplinar i transversals⁸ han completat els estudis i les accions en aquest sentit.

COMPETÈNCIES METROPOLITANES

Les competències de l'AMB són les atorgades en la Llei 31/2010, tot i que també haurà de procurar la coordinació de la normativa que se'n desprèn, i pot ajudar a millorar la qualitat de serveis en els diferents municipis que la componen. També cal tenir present la no vulnerabilitat de la de rang superior en l'àmbit de Catalunya o d'Espanya. Sortosament, en qüestions de polítiques i dinàmiques ambientals, l'AMB té una expertesa sobrada en actuacions, així com en infraestructures o polítiques lligades a tots els aspectes mediambientals, atesa l'herència de les entitats que la van precedir.

Les competències metropolitanes en matèria ambiental s'expliquen breument a continuació. En matèria de cicle integral d'aigües, l'AMB és competent en subministrament domiciliari de l'abastament d'aigua en baixa, del sanejament en alta i la depuració i de la coordinació del sanejament en baixa.

En matèria de residus, sobre el tractament, valorització i disposició dels residus municipals i dels enderroc procedents d'obres menors, és competent en la coordinació dels sistemes de recollida, del triatge dels envasos i del servei de transport i tractament dels residus domèstics dipositats en les deixalleries.

D'altra banda, té la funció de coordinar i formular el Pla d'Actuació Metropolità per a la Protecció del Medi Ambient, la Salut i la Biodiversitat, mesures de lluita contra el canvi climàtic, i la formulació d'una Agenda 21 metropolitana, coneguda com a Pla de Sostenibilitat Ambiental de l'AMB. Ofereix col·laboració en l'elaboració de mapes de capacitat acústica i mapes estratègics de soroll, elabora els informes sectorials corresponents a la legislació d'intervenció de l'administració ambiental, col·labora en polítiques d'ordenació ambiental i promou instal·lacions d'energies renovables.

Altres competències relacionades amb el medi ambient són la promoció del transport sostenible i les infraestructures d'interès metropolità.

També cal dir que l'administració de l'AMB incideix en l'espai metropolità amb altres aspectes ambientals com platges, rieres, planejament urbanístic, projectes de recuperació, parcs metropolitans, etc.

³ PEIN, 1992, Pla d'Espais d'Interès Natural, Xarxa Europea d'Espais Naturals (2000, 2006 i 2009), PDUSC (2005), PDUSC (2010), Pla de Gestió del Districte de la Conca Fluvial de Catalunya i Programa de Mesures (2010).

⁴ Pla de Gestió del Districte de la Conca Fluvial de Catalunya i Programa de Mesures (2010).

⁵ Protocol de Kyoto (1997) i tractats internacionals i europeus posteriors, Programa Europeu sobre el Canvi Climàtic (2000, Pla Marc de Mitigació del Canvi Climàtic a Catalunya (2008-2012), Planificació dels Sectors d'Electricitat i Gas (2008-2016), Pla de Determinació de Zones de Desenvolupament prioritari per a la implantació de Parcs Eòlics a Catalunya (2012), Estratègia de Gestió del Carboni de l'AMB (2011-2015), Pla de l'Energia i del Canvi Climàtic (2012-2020), Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic (2013-2020). Paquet Energia i Clima 2020, Marc d'Actuació de les Polítiques d'Energia i Clima 2030 i Full de ruta cap a una Economia Hipocarbònica Competitiva per al 2050 (UE).

⁶ Programa de Gestió de Residus de Catalunya (2007-2012) (PROGREMIC) i Pla Territorial Sectorial d'Infraestructures de Gestió de Residus Municipals de Catalunya (2005-2012), Programa General de Prevenció i Gestió de Residus i Recursos de Catalunya (2013-2020) (2013-2020), Programa Metropolità de Gestió de Residus Municipals (2009-2016), en revisió al 2014.

⁷ Protocol de Mont-real (1987), Tractat Internacional sobre els Contaminants Orgànics Persistents (2000), Pla per la Millora de la Qualitat de l'Aire de la Regió Metropolitana de Barcelona (2011-2015).

⁸ Pla General Metropolità (1976), Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (2008) i revisió (2013-2018), Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2010), Pla Director d'Infraestructures del Transport de la RMB (PDI, 2011-2020), Pla de Sostenibilitat Ambiental de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (2014), Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (en elaboració), Pla Director Urbanístic Metropolità (en elaboració).

L'ESTRATÈGIA DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL METROPOLITANA

En relació amb el que hem anat descrivint, es pot afirmar que el plantejament estratègic de l'AMB consisteix a cercar fórmules de promoció de la sostenibilitat, posant en marxa instruments basats en la millora de la qualitat i l'eficàcia de les intervencions, exercides tant des de la mateixa institució metropolitana com per part dels respectius governs locals en l'exercici de les seves competències. Intervencions que han d'estar basades en un model de cooperació entre les administracions, des de criteris de consens i de corresponsabilització, que tingui un impacte positiu en el benestar de la ciutadania i en la projecció del territori i dels municipis, tal com estableix la Llei 31/2010 de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i que té com a objectiu principal el desplegament del PSAMB com a full de ruta per establir les línies estratègiques d'actuació, així com les mesures i accions concretes a desenvolupar per a la sostenibilitat ambiental del territori metropolità a diferents escales.

D'altra banda, partim del fet que el PSAMB ha de consolidar l'AMB com a referent en la implantació de polítiques amb criteris de sostenibilitat, amb l'enfortiment de la protecció del medi ambient, la biodiversitat i la mitigació i adaptació al canvi climàtic, amb l'objectiu d'una millor qualitat de vida dels ciutadans, en coherència amb el repte de "sostenibilitat i canvi climàtic" establert en el Pla Estratègic Metropolità de Barcelona.

Per tant, l'AMB, en matèria de sostenibilitat, té la vocació de desplegar els seus objectius a llarg termini de manera transversal i en diferents àmbits i escales al conjunt de polítiques sectorials metropolitanes, per garantir que les decisions a curt i mitjà termini es prenguin sobre la base de la sostenibilitat, a la vegada que es facilita l'efectivitat, la transparència i la funcionalitat d'aquestes polítiques i les mesures que se'n derivin.

D'aquesta manera, doncs, l'estratègia per garantir el model metropolità de sostenibilitat parteix d'un pla d'acció transversal que integri de forma coordinada criteris de sostenibilitat ambiental en totes les polítiques sectorials metropolitanes (aigua, residus, urbanisme, mobilitat, etc.) que siguin competència de l'AMB, ja sigui en el seu propi funcionament intern com en l'extern. Per a això, cal generar un marc adequat per a la promoció de la biodiversitat, de l'eficiència energètica i de millora del medi ambient en general, amb la proposta de mesures de lluita contra el canvi climàtic, i incentivar i promoure el desenvolupament de nous sectors emergents que afavoreixin una economia verda basada en energies netes i la innovació i eficiència en l'ús dels recursos naturals.

En definitiva, l'estratègia ambiental de l'AMB s'articula en 5 propòsits principals:

1. Lluita contra el canvi climàtic

El nostre clima està canviant: la temperatura mitjana augmenta, les glaceres estan en retrocés, el nivell dels oceans augmenta, els episodis de sequera són més extrems i les tempestes s'intensifiquen. Hem de reconèixer els riscos que planteja el canvi climàtic i acceptar la nostra responsabilitat per fer-hi front.

Les constants generals ens porten a un risc d'augment de la temperatura, les ciutats retenen la calor més que el medi natural i l'afecten creant les anomenades illes de calor. El refrigerador natural del sud d'Europa, que és la Mediterrània, també augmenta la seva temperatura, amb incidència fins i tot en la producció agrària i, per tant, sobre la població i el medi.

Els impactes d'un escalfament planetari són múltiples i en diferents àmbits: afectació a gent gran, augment del consum energètic, desforestació i desertització del medi, etc. A l'augment de temperatura, cal afegir-hi l'augment de fenòmens extrems, que incrementa el risc d'afectar les persones, les infraestructures, les ciutats i el medi.

La mitigació i l'adaptació al canvi climàtic comporta tenir estratègies i planificació a llarg termini. Les ciutats són grans demandants d'energia i generen bona part dels GEH. S'ha d'iniciar una transició cap a una metròpolis amb baixes emissions de carboni, que aposti clarament per una economia competitiva en què les activitats utilitzin eficientment els recursos, amb baixes emissions de GEH i amb una alta protecció mediambiental. Malauradament, aquest és un procés que ja caldria haver iniciat. Hem arribat al llindar crític que els científics havien marcat dels 400 ppm CO₂ a l'atmosfera. Encara que ara fóssim capaços de disminuir les nostres emissions de GEH, durant les properes dècades en patirem els efectes.

Cal, doncs, acotar les mesures i accions concretes per desenvolupar la sostenibilitat ambiental del territori metropolità a diferents escales, tant d'actuació de la mateixa AMB com dels municipis que la integren.

Com dèiem, l'AMB ha de ser el referent en la implantació de polítiques amb criteris de sostenibilitat, amb enfortiment de la protecció del medi ambient, la biodiversitat i la mitigació i l'adaptació al canvi climàtic. Tot això, amb l'objectiu d'aconseguir una millor qualitat de vida dels ciutadans, en coherència amb el repte de "sostenibilitat i canvi climàtic" que s'estableix en el REM.

2. Eficiència en l'ús dels recursos

Les ciutats juguen un paper fonamental en la sostenibilitat. Tenen una gran responsabilitat en el consum d'energia, en la gestió del territori, dels materials i dels recursos hídrics i en la generació de residus sòlids, aigües residuals i emissions atmosfèriques.

El nostre territori té un marcat caràcter mediterrani. Això determina no només el comportament dels nostres ecosistemes, sinó que a també compromet en gran mesura la nostra capacitat d'autosuficiència pel que fa als recursos hídrics. La demanda d'aigua per a ús de boca i per a altres usos no es pot garantir amb el recursos hídrics propis de l'àrea metropolitana.

Com s'ha dit, el canvi climàtic comportarà una alteració del cicle de l'aigua en totes les seves vessants: en els règims hidrològics i en els impactes sobre els ecosistemes, així mateix tindrà importants conseqüències socioeconòmiques degut a les implicacions del canvi de disponibilitat d'aquest recurs.

Per tant, en un futur no molt llunyà, a l'àrea metropolitana, amb una gran densitat de població, els recursos hídrics esdevindran estratègics. L'eficiència en la gestió del cicle de l'aigua seguirà sent cabdal per al desenvolupament socioeconòmic d'aquest territori.

També cal tenir en compte l'ús dels recursos, entenent el sòl com un d'ells i considerant que és un recurs especialment limitat en un territori metropolità. Per tant, és vital plantejar la transformació i/o adequació d'usos obsolets i fer una aposta clara per la rehabilitació de teixits.

El funcionament diari de la metròpolis comporta un consum de recursos (aliments, materials, aigua) així com de recursos energètics. Aquest metabolisme genera externalitats en forma d'emissions, de residus, d'aigües residuals i, a la vegada, genera riquesa, informació etc.

També cal destacar el paper del consum energètic. Mantenint el mateix ritme de demanda energètica mundial actual, existeix un risc d'esgotament de les fonts d'energia clàssiques en les properes dècades. Previ a l'esgotament, s'espera un increment dels costos de l'energia, fet que comportarà un increment de similar magnitud en les matèries primeres i en tots els productes i serveis i, com a conseqüència, esdevindrà un empitjorament de la competitivitat en aquells territoris que no tinguin diversitat d'opcions/recursos.

El metabolisme de les ciutats es nodreix en bona part de recursos, majoritàriament d'origen extern, que comporten un consum de combustibles fòssils tant per obtenir-los en el seu lloc d'origen com per fer-los arribar al seu punt de destí. Això comporta, en el funcionament de l'entorn metropolità, una despesa en termes globals de recursos i una petjada ecològica determinada que està molt relacionada amb el tipus de model i els recursos que es demanen per al dia a dia. De ben segur, moltes de les grans àrees metropolitanes han de fer esforços per reduir la seva petjada ecològica i, per tant, cal reduir la superfície ecològicament activa que necessitem per produir tots els recursos que consumim i assimilar tots els residus que generem⁹.

En definitiva, cal que el model metropolità (model de societat, territorial i econòmic) no només sigui més eficient en l'ús dels recursos, sinó que demandi menys recursos, tot garantint l'activitat econòmica i una bona qualitat de vida.

D'aquesta manera es produiria una reducció de les externalitats del metabolisme metropolità, tot proveint una millor qualitat ambiental per al nostre entorn i incrementant la nostra capacitat de resiliència cap als canvis (en ecologia, perturbacions) cada cop més accelerats (per la pressió antròpica)¹⁰.

Els reptes ambientals futurs, tant globals com locals, cal abordar-los des de les zones urbanes, ciutats i àrees metropolitanes. Aquestes han de marcar el camí cap a un nou desenvolupament que integri les necessitats d'una població creixent i d'un medi cada cop més influenciat per l'activitat humana.

3. Reducció de la contaminació

Barcelona i l'àrea metropolitana constitueixen un entorn urbà amb una projecció i una incidència internacional destacades que, des de fa anys, ha tingut present els aspectes ambientals en la seva planificació, creixement i gestió de la ciutat. L'estratègia ambiental de l'AMB ha de permetre millorar la qualitat ambiental del territori metropolità, tot contribuint a la vegada a fer de *planetkeepers*, actuant localment i pensant en una visió global del planeta. Aquest canvi de paradigma és un repte que recau principalment en el funcionament de les urbs i les àrees metropolitanes.

Reduir la contaminació suposa millorar la qualitat ambiental dels ecosistemes, dels cursos fluvials, del litoral, de l'aire i, de retruc, augmentar la qualitat de vida dels ciutadans metropolitans.

4. Economia baixa en carboni

Afavorir una economia que aposti clarament per la mitigació del canvi climàtic suposa reduir la

⁹ En el cas de Catalunya, la petjada individual; és a dir, la superfície necessària per habitant, és de 3,83 hectàrees (similar a la mitjana europea, però més elevada que la mundial). És el que necessita de mitjana cada català per produir l'energia i els aliments que consumeix i per abocar els residus i absorbir els contaminants que genera. La petjada individual ha disminuït una mica en els darrers anys (sobretot perquè els nouvinguts consumeixen menys, mentre que la petjada del conjunt de Catalunya ha augmentat, la qual cosa vol dir que hem seguit malbaratant els nostres recursos).

¹⁰ El concepte de canvi des del punt de vista ecològic és la normalitat. El planeta, els ecosistemes, les espècies... estan constantment sotmesos a canvis. El que passa és que una cosa és el ritme d'aquests canvis seguint les lleis de l'evolució i del funcionament ecològic i una altra és el ritme accelerat que les activitats humanes estan produint en el planeta. De fet, estem immersos en un canvi global i climàtic on tots els processos perturbadors estan accelerats.

dependència dels combustibles fòssils, ser eficient en l'ús dels recursos, i de l'energia, i reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle. En aquests moments de conjuntura econòmica pot ser, a més, un important sector d'activitat en el qual esmerçar esforços en formació, educació, implantació d'empreses i creació d'activitat. Treballar per enfortir el desenvolupament d'una economia baixa en carboni en el territori metropolità és una estratègia de doble guany; localment per afavorir l'activitat econòmica i globalment per fer front al repte del canvi climàtic. Cal pensar en diversos aspectes per desplegar polítiques en favor d'una economia baixa en carboni en tots els àmbits de la nostra activitat i entorn. Per tant, es fa necessari pensar en:

- Una estratègia energètica, que inclogui la reducció del consum d'energia en edificis existents, polítiques de rehabilitació i substitució i adequació dels nous sistemes per energies renovables i "més netes", etc.
- Alternatives de consum responsable: compra verda, de proximitat, minimitzant embalatges i envasos.
- El tractament de les infraestructures: sistemes de transport, integració de xarxes de serveis, etc.
- Les zones verdes, els espais naturals i les zones de transició entre els espais oberts i els teixits urbans.
- Política integrada de mobilitat, tant de les persones com de les mercaderies.

En aquest sentit, l'avenç cap a una economia baixa en carboni passa per considerar també l'avenç en les altres tres línies d'actuació definides: la lluita contra el canvi climàtic, l'eficiència en l'ús de recursos i la reducció de la contaminació.

5. La governança mediambiental

L'estratègia ambiental a mig i llarg termini cal que impregni la resta d'àrees de l'AMB.

Això reclama una política integral que afecti tots els serveis –com per exemple la integració dels criteris ambientals en la contractació i en les compres– i, conseqüentment la redacció de plecs de condicions per ambientalitzar la demanda de serveis, l'adequació d'edificis i d'infraestructures de l'AMB.

Caldrà, també, cercar l'homogeneïtzació d'aquests plecs de condicions en els municipis, i caldrà fer-ho d'una manera graonada allà on no existeixin normatives al respecte, i anar-ho implementant i modificant, sempre amb la connivència dels municipis, allà on les hagin desenvolupat.

Per poder millorar ambientalment cal tenir una bona base de coneixement i entendre millor el funcionament dels diversos sistemes que configuren la sostenibilitat ambiental.

En síntesi, apareixen dos reptes principals de la metròpolis barcelonina en relació amb la sostenibilitat ambiental:

- 1r. Com abordem el canvi climàtic i, sobretot, els riscos que representa, trobant el camí per reduir la contaminació en general i les emissions de carboni en particular.
- 2n. Com racionalitzar la utilització de recursos i la recerca de nous, potenciant especialment les estratègies d'economia verda i trobant un model de governança de la sostenibilitat que lligui amb aquesta perspectiva.

En aquest sentit, ens proposem 2 prioritats:

- Canvi climàtic
- Eficiència en l'ús dels recursos i potenciació de l'economia verda.

Per abordar totes les problemàtiques en l'àmbit del medi ambient, cal tenir present, els aspectes legals, la viabilitat econòmica de cada proposta o acció a dur a terme, la factibilitat institucional i la seva interacció amb altres organismes o entitats, i l'impacte sobre altres polítiques ambientals o de sostenibilitat. D'aquesta manera es podran implementar les següents línies d'actuació:

- Lluita contra el canvi climàtic
- Reducció de la contaminació
- Eficiència en l'ús dels recursos
- Economia baixa en carboni i de promoció de l'economia verda
- Polítiques transversals comunes de sostenibilitat

PRIORITAT 7. LLUITA CONTRA EL CANVI CLIMÀTIC

7.1. MITIGACIÓ I ADAPTACIÓ AL CANVI CLIMÀTIC

Les ciutats són les principals responsables de les emissions de GEH, ja que contribueixen en dues terceres parts del consum global d'energia. Com dèiem al principi, la majoria de les Global Cities i les seves àrees metropolitanes, com ara Nova York, Londres, París o Tòquio estan desenvolupant polítiques, plans o programes per fer front als reptes en matèria de sostenibilitat i energia.

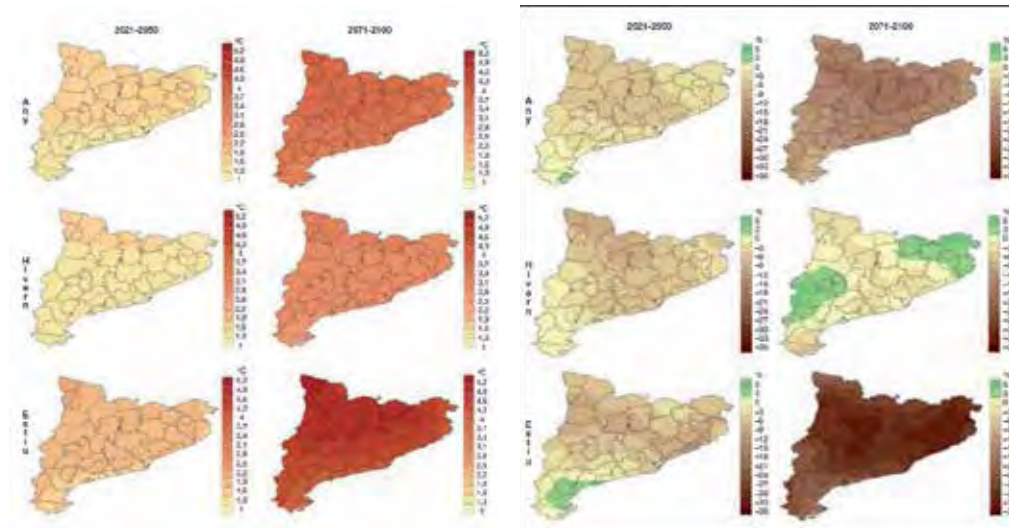
Objectius de reducció de CO ₂	LONDRES	PARÍS	NOVA YORK	TÒQUIO
Mig termini	2025 30 %	2020 30 %	2030 30 %	2020 25 %
Llarg termini	2050 60 %	2050 75 %	2050 80 %	-

Un exemple d'això són els objectius que es fixen a mig o llarg termini respecte a la reducció de les emissions de CO₂ per mitigar els efectes del canvi climàtic.

En aquest sentit, i en el marc europeu, cal fer referència a l'evolució contínua que s'està fent des de l'AMB en l'establiment d'objectius de futur per a la reducció d'emissions de CO₂. Després de l'objectiu 20-20-20 que establia el paquet Energia i Clima per l'any 2020 i implicava una reducció del 20 % de les emissions de CO₂ respecte a les de l'any 1990, el llibre verd *Marc de les polítiques de clima i energia*¹¹ estableix per a l'any 2030 la reducció del 40 % d'emissions i el Full de ruta cap a una economia hipocarbònica competitiva per al 2050 marca l'objectiu de reducció d'emissions de GEH entre un 80 i 95 % l'any 2050 respecte al 1990.

El canvi climàtic és, segurament, el repte ambiental més gran al qual s'enfronta l'home actualment. Anteriorment, el planeta ha sofert canvis en el clima i en la composició de l'atmosfera, però ara, a causa dels efectes de les activitats antròpiques, aquest canvi és molt més ràpid i té greus efectes globals en el funcionament dels ecosistemes terrestres i en la salut humana.

¹¹COM (2013) 169



Projeccions de canvis de temperatura i precipitació

Font: Segons informe sobre el canvi climàtic a Catalunya (GECC, 2010). *Projeccions i escenaris de futur* Josep Calbó Angrill, Arturo Sánchez, Jordi Cunillera i Antoni Barrera.

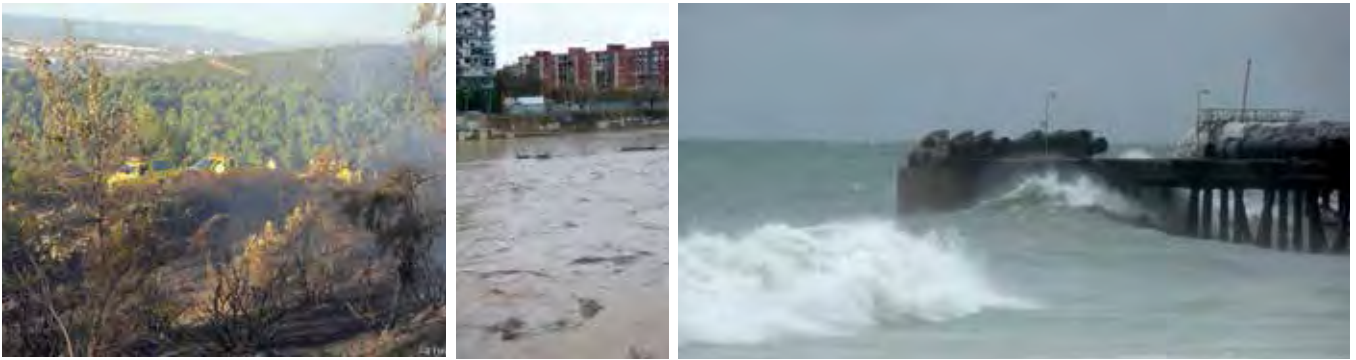
Tots els models de projeccions futures preveuen una tendència continuada de pujada de les temperatures. Podria pujar més de 2 °C fins al 2050, respecte a la temperatura de finals del segle passat. Alguns experts auguren que és possible que, seguint les tendències actuals, s'assoleixi l'increment de fins a 4 °C de temperatura el 2100, fins i tot si els països compleixen els seus objectius de reducció. Pel que fa a la precipitació, tots els models indiquen una disminució progressiva. S'espera una disminució de la precipitació mitjana anual, però no constant durant tot el segle ni amb la mateixa intensitat en tot el territori. S'espera també que, probablement, hi hagi un augment de períodes secs al final del segle XXI, així com un probable augment d'episodis de precipitació abundant (més de 100 mm en 24 hores).

Totes aquestes previsions comporten una enorme inestabilitat i imprevisibilitat per al funcionament normal de les ciutats. Per al territori metropolità, els impactes més probables es troben associats al clima (com ara episodis de sequera, inundacions o onades de calor, amb els conseqüents efectes sobre la salut), recursos hídrics (reducció de la disponibilitat d'aigua per al consum, o vulnerabilitat de les masses d'aigua per a l'ús humà, per exemple), els ecosistemes terrestres (augment del període vegetatiu, alteracions en la distribució de les espècies...), sòl (acidificació i erosió del sòl), ecosistemes marins (augment de la temperatura mitjana) i litoral (augment d'inundacions i erosió, reducció de l'àrea de platja, alteració de la dinàmica sedimentària, augment del nivell del mar, reducció de la qualitat de les aigües litorals, etc). L'element clau d'aquest procés serà la voluntat i l'esforç que s'esmerin a l'hora d'afrontar l'adaptació al canvi climàtic. La línia de futur serà aquesta, però també cal pensar en altres dimensions.

Algunes ciutats estan encarant el seu futur amb la introducció d'elements que les facin més resilents davant de fenòmens com el canvi climàtic o el *peak oil*. Aquesta estratègia va més enllà de l'adaptació davant determinats esdeveniments, ja que planteja com respondre davant d'una perturbació concreta. La resiliència és una aproximació nova i no hi ha una metodologia única definida per aconseguir polítiques encaminades a incrementar-la.

A tall de conclusió en relació amb el canvi climàtic, és necessari que:

- Es doni resposta als problemes de les emissions que superen els límits establerts i acordats.
- S'estableixin polítiques, metodologies, processos i actuacions per fer front al canvi climàtic.



- Es mantingui una actitud més resilient davant el canvi climàtic.
- S'analitzi i es defineixi una governança que respongui a les necessitats en aquesta matèria.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Impulsar polítiques actives per a la mitigació de les emissions dels GEH.

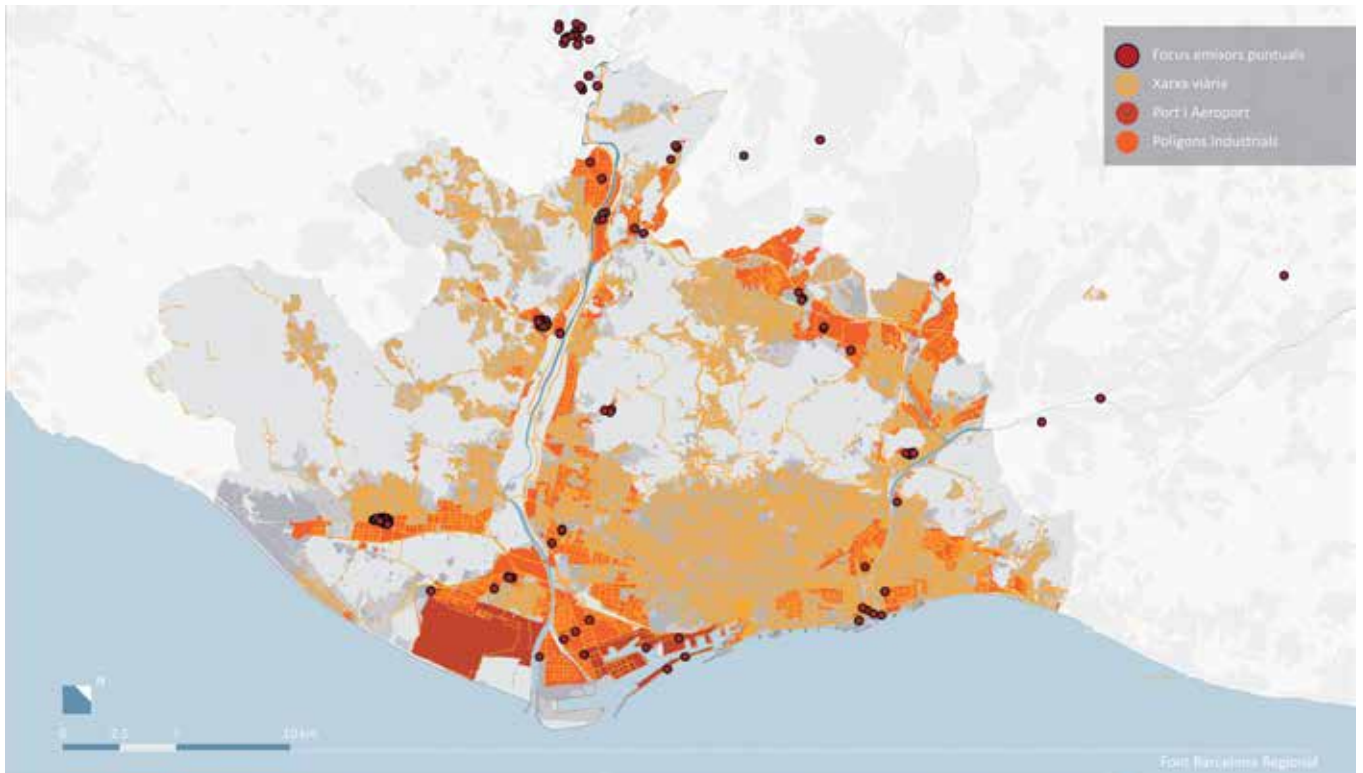
- Desplegament de mesures específiques per identificar i analitzar els efectes del canvi climàtic a escala metropolitana, i intentar quantificar les emissions atribuïbles al territori metropolità.
- Establiment del pla d'acció per a la prevenció, mitigació i compensació d'emissions de GEH, i impulsar mesures per a la reducció de les emissions de GEH en un 40 % el 2030.
- Establiment d'incentius a la reducció d'emissions i promoció de l'eficiència energètica d'edificis i del sector industrial
- Afavoriment d'una mobilitat sostenible mitjançant la potenciació dels sistemes de transport de baixes emissions amb polítiques de suport directe de naturalesa informativa.
- Potenciació de la utilització d'energies renovables.
- Foment de processos per a l'autogeneració i la generació distribuïda, acompanyat de l'impuls de la disminució de la intensitat de la demanda energètica final.
- Extensió de l'estratègia de gestió del canvi, mitjançant plans d'acció per a la reducció d'emissions de CO₂.

Impulsar polítiques per a l'adaptació al canvi climàtic.

- Establiment d'una estratègia per als àmbits més vulnerables als efectes del canvi climàtic sobre el cicle de l'aigua: les zones inundables i les reserves estratègiques d'aigua, com els aqüífers, les zones de recàrrega i les lleres dels rius metropolitans.
- Establiment d'una estratègia per minimitzar els efectes del canvi climàtic sobre la biodiversitat de les masses forestals, el parc agrari, els parcs metropolitans.
- Definició d'una estratègia per preservar la vulnerabilitat del sistema litoral metropolità: costa, ports, deltes.

Promoure polítiques i actuacions més resilientes davant el canvi climàtic.

- Incorporació dels principis de resiliència davant el canvi climàtic en la planificació de l'AMB.
- Realització d'un pla per a la resiliència de les infraestructures crítiques davant el canvi climàtic: energia, telecomunicacions, aigua, transport, equipaments sanitaris, etc.



Establir polítiques per a la governança per fer front als efectes del canvi climàtic.

- Potenciació dels actors en el treball en xarxa contra el canvi climàtic impulsant processos que facilitin la implicació de la ciutadania, ja sigui de manera organitzada o individual.
- Millora dels sistemes d'informació i comunicació externa, així com de la mateixa organització.

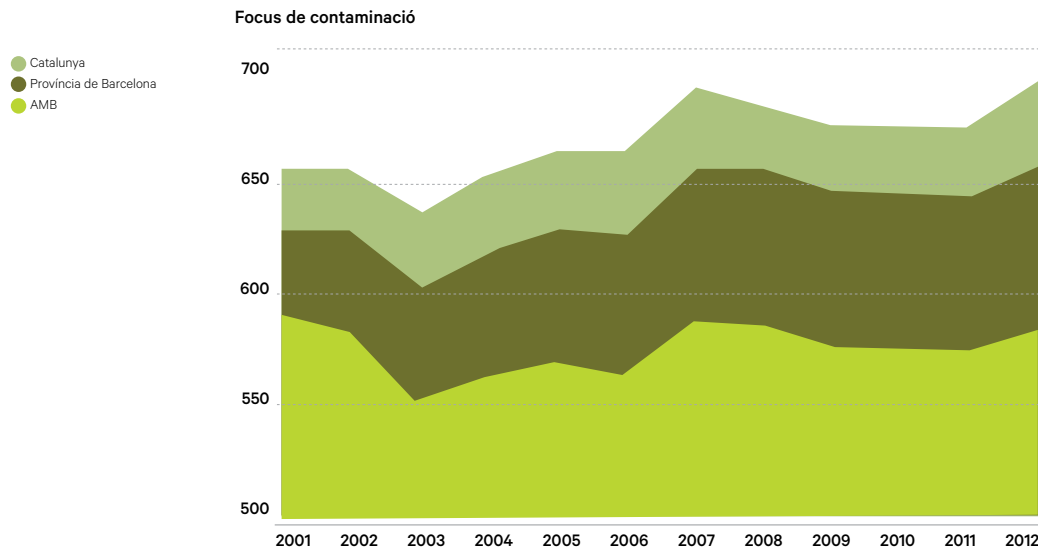
7.2. REDUCCIÓ DE LA CONTAMINACIÓ

A diferència dels sistemes naturals que tendeixen a tancar els cicles, els sistemes urbans actuals, a mesura que evolucionen, consumeixen una quantitat creixent de matèria i energia (majoritàriament d'origen fòssil) i alliberen una gran quantitat de residus, emissions de gasos, calor, etc. al medi.

La generació de residus en l'àrea metropolitana ha estat decreixent des de 2008, quan tots els escenaris previstos apuntaven a un creixement. Però el motiu no ha estat només per prevenció, sinó per un factor econòmic. La recollida selectiva de les fraccions bàsiques mostra certa estabilització. Tot i així, encara queda camí per recórrer per tal de poder complir els objectius de residus establerts pel marc normatiu vigent.

En conjunt, les infraestructures de tractament dels residus en les darreres dècades han donat un salt quantitatiu i qualitatiu molt important en el territori metropolità després d'haver realitzat una aposta decidida per resoldre la gestió dels residus municipals. Aquesta transformació s'ha de vincular als plantejaments i objectius del Programa Metropolità de Gestió de Residus Municipals (PMGRM, 1999-2006 i les revisions dels anys 2000 i 2006).

Els objectius en matèria de gestió de residus són, d'una banda, reduir la generació de residus mitjançant la prevenció en totes les activitats d'extracció de matèries primeres, manipulació, fabricació de productes, ús i consum de material. D'altra banda, maximitzar la reutilització, el reciclatge i la valorització de materials, mitjançant la recollida segregada i el tractament. Tot i



que l'objectiu és tendir cap a taxes molt elevades de reciclatge, encara és necessari disposar de sistemes que permetin realitzar tractaments finalistes, tant de recuperació energètica com de deposició controlada. El PMGRM treballa amb l'objectiu d'abocament zero.

Les diferents instal·lacions de tractament de residus de què disposa l'AMB persegueixen un objectiu comú: aprofitar al màxim les possibilitats de reciclatge i valorització dels residus municipals i reduir-ne la fracció rebuig. Així, es prioritza un processament més sostenible que potenciï la recollida, el tractament i l'aprofitament per tal de reduir la quantitat de residus que reben tractaments finalistes.

De les 1.410.954 tones generades l'any 2012 s'han recollit selectivament un total de 493.374t, que suposen un 35 % del total de residus municipals generats. Malgrat que el PMGRM 2009-2016 es marca com a objectiu arribar al 50 %, val a dir que, des de l'any 2000, l'evolució de la recollida selectiva ha estat a l'alça a mesura que s'ha anat estenent la recollida selectiva als municipis i que la conscienciació ciutadana ha augmentat.

Actualment es pot dir que la capacitat de les instal·lacions de gestió de residus és suficient per tractar els residus que es generen en l'àmbit metropolità. Tot i així, el PMGRM 2009-2016 preveu que, amb les instal·lacions disponibles, s'arribi a un dèficit en el tractament de rebuig per a qualsevol dels escenaris de generació de residus futurs (s'estima una necessitat de tractament necessària d'un 450.000 t/any). En la pràctica, el pla vigent va assolint els objectius marcats.

Amb l'ampliació i la modernització que s'està executant a la planta de valorització de Sant Adrià de Besòs es preveu arribar a una capacitat de 400.000t/any. És per això que s'ha plantejat projectar una nova instal·lació d'aquest tipus que permeti reduir les aportacions de rebuig a dipòsit controlat i que incrementi la valorització energètica d'acord amb l'ordre de prioritats establertes a la directiva marc de residus.

L'AMB, des de fa diverses dècades, s'encarrega del tractament i aprofitament dels residus municipals i té, en conseqüència, una llarga trajectòria en la prestació d'aquest servei ambiental a l'àmbit metropolità. Particularment, té competències en la coordinació dels sistemes de recollida municipals, del tractament, i de la valorització i disposició de residus municipals. L'aposta política de l'AMB es basa en aspectes com la prevenció, la recollida selectiva, i el tractament de la matèria orgànica i el reciclatge.

En termes de generació de residus, aquesta aposta ha permès que, en els darrers deu anys, els nivells de generació de residus es situïn per sota de la mitjana catalana i del conjunt d'Espanya i amb uns valors similars als de la mitjana europea de la UE-27 (1,38kg/hab/dia l'any 2010). Amb tot, cal dir que la tendència a la baixa de la generació de residus de l'àmbit metropolità s'ha vist accentuada encara més per la irrupció de la crisi.

Una bona oportunitat per establir nous objectius i procurar reduir la generació de residus pot ser el nou PMGRM que l'AMB haurà de dur a terme en l'horitzó 2017-2024 a partir de les noves línies estratègiques del VII Programa Europeu de Medi ambient 2013-2020, "del residu al recurs", aprovat al novembre de 2013 i que ja està en procés de redacció.

En aquest sentit, una altra aposta, que de ben segur no pot ser només de l'AMB, però que podem liderar i actuar com a avantguarda, és la introducció en el procés de residus a partir de l'economia circular, entesa com el disseny de productes sense deixalles, productes que facilitin el seu desmuntatge i la seva reutilització, potenciant models empresarials que permetin que els fabricants puguin recollir, tornar a fabricar i distribuir els productes que fan.

Tornant al tema de la contaminació, una bona part es produeix de manera difusa, i es genera en sectors com ara la mobilitat, els residus, l'agricultura, el sector residencial, el comercial, la construcció o una part de la indústria i el sector de transformació de l'energia. Sovint s'utilitza aquest terme en parlar de contaminació atmosfèrica, per contraposar-ho a les emissions que es generen en focus fixos inclosos en la directiva europea de comerç de drets d'emissió. Però, a banda de la contaminació atmosfèrica de caràcter fisicoquímica, la contaminació acústica i la contaminació lluminosa són també altres tipus de contaminació difusa. I no es pot oblidar que no només hi ha contaminació difusa en el compartiment atmosfèric, sinó també en les aigües i els sòls.

Aquest tipus de contaminació, que afecta clarament la qualitat ambiental, és difícil de quantificar i controlar. La qualitat de l'aire està compromesa per òxids de nitrogen i partícules PM10; els nivells de soroll que es presenten a la ciutat són molt més elevats d'allò que seria desitjable i saludable, i el coneixement sobre sòls contaminats a l'àrea metropolitana no és complet ni integrat. La contaminació difusa afecta el medi ambient i la salut de les persones. El soroll afecta la salut i pot arribar a produir greus trastorns, i les friccions que es produeixen en un entorn fortament poblat, amb moltes activitats que estan en relació de veïnatge, i la presència de grans infraestructures fan que es produeixin zones sensibles de soroll.

Les externalitats d'aquesta activitat afecten també altres aspectes de la qualitat atmosfèrica, com pot ser la contaminació lumínica o la contaminació odorífera. En un territori petit, hi conflueixen espais naturals protegits embolcallats de zones urbanes, d'activitats industrials i d'infraestructures de transport. Millorar la qualitat de l'ambient atmosfèric és, sens dubte, un dels reptes a abordar.

Dins el conjunt d'emissions difuses, un dels sectors que té més afectació en l'àmbit metropolità és el del transport. La mobilitat intermunicipal ha experimentat un fort creixement i el repartiment modal mostra un pes important del vehicle privat. L'increment de mobilitat dels últims anys, tot i l'estancament a què s'ha arribat a causa de la crisi, s'està convertint en una qüestió prioritària pel fort impacte que genera en termes de consum energètic, contaminació atmosfèrica i acústica, així com de fragmentació territorial.



Molts d'aquestes aspectes afecten la salut de les persones, i superar determinats límits de qualitat de l'aire i de soroll, pot generar greus efectes sobre la salut de la gent.

En relació amb els sistemes hídrics, cal dir que la qualitat ecològica dels rius ha millorat en les darreres dècades per les millores que s'han fet en el sistema de sanejament. Tot i així, aquesta qualitat segueix sent compromesa en els trams més baixos dels rius metropolitans. Com ja hem dit, a l'àrea metropolitana hi ha un total de 7 depuradores, de les que destaquen especialment l'EDAR del Prat de Llobregat i l'EDAR de Sant Adrià de Besòs. L'EDAR del Llobregat disposa d'un tractament de regeneració que permet la reutilització de les aigües depurades per a ús agrícola, abastament de les zones humides artificials, recàrrega de l'aqüífer i barrera contra la intrusió salina, etc.

Tal com hem apuntat, a l'àrea metropolitana la qualitat dels trams baixos dels ecosistemes fluvials segueix sent força baixa i, per tant, el seguit de propostes encaminades a millorar la qualitat ambiental dels ecosistemes és fonamental per recuperar-los.

En els darrers anys, l'AMB ha potenciat la diversificació de fonts d'abastament a través de l'aigua freàtica, la dessalinització d'aigua de mar i l'aigua regenerada. També ha aconseguit mantenir uns consums d'aigua poc per sobre d'allò que l'OMS marca com a necessari per garantir les necessitats humanes i, per tant, els hàbits d'estalvi estan consolidats. Les inversions en infraestructures del cicle de l'aigua que s'han fet en els darrers anys garanteixen l'abastament i el sanejament de les aigües metropolitanes.

Una vegada realitzada aquesta aproximació als temes clau, apareixen els següents aspectes a tractar de manera prioritària:

- La necessitat de revisar els objectius en matèria de subministrament, gestió i eficàcia i eficiència dels objectius relacionats amb la gestió sostenible del cicle de l'aigua.
- La necessitat d'abordar integralment la realitat i la problemàtica dels sòls contaminants.
- La incorporació com a eix clau de tots els aspectes relatius a la millora de la qualitat ambiental.

- La necessitat de continuar treballant per augmentar i optimitzar el procés de reciclatge i disposició menys contaminant possible dels residus.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Potenciar una gestió sostenible del cicle de l'aigua.

- Millora de l'eficiència en la utilització de l'aigua en tot el seu cicle.
- Promoció dels plans i programes de millora de la qualitat ecològica dels rius i el litoral.
- Optimització del control de les activitats industrials que aboquen al sistema de sanejament.
- Manteniment en la regeneració i reutilització de les aigües tractades a les depuradores, com a element cabdal de les polítiques de millora i eficiència i d'optimització dels recursos invertits.
- Impuls de mesures d'avaluació ambiental en instal·lacions de tractament i transport de l'aigua i millora de la qualitat ecològica del medi receptor.

Augmentar els esforços en matèria de gestió i recuperació de sòls contaminats.

- Establiment d'un pla de gestió dels sòls contaminats amb una política de suport i concertació amb els municipis
- Potenciació d'un pla de prevenció en matèria de sòls contaminats i establir serveis d'assessorament a tal efecte.

Millorar la qualitat ambiental de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

- Impuls d'un model de reducció i monitorització de la contaminació, i la reducció de la contaminació de l'aire i en especial de NOx i partícules.
- Afavoriment de mesures que puguin garantir una mobilitat sostenible, promovent una renovació progressiva de la flota de vehicles públics amb vehicles de baixa emissió, flotes corporatives, taxis i dels prestadors de serveis a les institucions metropolitanas.
- Millora dels programes de qualitat, actuant sobre els focus emissors amb polítiques actives i dissuasives, particularment en els "punts negres".
- Desenvolupament i implantació de polítiques i eines de lluita contra la contaminació acústica que es dona en els municipis, amb especial atenció a les vores de les grans infraestructures.
- Promoció d'accions per a la reducció i minimització de les molèsties per olors en les instal·lacions metropolitanas.

Reduir els outputs que es generen amb el funcionament del sistema metabòlic urbà i tractar de tancar els cicles, per reduir les emissions i residus generats.

- Consolidació d'un model de reducció de la generació de residus i aproximar-nos al compliment dels objectius establerts en matèria de residus.
- Impuls d'un model de fiscalitat ambiental per potenciar la prevenció en la generació de residus, la separació de residus en origen, i una fiscalitat més coherent d'acord amb el principi de "qui contamina, paga".



- Incorporació en els processos d'educació i informació ambiental de mesures que apuntin a la reducció del malbaratament alimentari.
- Reforçament dels processos de reaprofitament dels residus orgànics en el marc dels processos i de la indústria agroalimentària.
- Continuació amb els projectes de minimització de la fracció resta tot potenciant la maximització de la separació de residus valoritzables en origen.
- Foment de l'Ecodisseny i de la introducció del sistema Dipòsit, Devolució Retorn (DDR) per a envasos.
- Redacció del PMGRM per reduir la generació de residus i augmentar la reutilització i el reciclatge.
- Continuació de l'experimentació i, si és factible, ampliació i desenvolupament de l'aprofitament energètic de la disposició de residus.

PRIORITAT 8. EFICIÈNCIA EN L'ÚS DELS RECURSOS, PER UNA ECONOMIA VERDA I BAIXA EN CARBONI

8.1. EFICIÈNCIA EN L'ÚS DE RECURSOS

La millora de l'eficiència en tots els sentits és un aspecte clau. Eficiència energètica, eficiència en la gestió del cicle de l'aigua, eficiència en el transport, eficiència en tots els fluxos i, en definitiva, en el funcionament de la ciutat. Una millora de l'eficiència redueix les necessitats de recursos naturals i les externalitats que afecten el medi i les persones. La crisi global està fent replantejar no només l'economia, sinó també l'aprofitament dels recursos i el nostre estil de vida. S'està mostrant cada cop més imprescindible fer un plantejament seriós sobre la internalització dels costos ambientals i socials.

ENERGIA

Al territori metropolità es produeix una gran concentració de demanda energètica, tant pel fort desenvolupament urbanístic com per l'elevada activitat industrial, residencial i econòmica. Cal tenir en compte que la societat contemporània està cada vegada més organitzada a l'entorn de les ciutats, que es converteixen en grans consumidores d'energia. De fet, a tot el món la majoria de l'energia es destina a mantenir la complexa organització funcional de les ciutats i de les seves àrees metropolitanes.

Cal promoure una racionalització en l'ús de l'energia de forma que es doni una progressiva dissociació entre el consum energètic i l'activitat econòmica. L'increment de la diversitat de fonts d'energia, el foment de les energies renovables com a alternatives viables i l'afavoriment de l'estalvi energètic són elements clau en el futur del sector energètic mundial.

Les normatives aprovades en nova edificació intenten assolir uns estàndards d'edificis més eficients energèticament. S'han començat a estudiar i implantar sistemes descentralitzats de generació i distribució energètica (DHC) que maximitzen l'eficiència dels processos de producció d'energia i redueixen les pèrdues per distribució, i en aquests sistemes s'han perseguit també les sinergies amb altres processos com, per exemple, la gestió de residus.

El territori metropolità, com Catalunya i Espanya, no té grans jaciments d'energia i, per tant, és un territori amb una dependència energètica molt alta. Al 2010, Espanya va importar el 77 % de

l'energia primària consumida, Catalunya el 98 % i la regió metropolitana té un comportament similar al de Catalunya. Així doncs, el consum d'energia gairebé en la seva totalitat correspon a fonts fòssils, totes elles de procedència exterior. L'energia nuclear ha reduït lleugerament la seva contribució al mix energètic i el procés de creixement s'ha fet sobretot en base a un consum més alt de gas, que ha substituït el consum de derivats de petroli en la generació elèctrica i en els usos terciaris, residencials i també en alguns àmbits industrials.

El consum de derivats del petroli correspon principalment al sector del transport i de forma més marginal a d'altres, mentre que el de gas i l'energia nuclear es reparteix entre la resta de sectors (residencial, terciari i industrial) en funció del seu consum directe (en el cas de gas) o indirecte a través del consum d'electricitat (ja sigui en el cas del gas o de l'energia nuclear). L'ús de fonts renovables ha estat marginal i, tot i que en els darrers anys s'han instal·lat més sistemes d'aprofitament, aquests encara romanen marginals. En molts casos, la procedència, d'aquesta energia renovable és de fora de l'AMB, sobretot en el cas de l'energia hidràulica o eòlica, ja que els emplaçaments favorables també estan situats a fora.

La millora tecnològica en la generació de gran potència que hi ha hagut recentment a l'AMB (els nous cicles combinats del port i de l'entorn Besòs) reforça el model de generació elèctrica centralitzat, que és un model basat en grans centrals de producció que utilitzen combustibles fòssils i en la necessitat d'una important xarxa de transport que permeti l'arribada de l'energia procedent d'altres grans centrals, com ara les nuclears.

La forta demanda energètica que genera el conjunt del territori metropolità no pot ser absorbida per les centrals que hi té localitzades. Aquest territori està connectat, doncs, al mix elèctric del territori català i de la resta de l'Estat, amb aportació d'altres centrals de generació elèctrica (nuclears, eòliques, tèrmiques convencionals o de cicle combinat i altres renovables). Tot i això, al territori metropolità, igual que a la resta de Catalunya, també hi ha implantats alguns sistemes de generació distribuïda, especialment sistemes de cogeneració a l'entorn industrial. El desenvolupament d'aquest tipus de sistemes ha anat lligat al sistema regulatori del règim especial i actualment s'ha vist frenat, en especial el sector de renovables, per l'eliminació de la majoria de les primes a la generació.

D'altra banda, les xarxes de distribució estan plantejades per l'actual model de generació centralitzada amb una petita contribució de generació distribuïda. Un possible increment de la generació distribuïda hauria d'anar acompanyat d'importants canvis en les xarxes energètiques i tendir a integrar els avenços tecnològics per arribar a un model més *smart*, més interactiu i més flexible. Més connectivitat amb Europa pot significar una major diversitat en les fonts i en la seva procedència i, en aquest sentit, és cabdal el desenvolupament de projectes de xarxes de transport de gas i electricitat, tant en l'àmbit català com en l'àmbit metropolità.

Des del punt de vista del consum/demanda energètica, dos dels sectors que tenen un consum energètic rellevant a l'àrea metropolitana són el residencial i el terciari. Aquest parc d'edificis té un important pes en el consum energètic i és per això que des del Govern central i regional es va impulsar la implementació del nou Codi Tècnic de l'Edificació i el sistema de certificació energètica, per reduir les demandes als edificis de nova construcció. Però la frenada en la construcció i l'important parc d'edificis existent fa que aquestes mesures resultin insuficients per reduir les demandes en aquests sectors i, per tant, caldrà plantejar noves estratègies que incloguin els edificis consolidats.

El model de desenvolupament urbà i el de consum d'energia també estan estretament relacionats, de forma que l'urbanisme compacte de l'entorn metropolità de Barcelona (a excepció dels municipis menys densos) és una fortalesa del nostre model territorial que contribueix a disminuir la intensitat energètica.

CICLE DE L'AIGUA

L'aigua és un recurs estratègic escàs a la vegada que imprescindible i de primera necessitat. Garantir el proveïment d'aigua amb una qualitat adequada i d'una manera regular i contínua és imprescindible per assegurar la qualitat de vida de la ciutadania, els processos industrials i l'activitat econòmica, així com la salubritat i la higiene pública. Aquest fet és especialment rellevant al territori metropolità, un territori amb una elevada demanda d'aigua en un entorn amb un clima mediterrani, caracteritzat per precipitacions molt irregulars.

En les nostres condicions bioclimàtiques, i amb la certesa d'estar immersos en un procés de canvi climàtic, cal esmerçar molts esforços durant els propers anys en l'eficiència dels recursos hídrics. La incertesa de les condicions climàtiques fan encara més vulnerable la variabilitat del regim hidrològic, tant de les aportacions de les aigües superficials com de la recàrrega dels aqüífers. Per això, és important aconseguir la màxima qualitat ambiental de les masses d'aigua. Només amb una actuació decidida en tots els sectors vinculats amb les polítiques de l'aigua: agricultura, indústria, energia, consum humà... podem créixer d'una manera sostenible.

Cal, doncs, adaptar el nostre desenvolupament econòmic a les disponibilitats d'aigua, de l'estat ecològic de les nostres masses d'aigua i de la internalització dels costos associats al cicle de l'aigua. Aquest és, sens dubte, el millor objectiu de la nostra societat.

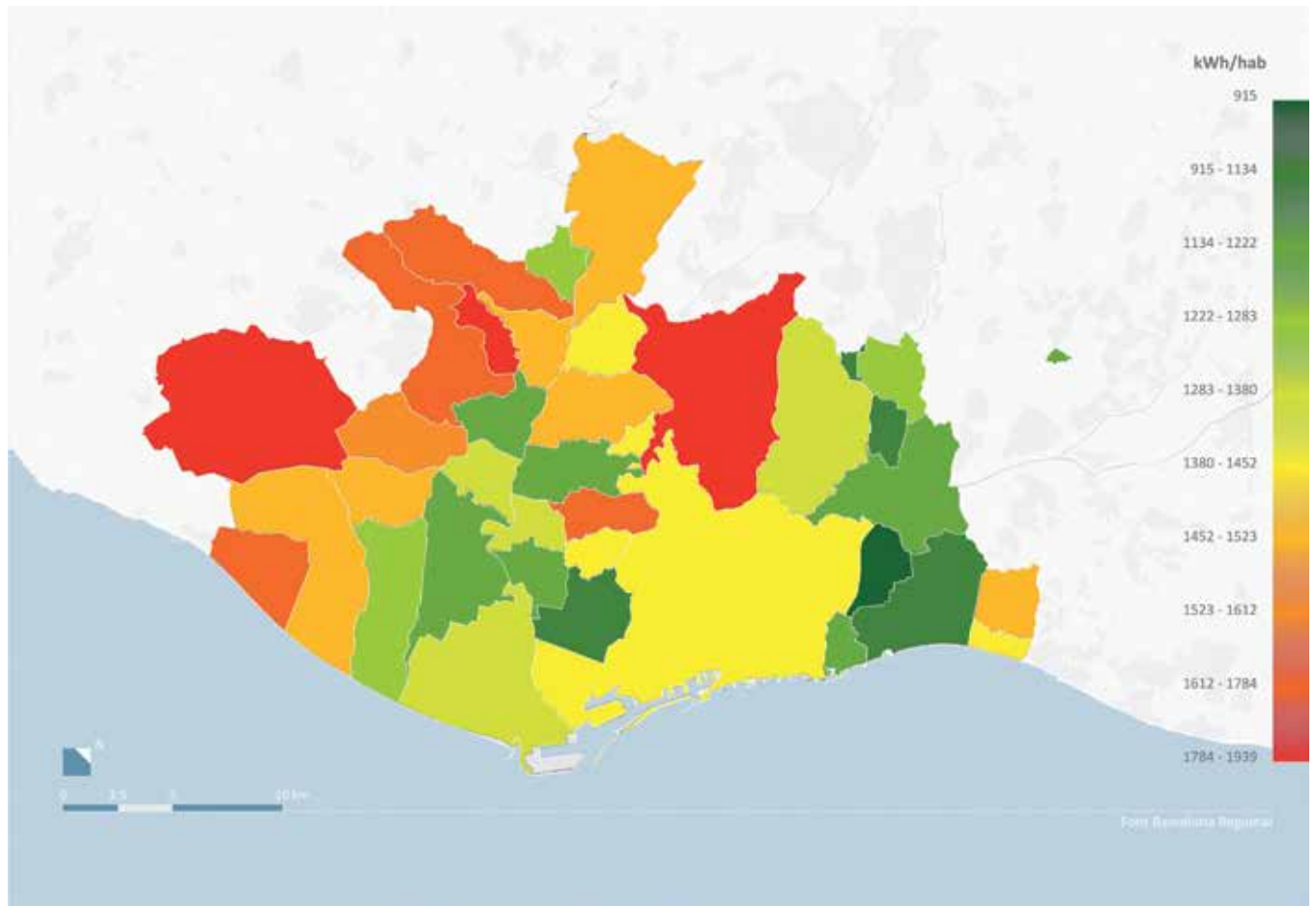
Pel que fa a la disponibilitat d'aigua dolça necessària per a la vida humana, aquesta és limitada i la seva escassetat representa un problema mundial. A l'escassetat cal sumar-hi les desigualtats territorials pròpies de cada clima i també les "desigualtats" temporals i estacionals (períodes de sequera i inundacions).

El territori metropolità, inclòs dins de les Conques Internes de Catalunya (CIC), concentra una alta densitat poblacional i d'activitats diverses i té una demanda d'aigua que no es pot cobrir únicament amb els recursos propis d'aquest territori. Això fa necessària una aportació extra de recursos hídrics provinents d'altres conques o bé la utilització d'alternatives tecnològiques com la dessalinització o bé l'aigua regenerada.

Els recursos hídrics propis principals de l'AMB són el riu Llobregat, amb una conca de gairebé 5.000 km², el riu Besòs, amb una conca de 1.020 km², i els recursos hídrics subterranis, que durant molts anys han patit sobreexplotació i pèrdua de la qualitat de les aigües per salinització i contaminació a causa d'aportacions de fertilitzants, vessaments o filtracions.

Els recursos externs que s'utilitzen a l'AMB provenen del sistema Ter-Llobregat, en què el Ter aporta el 44 % dels recursos en règim natural. La demanda de l'AMB és, doncs, satisfeta, en gran part, mitjançant cabals procedents del Ter i del Llobregat i amb l'ajuda més o menys puntual de la dessalinitzadora del Prat de Llobregat.

Els recursos mitjans de què disposa el territori metropolità oscil·len al voltant dels 233 hm³. Les fonts de subministrament metropolitanas, l'any 2012, es van repartir de la següent manera:



Consum elèctric domèstic
per habitant

el percentatge d'aigua procedent de la conca del Ter va ser d'un 45 %, mentre que l'aigua procedent de la conca del Llobregat va ser d'un 55 %, ambdues conques amb recursos hídrics tan superficials com de dessalinització. L'aigua d'origen subterrani, provinent dels aqüífers tant del Llobregat com del Besòs, és d'un 15 %.

Pel que fa l'aigua dessalinitzada, l'any 2012 es van produir 12,39 hm³, un 68 % més que l'any anterior.

L'aigua total consumida, l'any 2012, va representar una disminució del 3 % respecte a la mitjana dels darrers 5 anys, passant de 189 hm³ a 183 hm³.

Les exigències pròpies de la climatologia del nostre entorn, en un context en què el canvi climàtic es farà cada vegada més evident i on els períodes de sequera i d'inundacions es patiran cada cop amb més intensitat i freqüència, canvien. Caldrà aprofundir en un model de gestió que maximitzi encara més l'eficiència, l'eficàcia i l'estalvi, tot garantint la sostenibilitat ecològica i la viabilitat econòmica del sistema, d'acord amb els preceptes de la Directiva Marc de l'Aigua (DMA). En aquest context i en relació amb les infraestructures i les instal·lacions de suport al cicle de l'aigua, des de l'AMB cal continuar promovent mesures que comportin millores d'eficiència en el transport i en la distribució, en els col·lectors de sanejament, en les instal·lacions de producció i de depuració, i també en la promoció d'infraestructures i instal·lacions per incrementar els usos derivats no consumptius de les aigües pluvials, freàtiques i regenerades.

En aquest context, l'impuls de l'AMB per la constitució d'una empresa mixta per assolir el conjunt del procés que comprèn el cicle de l'aigua ha estat una aposta estratègica que combina un principi de partenariat publicoprivat amb un recerca activa del tancament global del cicle en la perspectiva de l'augment de l'eficàcia i eficiència, així com un nou enfocament en la perspectiva de la mateixa governança del tema de l'aigua.

Un dels reptes que caldrà estudiar a llarg termini és el model de proveïment d'aigua a l'entorn metropolità. Tal com hem vist, es tracta d'un entorn deficitari i que concentra una elevada demanda fruit de la quantitat de població i de les activitats presents en aquest entorn. En l'actualitat, garantir la seguretat de subministrament en casos de sequera extrema no està del tot resolt, i per augmentar la resiliència de l'àrea metropolitana en aquest aspecte cal avaluar les diverses solucions possibles.

L'aigua serà, sens dubte, un recurs clau en el futur d'aquest territori. Avaluar els possibles efectes del canvi climàtic sobre la quantitat i qualitat del recurs pot ser un aspecte fonamental de cara a garantir l'abastament de la població i les activitats metropolitanes en un futur. Caldrà, doncs, treballar per enfortir la garantia de subministrament, tot fent servir les estratègies de menor impacte ambiental i que utilitzin les millors tecnologies disponibles. Una altra etapa fonamental del cicle de l'aigua és el sanejament, que inclou tot el procés de transport de les aigües residuals des dels punts de connexió amb les xarxes municipals de clavegueram fins a les estacions depuradores d'aigües residuals (EDAR) de l'AMB, on es tracta l'aigua residual com a pas previ al seu abocament al medi o a la seva reutilització després d'un procés de regeneració. El sanejament és un punt clau per millorar la qualitat ambiental dels rius i del litoral metropolità, perquè una depuració de qualitat permet reutilitzar aquesta aigua per a molts usos que no requereixen aigua potable, com ara el reg agrícola o la neteja de l'espai públic.

Malgrat l'esforç realitzat en matèria de tractament de les aigües residuals, els rius del territori metropolità encara presenten índex baixos de qualitat ecològica, fonamentalment degut a la quantitat de nutrients que segueixen duent les aigües. Millorar el tractament de nutrients dels trams baixos del Besòs i el Llobregat ha de permetre una millor recuperació dels sistemes fluvials en aquest entorn. Per tant, cal seguir treballant per la millora dels tractaments terciaris de les aigües residuals.

A l'AMB hi ha 7 instal·lacions depuradores d'aigua residual (EDAR): Besòs, el Prat de Llobregat, Gavà-Viladecans, Sant Feliu de Llobregat, Montcada i Reixac, Begues i Vallvidrera. Les EDAR del Besòs i del Prat de Llobregat són les que tenen més capacitat de depuració d'aigües. Així, l'any 2012 el total d'aigües residuals tractades va ser de 269 hm³.

En els darrers anys, l'AMB ha fet una aposta considerable per la reutilització d'aigua regenerada. Aquesta regeneració es fa a les Estacions de Regeneració d'Aigua (ERA). Les tres ERA principals, ubicades independentment de les depuradores associades, són: l'ERA del Prat de Llobregat, l'ERA de Gavà-Viladecans i l'ERA de Sant Feliu de Llobregat. El procés de regeneració de cada una varia en funció de l'ús final al qual va destinada l'aigua regenerada. L'any 2012 es van reutilitzar 5 hm³, és a dir, el 3,6 % del conjunt de l'aigua depurada al territori metropolità. L'any 2008 va ser un dels anys amb més producció d'aigua regenerada, amb un consum de 33 hm³, principalment a causa del greu estat de sequera que s'estava vivint en aquells moments i al gran esforç per limitar el consum d'aigua per a subministrament humà.



Espais Oberts
Protecció especial,
parcs metropolitans
i verd urbà purificat

ECOSISTEMES

En relació amb els recursos naturals ecosistèmics, des de l'aprovació el 1992 del Conveni de la Biodiversitat a la Conferència de Rio es va prendre consciència de la seva importància i del greuge que l'home estava causant sobre ecosistemes, hàbitats i espècies, i es va iniciar el treball en l'àmbit internacional per a la conservació de la biodiversitat. Sovint, però, els esforços se centren en la conservació d'espècies emblemàtiques pel seu valor simbòlic i no tant en la preservació d'hàbitats, ecosistemes i condicions que facilitin la pervivència d'un major nombre d'espècies i que representin realment una garantia de la biodiversitat del planeta.

En l'àmbit metropolità, el Pla Territorial de la RMB va definir la xarxa d'espais oberts i les diferents categories de protecció, així com va identificar una sèrie de punts crítics per a la connectivitat ecològica, que s'han estudiat en el marc dels treballs previs per al PDU metropolità.

Els espais oberts metropolitans suposen un 48 % del territori metropolità i molts estan sotmesos a fortes pressions pel fet d'estar immersos en un territori que concentra el 42,8 % de la població de Catalunya. A la vegada, el dinamisme d'aquest àmbit amb grans infraestructures com el port, l'aeroport, autopistes, autovies, sistema ferroviari i 63 polígons d'activitat econòmica, així com els teixits urbans que configuren l'aglomeració metropolitàna, fan que les pressions sobre els espais oberts siguin força elevades. Això afavoreix la fragmentació del territori, la pèrdua de biodiversitat i la disminució de qualitat d'alguns dels ecosistemes que configuren els espais protegits. Sense oblidar que, a l'àmbit metropolità el sòl és un recurs limitat.

Tot i les fortes pressions que rep aquest àmbit, cal dir que s'hi troba una bona representació d'hàbitats mediterranis, espais de ribera, zones humides, i la biodiversitat que suporten.

Els ecosistemes aporten a la societat una gran quantitat de serveis ambientals, encara que generalment hi ha poc coneixement i reconeixement al respecte. És un dels temes de futur que cal estudiar en l'àmbit de l'AMB.

Un dels aspectes més innovadors pel que fa a la preservació de l'entorn és el de tractar la matriu territorial de manera adient. És innovador perquè reivindica la capacitat d'actuar en sentit positiu sobre l'entorn més enllà dels espais protegits. Això significa incidir sobre els nostres plans i accions sobre el territori tot preveient i procurant el millor encaix ecològic i mediambiental, en benefici de la millor qualitat de l'entorn i, per consegüent, de qualitat de vida. Aconseguir desenvolupar una combinatòria possible d'aquests dos aspectes ha de contribuir de manera molt rellevant a la millora local i global de qualsevol context territorial, especialment els que estan molt antropitzats.

El territori és la infraestructura de suport més important de la nostra societat, allò que ara s'anomena infraestructura verda. I, efectivament, en la comprensió des de la sostenibilitat del valor de les coses, el territori com a recurs té una rellevància molt especial. Qualsevol bé sobre el qual nosaltres edifiquem la nostra societat, el nostre benestar, prové del territori. Qualsevol de les nostres activitats, especialment les lligades a la supervivència però també al benestar, provenen de la natura, del territori. Els aliments, l'energia, les matèries primeres i les elaborades, els béns materials, els nostres habitatges, els mitjans de transport, fins i tot la informació, provenen d'una manera o altre del territori. Qualsevol necessitat la cobrim a partir de la utilització de l'enorme, però finita, disponibilitat de recursos.

El territori metropolità està conformat per un conjunt de paisatges diferenciats (costaners, fluvials, de plana, urbans, entre d'altres) que estan governats per les lleis de la natura. La preservació de l'equilibri natural d'aquests és clau per millorar la qualitat social i ambiental metropolitana. La preservació d'aquest equilibri o de la matriu ambiental no significa només protegir els espais oberts d'alt valor natural (parcs naturals, espais d'interès natural, espais fluvials, etc.), sinó que també significa actuar en tot el territori com si es tractés d'una xarxa en què estan involucrades totes les parts. Cal, doncs, actuar de diferents maneres, tant en els espais nous com en els existents, rurals i urbans, els naturals, els espontanis i els artificials.

INFRAESTRUCTURA VERDA

El concepte d'infraestructura verda s'entén com una xarxa d'espais de funcionalitat diversa que contribueixen a la millora ecològica, social i ambiental del territori. D'acord amb la comunicació de la Comissió Europea (COM (2013) 249) «la infraestructura verda és una xarxa de zones naturals i seminaturals i d'altres elements ambientals planificada de forma estratègica, dissenyada i gestionada per a la prestació d'una extensa gamma de serveis ecosistèmics. Incorpora espais verds (o blaus en el cas dels ecosistemes aquàtics) i altres elements físics d'espais terrestres (incloses les zones costaneres) i marins».

La infraestructura verda, per tant, afecta tant els sistemes naturals com l'últim esglaó del planejament i la projecció urbanística, ja sigui a l'hora de dissenyar un parc urbà (integrat al màxim a les condicions del relleu, del clima i la connectivitat amb altres espais oberts propers) la reforma d'un carrer arbrat i, fins i tot, de decidir la millor integració ambiental d'una nova infraestructura viària. La matriu ambiental, per tant, ha de condicionar la manera d'enfocar el planejament o la transformació de les diferents escales del territori.



En el territori metropolità, el grau de maduresa del concepte ha comportat també un bon nombre de projectes que s'han dissenyat, executat i gestionat amb la idea de dotar el territori d'aquesta infraestructura de conjunt. Des de fa temps, disposem d'un catàleg de projectes metropolitans en què es troba present aquesta preocupació per la funcionalitat ambiental, la salut i la qualitat de vida de les persones dins d'una coherència paisatgística que uneix els diferents elements del territori. En aquest context, l'aproximació de Dr. Forman l'any 2004, en el seu llibre *Mosaic territorial per a la Regió Metropolitana de Barcelona*, és considerada una obra cabdal en el posterior desenvolupament de plans i projectes metropolitans. Més recentment, el Pla Territorial Metropolità de Barcelona, sota aquesta nova concepció dels espais oberts, analitza i proposa mesures destinades a promoure i garantir l'estructura i la funcionalitat de la matriu biofísica del territori metropolità.

Actualment, la infraestructura verda metropolitana integra múltiples elements naturals, seminaturals i també part de l'espai verd urbà (arbrat, parcs, zones verdes privades, etc.). La conformen la Xarxa d'Espais Naturals (Collserola, Garraf, Serralada de Marina), els espais fluvials, els enclavaments agroforestals, els espais agrícoles, les platges, els parcs periurbans i els parcs urbans.

Un cop realitzada la diagnosi, els principals desafiaments i temes clau que tenim per davant són:

- Identificació de les necessitats de reducció de la demanda energètica i elaboració de polítiques conseqüents amb aquesta realitat.
- Adaptació de les infraestructures energètiques a un model de generació distribuïda per optimitzar l'aprofitament de recursos locals.
- Necessitat de dissenyar i impulsar un model que apunti a la gestió sostenible del cicle de l'aigua.

- Aprofundiment en el coneixement dels valors associats als serveis ambientals que proporcionen els espais oberts.
- Augment de la dotació de superfície verda, la seva conservació i la seva connectivitat, amb la idea de fer que el territori metropolità esdevingui un referent en projectes de desenvolupament dels espais oberts.
- Necessitat de dissenyar i d'impulsar d'un model que apunti a la gestió sostenible del sistema alimentari.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Reduir la demanda energètica.

- Identificació i anàlisi de les magnituds i hàbits de consum energètic, per tenir eines que permetin informar i conscienciar la ciutadania i les institucions de cara a elaborar polítiques de reducció de consum.
- Aposta decidida pel model de “transició energètica”, planificació que camina cap una economia sostenible per mitjà de l'energia renovable, l'eficiència energètica i el desenvolupament sostenible.
- Millora de l'eficiència energètica en els equipaments, espais i edificis públics i en les infraestructures metropolitanes.
- Modernització de les xarxes energètiques cap a un sistema més *smart*, integrat en un model de generació distribuïda.
- Incentivació de projectes destinats a la rehabilitació dels edificis.
- Potenciació en la utilització de sistemes de transport de mobilitat que consumeixin la menor quantitat de recursos energètics.
- Racionalització de les línies elèctriques a l'àrea metropolitana de Barcelona, sobretot en aquelles zones on les infraestructures energètiques tenen un fort impacte territorial i ambiental, com podria ser el cas del Parc Natural de Collserola.
- Promoció del reforç i mallat de les xarxes energètiques per obtenir unes infraestructures més resilients i millorar la seguretat i qualitat del subministrament.

Impulsar un model de gestió sostenible del cicle de l'aigua.

- Millora de l'eficiència en la utilització de l'aigua en tot el seu cicle, continuant amb el treball per a la reducció de la demanda d'aigua.
- Afavoriment de la utilització de recursos hídrics alternatius: aigua freàtica, aigua regenerada, aigua pluvial, etc. per a usos no consumptius.
- Anàlisi dels recursos hídrics disponibles a mig i llarg termini per poder ser més resilients davant dels episodis de sequera: millorar la permeabilització de les conques, actuar sobre les xarxes de drenatge del territori, xarxes de proveïment...
- Determinació de les zones del territori claus en el cicle de l'aigua, ja sigui per la seva vulnerabilitat o bé per ser emplaçaments estratègics, per tal de garantir la qualitat o la quantitat de l'aigua (recàrrega d'aqüífers, zones vulnerables per inundacions, zones que milloren la qualitat de l'aigua, zones d'abocaments que empitjoren la seva qualitat...).
- Monitorització i sectorialització de la xarxa d'abastament per fer-la més eficient.

- Estudiar possibles fonts de proveïment per millorar la garantia de subministrament en episodis de sequera extrema.

Millorar la qualitat ecològica i l'aportació de valors dels espais oberts.

- Assumpció de la dinàmica dels sistemes naturals, treballant per mantenir o aconseguir una bona qualitat ecològica i per preservar la biodiversitat en benefici dels ecosistemes.
- Identificació i valoració dels serveis ambientals dels espais oberts del territori metropolità.
- Estudi de sistemes de finançament per a serveis ambientals dels espais oberts no exclusivament dependents dels pressuposts públics.
- Establiment d'un veritable sistema d'espais oberts, sota el principi d'una gestió sostenible racional i integral d'aquests, tot tenint cura dels espais de transició i de les zones verdes.
- Identificació dels espais singulars pel que fa a la seva biodiversitat, ja sigui per les seves característiques pròpies o bé pel seu paper en la connectivitat del territori metropolità.
- Establiment de les zones de protecció per garantir la connectivitat ecològica i restaurar aquells elements connectors que tinguin una baixa funcionalitat ecològica.
- Impuls de la compatibilització de l'ús social amb la preservació dels espais naturals a través d'un adequat sistema de senyalització, informació i divulgació, i d'una correcta definició de la gestió de les zones protegides i del sòl no urbanitzable.
- Promoure els productes alimentaris locals o de proximitat, amb la reactivació de l'agricultura en l'entorn metropolità que aportï una gestió sostenible del sistema alimentari.
- Realització d'estudis sobre els aspectes mediambientals i socioeconòmics de l'agricultura urbana i periurbana del sistema alimentari del territori metropolità que permeti avaluar el seu paper en l'activitat econòmica, així com veure la seva contribució a la petjada ecològica.
- Coordinació de les polítiques municipals en relació amb l'agricultura urbana i periurbana per preservar la seva existència en tant que activitat de proximitat, tot garantint la seva viabilitat econòmica.
- Enfortiment dels vincles amb la producció agroalimentària de la regió metropolitana per reforçar els canals curts de producció, distribució-comercialització i consum.
- Facilitació d'actuacions que recuperin i facin més eficients i rendibles els projectes agrícoles del territori metropolità, particularment els que es troben al Parc Agrari.
- Potenciació de la marca agrícola metropolitana dins les polítiques d'activació econòmica, i forment de la creació d'ocupació en el sector.

8.2. POTENCIACIÓ DE L'ECONOMIA VERDA I BAIXA EN CARBONI

Per una economia baixa en carboni cal actuar especialment sobre la dependència dels combustibles fòssils i, de retruc, en l'estalvi i l'eficiència energètica; aspectes que ja han estat tractats en les línies d'actuació de l'eficiència en l'ús dels recursos i en les de la lluita contra el canvi climàtic.

Treballar per una economia baixa en carboni comporta tot un seguit de canvis, conscienciació per reduir les emissions de CO₂, aplicar millores tecnològiques en els processos que suposin elevades emissions de GEH, apostar clarament per tecnologies de baixa emissió i

per la investigació i el desenvolupament cap a un model econòmic baix en emissions. L'AMB ha d'apostar clarament per una estratègia de baixes emissions en carboni.

Cal, per tant, un canvi de model: es tracta de promoure en tots els sectors productius primari, secundari i terciari la reducció i minimització de les emissions de GEH. Els canvis més substancials s'han de produir en aquelles activitats que tenen més dependència dels combustibles fòssils i que, per tant, necessiten més recursos energètics.

Un cop realitzada la diagnosi, els principals temes clau que hem d'afrontar són:

- La promoció de la desmaterialització de l'economia mitjançant polítiques com les relacionades amb la prevenció i reutilització de residus o la compra pública responsable mitjançant la introducció de criteris de sostenibilitat.
- L'impuls de polítiques actives en matèria d'economia i compra verda.
- La promoció dels productes alimentaris locals o de proximitat, reactivant l'agricultura en l'entorn metropolità.
- La necessitat de diversificar les fons energètiques i treballar sobre les energies renovables.
- La necessitat d'assumir clarament mecanismes de promoció d'una mobilitat sostenible.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Estendre l'estratègia de gestió del carboni.

- Impuls de plans d'acció per a la mitigació d'emissions i reducció del CO₂, dels quals es pugui realitzar un seguiment des de l'AMB, i establir estratègies concretes per a un desenvolupament baix en carboni en tot el territori metropolità.
- Continuïtat dels estudis dels probables efectes del canvi climàtic en l'àmbit metropolità i identificar els elements més vulnerables i l'afectació a elements estratègics com el Parc Agrari, els recursos hídrics del Llobregat, el litoral metropolità o els espais naturals.

Afavorir la reducció de costos econòmics i ambientals, mitjançant polítiques públiques de prevenció i reutilització de residus o compra pública responsable.

- Impuls de la reflexió sobre el model de gestió de residus metropolità a partir de les conclusions de la Revisió del PMGRM 2009-2016.
- Afavoriment dels productes que generin menys residus, impulsant actuacions d'informació i de prevenció relacionades amb l'excés d'embalatge.

Impulsar polítiques d'economia verda.

- Priorització de les compres verdes per part de les institucions metropolitanes, amb l'elaboració d'un protocol específic al respecte i estès al conjunt dels municipis del territori metropolità.
- Establiment de treballs conjunts amb altres àmbits de l'AMB per posar eines i facilitar projectes d'empreses que treballin en el sector lligat amb "el verd real": rehabilitació, regeneració, cogeneració, vehicle elèctric, eficiència energètica habitatge-activitat econòmica.



- Promoció d'accions d'educació ambiental que difonguin i potenciïn la compra verda.

Promoure els productes alimentaris locals o de proximitat, amb reactivació de l'agricultura en l'entorn metropolità.

- Realització d'una anàlisi de l'impacte ambiental del sistema alimentari del territori metropolità per calcular la seva contribució a la petjada ecològica i dissenyar estratègies específiques.
- Facilitació d'actuacions que recuperin i facin més eficient i rendible els projectes agrícoles del territori metropolità, particularment els que es troben al Parc Agrari.
- Potenciació de la marca agrícola metropolitana dins de les polítiques d'activació econòmica i foment de la creació d'ocupació en el sector.

Promoure la implantació d'energies renovables.

- Foment de l'autogeneració i de la generació distribuïda.
- Continuació del foment de la implantació en tots els equipaments públics, tant metropolitans com municipals.
- Promoció per a la creació d'empreses i reconversió de les existents que desenvolupin línies de treball sobre el tema per actuar directament en el món de l'habitatge i l'activitat econòmica.
- Cerca de noves línies de suport a processos d'implantació d'energies renovables en barris i zones d'activitat econòmica.

8.3. UN PROJECTE DE SOSTENIBILITAT TRANSVERSAL COMUNES DE SOSTENIBILITAT

Els plans i programes ambientals tenen un llistat d'indicadors que permeten identificar la situació de partida, fixar els objectius de cara al futur i fer-ne un seguiment. L'Estratègia per al desenvolupament sostenible de Catalunya 2026 estableix més de 70 indicadors i els valors desitjables per a l'any de referència. En el cas de l'AMB, cal avançar en indicadors clarament contrastats, per tal que serveixin de referència i punt de partida de l'activitat ambiental en l'àmbit de l'AMB.

L'AMB ha d'esdevenir un autèntic motor de desenvolupament i d'implementació de propostes d'accions en l'àmbit de la sostenibilitat davant del canvi climàtic, en el marc de les seves competències. El territori metropolità ha de ser referència mundial en matèria de polítiques urbanes i metropolitanes que prioritzin les variables d'eficiència dels recursos energètics i la reducció dels efectes contaminants. En aquest sentit, la gestió de les ciutats, en totes les seves dimensions (urbanística, arquitectònica, de mobilitat, espai públic, gestió de mercat i de recursos naturals, transports, emissió de gasos, sistema alimentari, etc.), s'ha de dur a terme amb l'objectiu de disminuir els efectes negatius del canvi climàtic.

Les accions de gestió transversals podrien estar orientades sota el paradigma d'un urbanisme que integri els aspectes ambientals des de l'inici i que consideri la sostenibilitat integral com a eix principal. Aquest plantejament és vàlid tant per a nous desenvolupaments com per a transformacions de teixits obsolets. Obre la possibilitat que els nous desenvolupaments urbans tinguin com a condicionant les pràctiques innovadores en matèria de sostenibilitat, eficiència i mobilitat, tot potenciant el vehicle elèctric i els sistemes de transport col·lectius, afavorint la circulació, en especial entre les zones perifèriques de les ciutats del l'àrea metropolitana de Barcelona i reduint la mobilitat obligada.

Les accions d'optimització energètica també han de ser objecte de més coordinació, mitjançant la "rehabilitació eficient" dels edificis existents, la reducció de la demanda d'aquesta en els edificis nous, i promovent la rehabilitació funcional i energètica de les ciutats i la potenciació de l'edificació sostenible, i l'impuls de la creació d'una xarxa pública d'aigües grises. Un altre dels aspectes a abordar de manera comuna són les accions per canalitzar i potenciar la consciència sostenible de la població de l'àrea metropolitana de Barcelona, i impulsar campanyes i actuacions que redundin en la sostenibilitat del model per mitjà d'iniciatives com les escoles verdes, els mercats bio, el consum responsable d'energia, el desenvolupament d'una nova cultura de la sostenibilitat basada en l'atracció d'esdeveniments, talent i imatge, a més d'adaptar-se al protocol de Kyoto o al de qualsevol altre que el superi.

Segurament, com es va mostrar també en el PTMB, un dels aspectes clau que caldrà abordar en els propers anys serà el dels espais oberts. És imprescindible conservar la funcionalitat dels sistemes naturals existents en l'àmbit metropolità i aprofitar els espais encara disponibles dins del teixit urbà que puguin complir part de les funcionalitats dels sistemes naturals (eixos verds, cobertes, espais marginals i fins i tot efímers) i permetre, així, una estructuració de l'espai públic a través del verd.

Tampoc no hem de deixar de posar l'accent en un altre dels aspectes als quals segur que caldrà fer front, que és el de la millora de la qualitat ambiental a la ciutat; una millora necessària que ha de revertir en la salut i el benestar dels ciutadans i en la qualitat de vida i que, de retruc, pot repercutir a revertir algunes dinàmiques de mobilitat. Cal fer una aposta decidida per reduir la contaminació atmosfèrica i el soroll i aconseguir que la ciutat sigui un entorn més agradable, i per fer-ho és necessari treure prioritat al vehicle privat. La ciutat ha d'estar pensada per al vianant, cal reduir la velocitat o, com a mínim, permetre que hi hagi altres velocitats. No només es tracta de reduir la circulació dels vehicles i fer més zones per a vianants: estan sorgint diverses iniciatives com les Slow Cities, l'Slow Food... que plantegen una nova concepció de les ciutats. És necessari millorar la qualitat ambiental i apropar el triangle habitatge-treball-oci. No és fàcil fer-ho, però cal acceptar el desafiament de fer-ho mantenint la ciutat viva, competitiva i activa.

Aquestes polítiques no es poden fer sense tenir present, de manera central, els aspectes relacionats amb l'eficiència general, que comprèn l'energètica, l'eficiència en el transport, en tots els fluxos i, en definitiva, en el funcionament de la ciutat. Una millora de l'eficiència redueix les necessitats de recursos naturals i les externalitats que afecten el medi i les persones.

També volem assenyalar especialment un altre repte global que cal abordar des de l'escala metropolitana: el de la internalització dels costos ambientals i socials del consum, el transport o de les activitats. Generalment, només es consideren els costos econòmics o els impactes directes de polítiques i actuacions, però sens dubte hi ha algunes alternatives més sostenibles que es potenciarien si consideréssim els costos ambientals i socials de les decisions que prenem.

Un cop realitzada la diagnosi, els principals temes relacionats amb la transversalitat de les polítiques ambientals que tenim al davant són:

- Conservació de la funcionalitat dels sistemes naturals, aprofitant els espais disponibles dins el teixit urbà que puguin complir algunes funcionalitats dels sistemes naturals.
- Impuls de la millora de la qualitat ambiental.
- Internalització dels costos ambientals i socials.
- Necessitat d'inserir la sostenibilitat a tots els nivells de gestió dependents de l'AMB.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Promoure la conservació de la funcionalitat dels sistemes naturals existents i aprofitar els espais disponibles dins el teixit urbà que puguin complir funcionalitats en els sistemes naturals.

- Impuls dels diversos serveis ambientals al territori com a agents actius d'observació i fer el seguiment de la preservació dels sistemes naturals.
- Definició d'uns estandars de qualitat ecològica dels sistemes naturals.
- Impuls d'accions que facilitin la compatibilització d'usos en els diversos sistemes naturals, superant la visió "pseudoconservacionista" en aquests àmbits.

Millorar la qualitat ambiental a la ciutat en diversos aspectes que són clau en la qualitat de vida i la mobilitat.

- Impuls del model de mobilitat sostenible en la promoció dels mitjans de transport públic, promoció de la bicicleta i desplaçaments a peu, sistemes per compartir vehicles i ús de vehicles de baixes emissions.
- Desplegament d'intervencions de promoció de la salut ambiental amb accions de millora de la qualitat de l'aire a través de la minimització de la contaminació atmosfèrica, acústica, odorífera i del control de plagues.
- Incorporació dels sistemes d'avaluació d'impacte ambiental, com aspecte a tenir present en els plans, projectes i estratègies de l'AMB.

Millorar l'eficiència integral en tots els sentits de les intervencions de les polítiques públiques.

- Promoció de models d'intervenció centrats en l'eficiència energètica, les energies netes i renovables; d'adaptació al canvi climàtic i mitigació dels seus efectes, i de reducció de la petjada de carboni.

- Treball actiu per estendre la cultura del reciclatge en els mitjans de producció i consum de l'AMB, incorporant amb plecs i contractes la cura dels residus, la compra verda i responsable i sistemes de gestió ambiental.
- Continuació de l'impuls de mesures i projectes orientats a la gestió sostenible dels recursos naturals: gestió de l'aigua i aprofitament sostenible dels recursos hídrics, activitats extractives i terrenys degradats, biodiversitat (espècies invasores, pèrdua d'hàbitats, espais protegits, paisatge) i incendis forestals.
- Eficiència en l'ús del sòl: rehabilitació de teixits i transformació d'usos obsolets.

Inserir la sostenibilitat a tots els nivells de gestió que depenen de l'AMB, amb un projecte integral de governança metropolitana en matèria ambiental.

- Internalització dels costos ambientals i socials del consum, del transport o de les activitats de serveis de l'AMB.
- Impuls d'un protocol d'actuació per a tots els àmbits del territori metropolità i per a tots els seus municipis que permeti aplicar de manera efectiva les polítiques de sostenibilitat a les nostres institucions.
- Desenvolupament de polítiques comunes i coordinades en l'àmbit de la gestió ambiental.
- Impuls de polítiques ambientals transversals respecte als àmbits competencials de l'AMB, en referència a tots els eixos estratègics. Promoció de la política ambiental de la seu institucional de l'AMB i dels seus elements essencials.
- Millora i suport als ajuntaments per a una millor coordinació de plans i mesures relacionats amb la mobilitat, la compra conjunta o altres qüestions que es vegin reforçats amb el treball conjunt, a més de contribuir a l'eficiència energètica dels edificis municipals i a les construccions públiques.
- Educació per afavorir la sostenibilitat: potenciació i millora de la comunicació, la sensibilització i l'educació ambiental, dels instruments transversals de planificació estratègica i dels mecanismes de participació ciutadana i de seguiment, adaptant plataformes i xarxes socials especialment a les noves realitats.
- Impuls d'una nova cultura de la sostenibilitat: atracció d'esdeveniments, talent, imatge i adaptació al protocol de Kyoto.
- Potenciació de l'homologació i el reconeixement d'iniciatives sostenibilistes: escoles verdes, mercats bio, consum responsable d'energia, etc.
- Promoció de la cerca i tramitació d'ajuts i altres ingressos provinents de les polítiques europees de canvi climàtic o el suport al desenvolupament dels Plans d'Acció d'Energia Sostenible (PAES) municipals, que també són punts d'interès per als ajuntaments metropolitans.
- Promoció d'una coordinació dels ajuntaments per compartir i cooperar en la implantació de mesures enfocades a la prevenció i reutilització o al fet de compartir informació sobre taxes municipals per facilitar l'establiment de criteris tècnics i la coordinació en les ordenances fiscals.
- Realització d'un seguiment en el si de l'AMB (a través de comissions interàrees) que permeti la implantació i el seguiment de les accions proposades.



EIX ESTRATÈGIC: MOBILITAT EFICIENT

PRIORITAT 9. GOVERNABILITAT I FINANÇAMENT DE LA MOBILITAT

- 9.1. EL MODEL I LA GESTIÓ DEL FINANÇAMENT
- 9.2. LA MOBILITAT EN EL PLANEJAMENT TERRITORIAL I URBANÍSTIC

PRIORITAT 10. GESTIÓ DEL TRANSPORT, LES XARXES I LES INFRAESTRUCTURES

- 10.1. EL TRANSPORT PÚBLIC METROPOLITÀ
- 10.2. LA XARXA VIÀRIA METROPOLITANA
- 10.3. LES GRANS INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT I ELS NODES METROPOLITANS
- 10.4. LA LOGÍSTICA I EL TRANSPORT DE MERCADERIES

PRIORITAT 11. LES XARXES EN LES NOVES DINÀMIQUES METROPOLITANES

- 11.1. LA GESTIÓ DE LA DEMANDA DEL TRANSPORT

En els darrers anys, el territori metropolità de Barcelona, com altres àrees urbanes metropolitanas arreu del món, ha viscut significatives transformacions demogràfiques, territorials i socioeconòmiques que han repercutit de manera important en la mobilitat de persones i de mercaderies.

El tema de la mobilitat i el transport han esdevingut cabdals en qualsevol anàlisi i elaboració d'estratègies orientades a intervencions en el medi territorial, però de manera molt particular allà on els problemes es poden reflectir de manera més punyent, com en el cas de les grans aglomeracions urbanes.

En aquest context, tant pel que fa a la qualitat de vida de la ciutadania, a la democratització i accés a la igualtat d'oportunitats de la ciutadania en relació amb els serveis i l'ocupació, com per la relació directa amb la producció de béns i serveis, com per l'impacte mediambiental arran de la seva capacitat de produir efectes contaminants, la mobilitat és una peça clau de qualsevol dibuix actual del futur de les àrees metropolitanes.

Així, doncs, la mobilitat i la seva eficiència es converteixen en un element clau en relació al posicionament econòmic d'un territori (i amb més raó dels àmbits metropolitans) i de la qualitat de vida, tant pel que fa a la igualtat d'oportunitats i accés al treball i els serveis, com per raons vinculades amb la qualitat ambiental, un element clau en temes relacionats particularment amb la salut. Per això, la nostra proposta en matèria de mobilitat parteix del doble criteri de la necessitat de treballar en perspectiva de creixement econòmic, combinat ineludiblement amb estratègies de cohesió social i territorial, dins d'allò que alguns anomenen desenvolupament sostenible inclusiu; és a dir, que afavoreixin la reducció de les desigualtats, l'accés als serveis públics i la possibilitat d'oferir espais reals de potenciació de la creació d'ocupació.

Aquest enfocament, a la vegada, ha d'estar centrat en una perspectiva que combini flexibilitat de model, adaptabilitat a les necessitats, innovació en els instruments i efectivitat en la decisió.

Per últim, s'ha de tenir clar que el tema de la mobilitat és un tema clarament "metropolità", fins i tot més enllà dels límits geogràfics i competencials de l'AMB, atenent al fet que molts desplaçaments es localitzen en l'àmbit de la Regió Metropolitana i, amb les noves vies d'accés, fins i tot més enllà, com a Girona i Tarragona i els seus radis d'influència arran de la implantació de l'alta velocitat.

LA MOBILITAT METROPOLITANA

"Observant el comportament de la mobilitat, es veu que des de l'any 1986 i fins el 2001 aquella generada pels residents, per motiu d'estudi o treball en aquest àmbit, es va incrementar de manera considerable (un 9 %) tenint en compte que la població en el mateix període va disminuir en un 5 %. Des d'aleshores i fins al 2011, les enquestes de mobilitat anuals constaten també increments de mobilitat molt superiors als corresponents al creixement de la població¹.

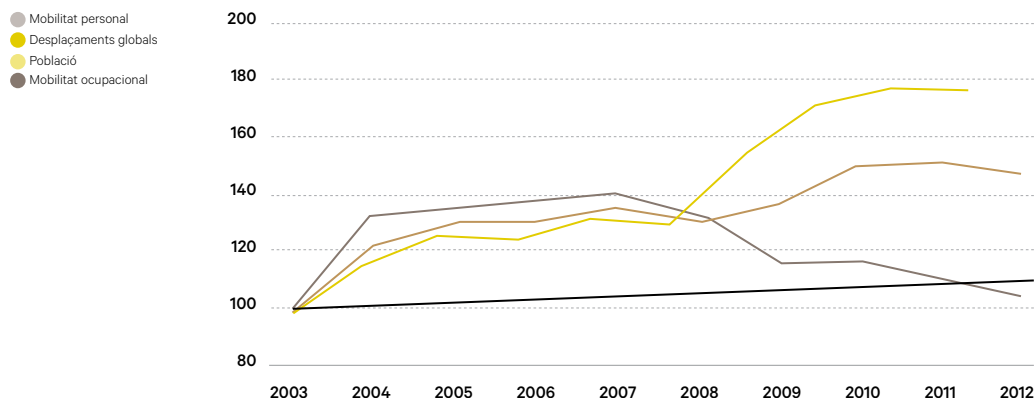
Cal assenyalar que el cicle econòmic recessiu ha provocat que des de 2009 s'hagi produït una disminució de la mobilitat ocupacional i, en definitiva, una disminució de la mobilitat en mitjans motoritzats, singularment la que es realitza en vehicle privat.

Aquest increment de la mobilitat de les darreres dècades també ha anat associat a un augment dels desplaçaments intermunicipals. La redistribució de la població sobre el territori

¹No obstant, a hores d'ara, també observem que la situació econòmica actual ha incidit negativament en la mobilitat motoritzada (particularment en vehicle privat) i és la mobilitat no motoritzada la que ha experimentat més creixement.

Evolució de la població i dels desplaçaments en dia feiner a la RMB, 2003-2012 (any 2003=100).

Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF)



metropolità (conseqüència, en bona part dels canvis en el mercat de l'habitatge) i els canvis en la localització dels llocs de treball han provocat una major segregació espacial entre el lloc de treball i el de residència. I això ha provocat un increment de la mobilitat interurbana i un creixement de la longitud dels desplaçaments.

En aquest context, l'oferta actual² de transport públic no cobreix suficientment aquesta demanda intermunicipal i ha comportat l'existència d'un model on l'ús del vehicle privat ha guanyat terreny davant del transport públic en moltes d'aquestes noves relacions intermunicipals. De fet, encara que en els darrers anys hi ha hagut un augment més que significatiu d'inversions en el transport públic (ampliació de la xarxa de metro, millores en la xarxa d'autobusos, nova xarxa de tramvia, millora de l'accessibilitat de les estacions ferroviàries, i altres millores del sistema, com la implantació de la integració tarifària o l'adquisició de nou material mòbil) que han provocat un augment substancial de la demanda de viatgers, en comparació al ritme de creixement del vehicle privat aquest increment no ha estat prou evident.

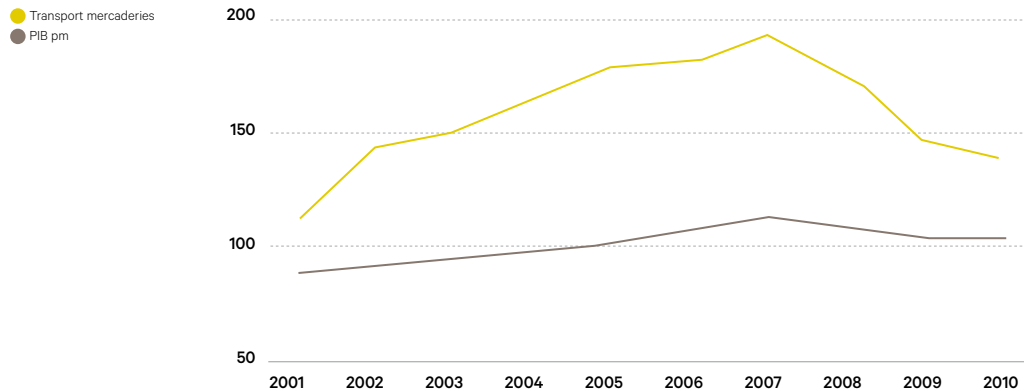
A diferència del nucli central, on s'ha incrementat substancialment l'oferta de transport, les respostes a l'augment de la demanda de la resta del territori metropolità, particularment en la perimetral, s'han dirigit sobretot a millorar i augmentar l'oferta d'infraestructures en transport privat. Així mateix, aquest territori s'ha vist afectat per la falta d'una reordenació dels serveis ferroviaris de rodalies, i també per la poca competitivitat de part del transport de superfície així com per la insuficiència dels punts d'intercanvi entre serveis.

En conseqüència, el repartiment modal actual és clarament dual entre aquestes dues realitats metropolitanes. Mentre que els residents en la primera corona metropolitana fan servir el transport públic en el 25,7 % de la mobilitat quotidiana, a la resta de la regió ho fan en el 9 %. I més concretament, en la mobilitat interurbana l'ús del transport públic és del 39,2 % en el primer cas, i del 21 % entre els residents fora de la primera corona metropolitana.

En definitiva, no s'ha aconseguit encara modificar la tendència històrica que fa que a mesura que ens allunyem del nucli central, disminueixi la participació del transport col·lectiu. Això està directament relacionat amb els nivells de l'oferta i la qualitat del transport públic en cadascuna de les corones metropolitanes, però també hi incideixen els hàbits i els comportaments socials.

² L'evolució de l'ús del transport públic no va poder tenir el ritme de creixement que ha tingut la demanda global de mobilitat per raons de falta de possibilitat de finançament d'acord amb les necessitats emergents.

Evolució del transport de mercaderies a Catalunya, 2001-2010 (any 2000=100). Font: Generalitat de Catalunya a partir de dades de Renfe, Direcció General d'Aviació Civil, Port de Barcelona, Port de Tarragona, Ports de la Generalitat i Ministeri de Foment



Pel que fa al sector del transport de mercaderies a la regió metropolitana de Barcelona (RM), sector vital per al funcionament de l'economia catalana, el creixement des de l'any 2000 i fins a l'inici de la crisi econòmica ha estat espectacular i va ser de gairebé el 90 %. Aquest creixement s'ha canalitzat bàsicament per la xarxa viària, que va doblar el volum de mercaderies mogudes, tant en moviments interns metropolitans com en moviments de pas cap a la resta de la UE.

Així, el transport de mercaderies, com succeeix al conjunt de l'Estat, es troba completament esbiaixat cap a la carretera. De fet, el camió és, de lluny, la forma de transport prioritària en els desplaçaments de les mercaderies (la crisi ha reduït el volum de mercaderies transportades, però el transport per carretera manté la seva dominància davant dels altres modes). Aquesta predominança del transport viari en el transport de mercaderies ha generat, i alhora compartit, les conseqüències de l'important nivell de saturació de la xarxa viària metropolitana; entre altres, la pèrdua de qualitat ambiental deguda als importants nivells de contaminació atmosfèrica detectats.

La poca incidència del transport ferroviari en el moviment de mercaderies, així com la seva baixa intermodalitat, genera un increment dels costos logístics i compromet la competitivitat de les empreses.

En síntesi, la creixent mobilitat, tant de persones com de mercaderies, i el model de mobilitat sobre el qual se sosté, provoquen una sèrie d'impactes i d'efectes a tenir en compte com situacions a superar, i conformen febleses i obstacles a la millora de la mobilitat:

- Disminució de la qualitat de l'aire: constitueix un element que afecta clarament la sostenibilitat del conjunt de la metròpolis, amb nivells d'emissió de contaminants que en determinats moments de l'any sobrepassen els límits legals establerts per la Unió Europea per a òxids de nitrogen i partícules en suspensió, que pot comportar problemes de salut a la població exposada (OMS).
- Augment del consum d'energia i d'emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEH), contribuint al canvi climàtic, el que ens allunya dels objectius traçats per la Unió Europea (Estratègia 2020).
- Fragmentació i ocupació del sòl per les infraestructures de transport, amb importants efectes en la connectivitat ecològica i en la conservació de la biodiversitat a la RM; i manca d'espai públic disponible per a altres usos.

- Mancances d'accessibilitat en transport públic: comporta desigualtats a l'hora d'accedir a béns i serveis a la població que viu en zones amb menor oferta.
- Congestió i saturació de la xarxa viària: la congestió de les xarxes en determinats horaris i recorreguts constitueixen un problema de mobilitat evident, que té conseqüències tant sobre els costos dels directament afectats (retards, incerteses, consums excessius) com sobre el conjunt de la societat (soroll, contaminació atmosfèrica i una elevada accidentalitat) i sobre la competitivitat del territori.
- Increment dels costos logístics i pèrdues de competitivitat empresarial.
- Increment dels dèficits d'exploració i operació dels serveis de transport públic.

Les principals raons que han derivat en aquest model i que dificulten ara per ara poder assolir un sistema de mobilitat més sostenible, integrador i competitiu són les següents:

- La necessitat de tractar la mobilitat de forma sistèmica, tenint en compte els factors més rellevants que hi intervenen (socioeconòmics, mediambientals, urbanístics i d'infraestructures, tecnològics, hàbits de la població, etc.) i el seu adequat àmbit funcional, sovint metropolità.
- La considerable dispersió en les competències en transport i mobilitat al territori metropolità, ja que dins del marc legislatiu actual les estructures de decisió no són prou clares. Hi ha una coordinació deficitària entre l'Estat i els actors que operen des de Catalunya (sigui el Govern de la Generalitat o la mateixa AMB) i també entre el Govern de la Generalitat i les administracions metropolitanas.
- La dificultat per portar a terme, en els escenaris previstos inicialment, les mesures incloses en els instruments de planificació de la xarxa de transport (i més particularment de la xarxa de transport públic). Sovint, aquests instruments són massa dependents de la conjuntura econòmica del moment i les darreres experiències demostren gaps massa llargs entre temps de planificació, decisió, projecció i execució. A més, la forta necessitat d'expandir determinades infraestructures topa amb les fortes dificultats pressupostàries derivades de la situació de crisi econòmica vigent.
- La necessitat de vincular de manera més efectiva, sobretot en la pràctica, el planejament territorial i urbanístic amb el planejament de la xarxa de transports i dels serveis de transport. Si bé la Llei de mobilitat (i els instruments que se'n deriven, sobretot els estudis d'avaluació de mobilitat generada) intenta solucionar aquesta manca de relació, encara resta molt a fer.
- L'inadequat sistema de finançament del transport públic metropolità. Manca un marc normatiu general que especifiqui el seu finançament, de manera que el sanejament del dèficit d'exploració no depengui de la capacitat d'arribar a acords puntuals entre els decisors públics que hi hagi en cada moment.
- El fet que, amb la situació de crisi econòmica actual, els transports i la mobilitat hagin deixat de ser considerats, per part de la ciutadania i per l'opinió pública, com un problema urbà, malgrat sigui una qüestió clau per al funcionament de la ciutat.
- L'escassa consideració d'actuacions a menor escala i a curt termini, de menys cost, que poden solucionar problemes puntuals de la xarxa mentre no s'executen aquells projectes o solucions de major escala i cost.
- El fet que els criteris i les polítiques mediambientals en la planificació, gestió i operació de la xarxa de mobilitat són relativament recents, fa que, en certs casos, siguin de difícil aplicació.

- Tot i que amb l'aprovació de la Llei de la mobilitat s'estan invertint tendències, fins ara hi ha hagut una excessiva política de mobilitat basada fonamentalment en incrementar l'oferta de transport públic. Com l'experiència ha demostrat, una política basada només en oferta té certes dificultats a satisfer la demanda de mobilitat generada i, al mateix temps, propiciar un traspàs modal en favor dels mitjans de transport més sostenibles. La gestió de la demanda de mobilitat és fonamental per tal d'incidir en el canvi d'hàbits de la població.
- Una xarxa ferroviària de rodalies configurada radialment cap a Barcelona (penalitzant els desplaçaments transversals i no adaptant-se als fluxos de mobilitat actuals), que no ha augmentat gens la seva cobertura territorial des de principis dels anys noranta, no ha facilitat els intercanvis i està saturada en hores punta per un problema de capacitat dels túnels que travessen Barcelona.
- La manca d'eficàcia de la xarxa d'autobusos que, en el seu paper de complement de la xarxa ferroviària o de substituïda allà on la primera no existeix, presenta una oferta inadequada, una baixa freqüència de pas i velocitats comercials baixes. Això es deu al fet que comparteix l'espai amb el vehicle privat i, per tant, pateix els problemes de la congestió de la xarxa viària, ja que no s'han previst carrils reservats en determinats corredors.
- La manca d'una integració funcional del sistema de transport públic que, un cop feta la integració tarifària, també despenalitzava els intercanvis modals fent-los funcionalment i físicament atractius.
- La logística és un dels nínxols més importants de la generació d'activitat econòmica a curt i a llarg termini, però calen no solament infraestructures sinó també canvis estructurals que eliminin les barreres econòmiques, operatives, funcionals i comercials que comprometen el desenvolupament del ferrocarril de mercaderies.

A aquests problemes s'hi han d'afegir els derivats de l'explotació i operació del servei, directament relacionats amb la inversió realitzada, tant en la infraestructura com en el material mòbil, i que han generat moltes incidències en els darrers anys, amb el conseqüent malestar dels seus usuaris.

La situació descrita ens indica que hem de ser més conscients de la problemàtica i actuar en conseqüència. Així mateix, no hem de perdre de vista els punts forts del nostre sistema de mobilitat, com ara l'elevat pes dels desplaçaments a peu en la mobilitat quotidiana de la població; l'increment continuat de la mobilitat en bicicleta (com recullen les dades obtingudes recentment sobre els hàbits i les conductes de mobilitat de la població), i l'existència d'un sistema policèntric de ciutats, articulat per un sistema d'espais oberts, que equilibra les relacions territorials al territori metropolità.

Finalment, cal dir que la posada en marxa del Pla Director Urbanístic Metropolità suposa un moment idoni per superar les fortes mancances de coordinació entre els plans d'infraestructures i de la mobilitat amb el planejament territorial i urbanístic, que es podria expressar genèricament com un dèficit en el model de planificació concurrent.

CONDICIONANTS INSTITUCIONALS I COMPETENCIALS

En l'organització, planificació, gestió i operació de la mobilitat i de la xarxa de transports públics al territori metropolità, hi tenen competències diferents administracions i organismes

públics. Des de l'Administració General de l'Estat (AGE) fins als ajuntaments, passant per la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Barcelona, l'Autoritat del Transport Metropolità, l'AMB i els consells comarcals, cadascuna té assignades unes competències i àmbits d'actuació. Particularment, el sistema competencial del transport públic col·lectiu, que es resumeix en el quadre següent.

Mitjà de transport públic	Titularitat de la infraestructura	Titularitat del servei	Operació
Ferrocarril de rodalies de la xarxa estatal	Administració General de l'Estat (ADIF)	Generalitat de Catalunya	Renfe Operadora
Ferrocarril de rodalies de la xarxa catalana	Generalitat de Catalunya	Generalitat de Catalunya	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
Tramvia	Generalitat de Catalunya	Autoritat del Transport Metropolità	Trambaix UTE, Trambesòs UTE (Tramvia Metropolità)
Ferrocarril metropolità	Generalitat de Catalunya	Àrea Metropolitana de Barcelona	Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA
Autobús metropolità (1a. Corona del Sistema Tarifari Integrat)	-	Àrea Metropolitana de Barcelona	Transports de Barcelona, SA i operadors de transport privat en gestió indirecta (gestió interessada)
Autobús interurbà* (Resta del TM)	-	Generalitat de Catalunya	Operadors de transport privat en gestió indirecta (concessió administrativa)
Autobús urbà* (Resta del TM)	-	Ajuntaments*	Operadors de transport privat amb diferents fórmules.

Constatació de la multiplicitat d'administracions implicades:

«Amb l'aprovació de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, es preveu que la titularitat i la gestió del servei passi a dependre de l'AMB».

Si bé des de l'any 1997 l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) articula la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures de transport públic col·lectiu de la RM, aquesta cooperació és, a vegades, insuficient per tal de dur a terme una política de transport integrada per al territori metropolità i també per al conjunt de la RM. El fet que es tracti d'un consorci format majoritàriament per la Generalitat de Catalunya i que, al mateix temps no sigui titular dels serveis de transport públic metropolità (amb excepció del tramvia), fa que, a la pràctica, l'ATM tingui més una vocació de ròtula financera i de gestor del sistema tarifari que no la d'un òrgan de decisió que lideri la política de transport.

Un altre condicionant més enllà de l'institucional, és la complexitat del sistema de finançament del transport públic metropolità, on intervenen els diferents àmbits administratiu, AGE-Generalitat de Catalunya-administracions locals (Ajuntament de Barcelona, AMB), la qual cosa obliga a acords entre les mateixes, no sempre fàcils, i, de fet, suposa que no hi hagi un marc estable de finançament.

El finançament del funcionament del sistema metropolità de transport públic a l'àrea metropolitana es vehicula a través de diferents fórmules:

- Contractes programa bianuals entre l'AGE i l'ATM,
- El tribut de la mobilitat (recàrrec de l'Impost sobre Béns Immobles als municipis de la

primera corona metropolitana),

- La participació, conjuntament amb les empreses adjudicatàries, en el compte de resultats d'exploració dels serveis que es presten sota la modalitat de gestió interessada.
- Els ingressos tarifaris complementaris (publicitat, serveis tècnics, lloguer d'espais etc.).

En el cas concret dels contracte-programa, la seva temporalitat i, sobretot, la seva vinculació amb la conjuntura política i econòmica, no garanteixen l'estabilitat necessària per dissenyar uns serveis de transport que responguin a les necessitats de mobilitat metropolitanes a mig i llarg termini.

L'ESTRATÈGIA DE MOBILITAT I TRANSPORT

Amb la Llei 31/2010 de 3 d'agost, de creació de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'AMB, a més d'ampliar la seva capacitat d'incidir en noves polítiques sectorials, té també com a nova missió la d'observar la realitat metropolitana des d'una perspectiva integral. És a dir, ha de planificar estratègicament la Barcelona del futur i definir les seves polítiques públiques d'acord amb aquest nou enfocament. És en aquest nou marc, que l'AMB ha de participar en la definició de projectes estratègics, entre els quals hi ha el sistema de mobilitat. Aquesta estratègia en l'àmbit metropolità passa per incrementar l'oferta d'infraestructures i serveis de transport públic però també per desenvolupar polítiques de gestió de la demanda de mobilitat. Una política de desplaçaments basada només en el creixement de l'oferta de transport públic té dificultats a l'hora de satisfer la demanda de mobilitat generada i d'incentivar el canvi modal. La gestió de la demanda de la mobilitat de persones i mercaderies busca optimitzar el funcionament diari de la xarxa de transports i fomentar el canvi modal, particularment amb la reducció dels viatges realitzats en transport privat i la promoció d'actuacions i mesures que incrementin l'eficiència dels mitjans de transport amb menys impactes ambientals i socials, com el transport col·lectiu i els modes no motoritzats.

La fita és desenvolupar un model de mobilitat metropolitana que assoleixi la millora de la qualitat de vida de les persones i millori la competitivitat de la seva economia, i per això cal, doncs, integrar sota una mateixa estratègia els següents instruments sectorials que intervien en la mobilitat metropolitana. A partir de l'anàlisi, els principals desafiaments/reptes són:

1. Com afrontem el canvi en la governança entre totes les entitats i els actors implicats, així com la garantia d'un finançament suficient tant en el pla d'inversions com en el del manteniment òptim del servei. I com enfoquem el planejament territorial i urbanístic.
2. Com realitzem la gestió del transport públic metropolità, tenint en compte les diverses modalitats de transport, la distribució o complementarietat de la xarxa, així com la política econòmica i tarifària que cal aplicar. Com donar resposta a les grans infraestructures del port i aeroport? Com hem de regular la distribució de mercaderies i la logística?
3. Com s'ha de gestionar la relació entre la demanda i l'oferta de mobilitat o com prioritzem la tipologia dels desplaçaments, els aparcaments, els recorreguts, l'estalvi i la centralitat o polaritat dels fluxos.

A partir d'aquests reptes sorgeixen les següents prioritats:

- Necessitat d'afrontar un canvi en la governança i la millora en el finançament.
- Afrontar la gestió del transport de manera global i eficaç.
- Realitzar una planificació de les xarxes en un nou marc de dinàmiques socials i econòmiques, establint mecanismes correctors per a possibles canvis de tendències.

Derivades d'aquestes prioritats, les principals línies de treball que s'han d'abordar són:

- La governança i el model de finançament de la mobilitat.
- La mobilitat en el planejament territorial i urbanístic.
- El transport públic metropolità.
- La xarxa viària metropolitana.
- Les grans infraestructures de transport i els nodes metropolitans.
- La logística i el transport de mercaderies.
- La gestió de la demanda de mobilitat.

PRIORITAT 9. GOVERNABILITAT I FINANÇAMENT DE LA MOBILITAT

9.1. EL MODEL I LA GESTIÓ DEL FINANÇAMENT

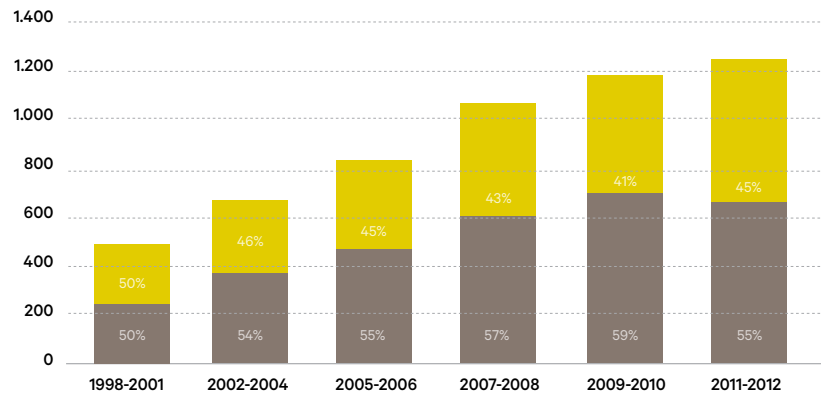
Encara que l'ATM, com s'ha comentat anteriorment, té les competències en la planificació de les infraestructures de transport públic col·lectiu (en coordinació amb les administracions titulars) i en la gestió de la mobilitat a la regió metropolitana (no tan sols de la xarxa de transport públic col·lectiu), no les té per programar bona part de les propostes que se'n deriven atès que no en té la titularitat. D'aquesta forma, la decisió final d'executar i prioritzar les actuacions queda en mans de les administracions competents.

Aquesta situació deriva en una posició de debilitat en relació amb diferents aspectes:

- Endarreriment en el desenvolupament de la xarxa de mobilitat metropolitana de transports: l'excessiva superposició administrativa i d'organismes amb competències sobre mobilitat i la manca d'una veu única contribueix, en part, a què els processos de planificació, de decisió, de projecció i d'execució es tornin extremadament llargs. De fet, encara que l'ATM (en coordinació amb les administracions titulars) realitza una planificació acurada de les infraestructures de transport (Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu), aquesta planificació no es tradueix de forma immediata, ni tan sols a mig termini, en l'elaboració de projectes que puguin ser objecte d'actuacions concretes. Actualment, el sistema de transport públic mostra un decalatge molt important entre el planejament i les necessitats. Molts dels plans d'inversió actualment en vigor i altres propostes que s'estan discutint avui en dia responen a dèficits de fa 10-20 anys, quan s'hauria d'estar pensant i plantejant propostes per respondre als dèficits previstos per al futur.
- Poca complementarietat de la xarxa: manca un Pla de serveis de transport metropolità que defineixi unes pautes d'oferta i de qualitat dels serveis integrats. Aquest Pla de serveis hauria d'incorporar la coordinació horària i operativa de tots els serveis.
- Feblesa en el model de planificació i gestió integrada de la mobilitat a escala metropolitana:
 - L'AMB és titular dels serveis de transport d'autobús i ferrocarril metropolità als 18 municipis de la primera corona metropolitana (amb previsió a la resta dels municipis del territori metropolità), però no té capacitat inversora, ni ha disposat de les competències de planificació global de la xarxa, ni pot incidir en la planificació dels serveis ferroviaris de rodalies que operen en el seu àmbit territorial. Això ha derivat que, a la pràctica, l'actuació de l'AMB s'hagi centrat en bona mesura a planificar i gestionar part dels serveis del transport metropolità (servei d'autobús metropolità de gestió interessada).

Evolució del finançament del sistema a través de subvencions i vendes en contractes programa signats per l'ATM
(Font: ATM).

● Ingressos tarifaris
● Subvencions



- Pel que fa al transport privat, si bé l'ATM pot elaborar propostes per a l'ús racional de la xarxa viària i l'AMB també té competències en la programació i la gestió del trànsit a la xarxa viària bàsica metropolitana (conjuntament amb la Generalitat de Catalunya), a l'hora de la veritat la gestió del trànsit no es coordina suficientment per part de les administracions titulars de la xarxa (Ministeri de Foment, Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona i ajuntaments).
- Es constata certa dificultat per integrar la planificació urbana de la mobilitat dins d'una estratègia de mobilitat metropolitana. El fet que els municipis tinguin bona part de les competències sobre gestió de la mobilitat (aparcament, espai públic, etc.) pot derivar en situacions en què les seves polítiques no es coordinin amb altres d'abast metropolità, o a la inversa. En conjunt, doncs, es dóna un problema d'harmonització del conjunt de polítiques municipals en favor d'una estratègia de mobilitat metropolitana.

Vist que l'actual situació competencial dificulta la consecució eficient de la planificació, gestió i operació del transport metropolità, caldria replantejar-se el paper actual dels organismes i de les institucions implicats.

Entre els anys 2000 i 2010, el cost mitjà anual del sistema de transport públic col·lectiu a la regió metropolitana de Barcelona s'ha vist incrementat notablement com a conseqüència de l'augment dels serveis i de les infraestructures (cal remarcar les actuacions realitzades: integració tarifària, xarxa tramviària, L9/L10 costat Besòs, L3, L5, modernització de la flota, millora de la xarxa d'autobusos, etc.). Per contra, el volum de viatgers ha sofert un lleuger descens arran de l'impacte de la crisi econòmica en les pautes de mobilitat de la població. Això ha suposat un descens de la cobertura tarifària, fet que ha obligat a les administracions a incrementar la seva aportació.

Les restriccions pressupostàries derivades de la contenció de la despesa pública, particularment de l'AGE des de 2011, ha comportat l'endeutament d'algunes empreses de transport (TMB i FGC) per fer front a les despeses del sistema. Així doncs, si bé les administracions catalanes (Generalitat, ajuntaments i AMB) han incrementat la seva aportació per compensar aquest descens de l'Estat, en termes globals les aportacions de les administracions han disminuït. En definitiva, el model actual de finançament no és sostenible.

A mode de conclusió en l'àmbit de la governança i del model de finançament, cal que:

- Es reordeni el marc institucional i organitzatiu en l'àmbit del transport i de la mobilitat.
- Es doti el sistema de transport públic metropolità d'un marc de finançament estable centrat en la millora i l'augment de l'eficiència.

- Es construeixi un model de definició i concreció dels mecanismes per a l'extensió dels serveis de transport metropolità als 18 municipis de la resta del territori metropolità.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Impulsar la reordenació del marc institucional per tal de donar una resposta més eficaç i eficient als problemes de transport i mobilitat.

- Definició del rol de cadascuna de les administracions amb competències en transport públic i mobilitat (Generalitat, ATM, AMB, ajuntaments i altres).
- Modificació del repartiment de competències respecte a les infraestructures de suport de la xarxa de mobilitat i als serveis de transport públic.
- Impuls d'acords amb els ajuntaments, amb la Generalitat i amb les altres administracions per tal que el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana tingui capacitat d'acció en aspectes de la gestió viària bàsica metropolitana.
- Assumpció del rol d'Autoritat en matèria de Planificació i Gestió de les Infraestructures.
- Implementació d'un sistema de planificació eficaç i realista de projectes en infraestructures de mobilitat, amb un sistema de programació de les inversions a curt i a mitjà termini.
- Establiment d'una millor coordinació en la planificació i explotació dels serveis de transport públic col·lectiu dels diferents operadors en l'àmbit de l'AMB.
- Creació d'un sistema de programació de les inversions d'aquests projectes a curt i a mig termini dins dels instruments metropolitans pertinents.

Establir un nou marc normatiu que reguli el finançament del transport públic, així com la recerca de fórmules de fiscalitat finalista.

- Creació del marc necessari de finançament estable del servei de transport metropolità, amb l'elaboració de les lleis pertinents que fixin el compromís de l'Estat, la Generalitat, l'AMB i els ajuntaments.
- Racionalització de la despesa operativa del sistema per tal d'optimitzar i reorganitzar els recursos actuals.
- Revisió del model actual de taxes/impostos per homogeneïtzar criteris de participació en el finançament.
- Adequació i homogeneïtzació de la política tarifària actual i futura per fer front a les polítiques socials en matèria de transport públic.

Definir i concretar els mecanismes per a l'extensió dels serveis de transport metropolità als 18 municipis de la segona corona metropolitana.

- Definició del model i programa d'extensió dels serveis de transport a la resta de l'AMB, als municipis que encara no estan integrats.
- Implantació d'un model de coordinació amb la resta de la Regió Metropolitana.

9.2. LA MOBILITAT EN EL PLANEJAMENT TERRITORIAL I URBANÍSTIC

Des de fa diverses dècades, a Barcelona s'ha desenvolupat una pràctica de planificació territorial que reconeix el caràcter metropolità dels processos d'urbanització que es desenvolupaven a la ciutat. El reconeixement d'aquesta realitat metropolitana es va formalitzar amb l'aprovació l'any 1976, per part de la Corporació Metropolitana de Barcelona, del Pla General Metropolità (PGM). Amb la finalitat de donar resposta al procés d'expansió urbanística derivat de l'inc-

ment poblacional de les dècades anteriors, el PGM va establir les bases per afavorir un desenvolupament urbanístic més ordenat, de més densitat i amb més superposició de funcions.

LA MOBILITAT EN EL CONTEXT D'UN URBANISME MÉS SOSTENIBLE

Amb tot, un model d'assentament del territori metropolità urbà no pot ser simplificat només com a compacte o dens, sinó que, en realitat, és més complex ja que està format per diversos models urbans com a herència de l'evolució històrica de l'urbanisme metropolità. Part de l'espai metropolità, fora del nucli de la ciutat de Barcelona i dels nuclis urbans de les ciutats metropolitanes, està configurat per un model territorial més extensiu que afavoreix que els desplaçaments de la població i el transport de mercaderies es resolguin en transport privat. En part, aquest territori està format per zones residencials de baixa densitat, per una certa discontinuïtat en els teixits urbans i, també, per una zonificació funcional de les activitats sobre el territori. Cal, doncs, resoldre encara problemàtiques del sistema de planejament territorial i urbanístic metropolità millorant així la concurrència en la planificació a diferents escales territorials.

Com a instrument d'ordenació urbanística integrada del territori metropolità es preveu la redacció del Pla Director Urbanístic Metropolità (i del Pla d'Ordenació Urbanística Metropolità, que s'encarregarà de desplegar el Pla Director). Aquest nou instrument urbanístic supramunicipal se situarà en una posició intermèdia entre el planejament territorial (tant el parcial com el sectorial) i el planejament urbanístic derivat, garantint més coherència entre el planejament territorial i l'urbanístic.

En aquesta nova situació, el planejament, que ha de fer-se sota criteris de sostenibilitat i cohesió social, no podrà anar desvinculat de la promoció d'un model urbanístic i territorial que tingui la voluntat de promoure una mobilitat més sostenible. Per tant:

En aquest context, amb la finalitat d'adaptar-se millor a la nova realitat jurídica i institucional de l'AMB i, també als principis del nou marc normatiu urbanístic de Catalunya, la Llei de l'Àrea Metropolitana ha regulat de manera més específica el rol que ha de desenvolupar l'AMB en matèria de planejament territorial i urbanístic. A grans trets, l'AMB passa a ser una administració que exercirà en plenes facultats la seva competència urbanística, amb un rol més actiu en la definició d'una estratègia territorial metropolitana. Participarà, doncs, en la definició de projectes estratègics, en la xarxa d'espais lliures, en la xarxa viària i en les infraestructures de transport, en l'habitatge i en l'activitat econòmica.

UN NOU MARC REGULADOR DE LA MOBILITAT I L'URBANISME

Tradicionalment, els models que adopten els desplaçaments de les persones i mercaderies s'han entès com una conseqüència derivada de la planificació sectorial d'altres elements territorials i econòmics, com ara la localització d'activitats o la construcció d'infraestructures de transport. Tanmateix, en la darrera dècada, a Catalunya s'ha configurat un nou espai de regulació en relació amb els desplaçaments de les persones i mercaderies amb el clar propòsit d'integrar la pràctica del planejament territorial i urbanístic amb la generació d'uns determinats patrons de mobilitat.

Amb aquesta finalitat, el Parlament de Catalunya va aprovar la Llei 9/2003, de 13 de juny de la mobilitat, la qual va suposar per primera vegada l'adopció de la mobilitat com a element substantiu de planejament i de gestió territorial.

Un any després, es va aprovar a Catalunya la Llei 10/2004, de 24 de desembre d'urbanisme, on es va fer referència a l'impacte generador de mobilitat que deriva dels nous

assentaments urbans. Per a tal efecte, aquesta llei va establir l'obligació d'acompanyar determinats instruments de planejament urbanístic amb un document de mesures correctores de mobilitat.

L'any 2006 va entrar en vigor el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, en què es desplegaven ambdues lleis a partir d'una nova eina d'avaluació de la mobilitat obligatòria per a l'aprovació de determinats plans o implantacions singulars. De forma general, aquests estudis tenen com a objectiu, sota els criteris del desenvolupament urbanístic sostenible, la definició de diferents línies d'actuació en matèria de mobilitat en funció de l'abast i la previsió de fluxos generats per les actuacions a desenvolupar. El decret estableix també uns criteris sobre la reserva d'aparcament de vehicles i bicicletes, així com normes de disseny urbà aplicables a l'hora de projectar els itineraris principals per als vianants, els ciclistes, el transport públic i el transport privat.

Els principals punts forts d'aquesta normativa poden resumir-se en:

- Es prioritzen els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social després d'un període en què el desenvolupament urbà havia prioritzat el transport privat.
- S'estableix com a prioritària la connectivitat dels diferents mitjans de transport, afavorint la intermodalitat i apostant per la xarxa integrada de mobilitat.
- Alhora, i com a mesura pionera a Espanya, s'estableix que els propietaris o els promotors han d'assumir el cost de dotar de transport públic un espai, zona de desenvolupament o implantació.
- A més de definir propostes relatives a infraestructures i serveis de transport públic (connexions de les xarxes, nous serveis i noves estacions), s'estableix també el requeriment de fer propostes relacionades amb la gestió sostenible de la mobilitat.

Amb tot, l'experiència dels darrers anys en l'aplicació d'aquesta normativa demostra la necessitat de vincular de manera més efectiva el planejament territorial i urbanístic amb el planejament de la xarxa de transports i dels serveis de transport. Alguns aspectes que en limiten la seva eficàcia són:

- L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) presenta poques variacions de contingut, malgrat que han d'acompanyar plans i projectes urbanístics d'entitat i finalitats diferents.
- Com a eina d'avaluació, l'EAMG no "ajuda" a considerar o modificar certes parts del pla urbanístic, sinó que les avalua i proposa solucions de forma que, a la pràctica, les propostes en matèria de mobilitat s'adaptin a la solució del pla i no a la inversa.
- No es dóna participació ni concertació amb els agents implicats i els responsables de les propostes de millora de la mobilitat que incorporen aquests estudis. Aquest fet, d'una banda, pot donar lloc a possibles incongruències entre les propostes referides a àmbits relativament propers i, de l'altra, genera una indefinició en el procediment sobre com, quan i qui ha de finançar les propostes.
- És difícil establir o incorporar legalment l'obligació d'assumir els costos de les propostes de millora dels EAMG en el pla urbanístic derivat o projecte d'implantació singular, per part dels promotors, ja que no preveu cap mecanisme legal per garantir l'execució de la proposta de finançament plantejada.

- No s'estableixen mecanismes de seguiment o de control de l'execució de les propostes de mobilitat que se'n deriven, una vegada aprovat el pla o projecte.
- En l'àmbit de les normes per al disseny urbà que estableix el decret, si bé es millora pel que fa a la concepció del repartiment de l'espai públic en favor de la mobilitat sostenible, és important l'extensió d'aquesta concepció en el conjunt de la ciutat. Addicionalment, l'aparcament en destinació no es consolida com una eina bàsica de la política de mobilitat, atès que no s'estableixen dotacions màximes d'aparcament en les noves promocions urbanístiques de caire no residencial.

En aquest context, és important que el nou marc de planejament territorial i urbanístic de l'AMB (particularment el futur Pla Director Urbanístic Metropolità) plantegi un conjunt de reptes i d'iniciatives per tal de contribuir a un model de mobilitat més eficient basat en sistemes de mobilitat de menor impacte.

Per això és necessari, com a desafiaments principals, que:

- S'estableixin mecanismes que facin més eficaç la vinculació de la mobilitat en totes les escales de planejament territorial i urbanístic metropolità.
- Es cerquin nous models de governança i de canals de participació, concertats tècnicament i financerament, i garantint la seva execució i la seva posterior monitorització.
- Es construeixi un model de repartiment equitatiu de la secció dels carrers per encabir-hi tots els modes de transport en concurrència i no en competència per l'espai.
- S'harmonitzi la relació entre el centre urbà i la perifèria urbana.

OBJECTIUS I INICIATIVES

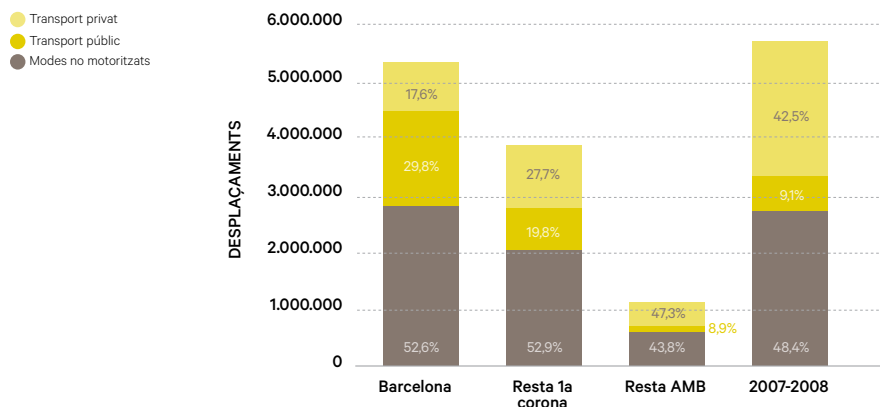
Establir mètodes de treball i canals de participació i concertació més eficaços per integrar millor les polítiques d'ordenació territorial i urbanística amb la mobilitat i el transport.

- Definició del marc legal que faci que la mobilitat sostenible sigui un paràmetre ineludible a l'hora d'establir els criteris d'emplaçament de futurs equipaments i serveis.
- Establiment d'un model de planejament urbanístic general i derivat en el marc del PDUM, que suposi el repartiment modal més sostenible possible, integrant la solució urbanística.
- Agilització dels mecanismes de subvenció/finançament de nous serveis vinculats a nous desenvolupaments urbanístics per part de promotors o propietaris (estudis d'avaluació de la mobilitat generada).
- Impuls de noves metodologies de treball per tal que es defineixi millor el finançament de les propostes, implicant els promotors i els propietaris en el finançament.

Definir uns paràmetres comuns de disseny urbà per tal d'harmonitzar al màxim possible la qualitat de l'espai públic relacionat amb la mobilitat en el territori metropolità.

- Promoció d'un disseny del viari urbà comú, en diferents escales de planejament, que faciliti les condicions d'operació del servei del transport públic en superfície, particularment de l'autobús.
- Revisió dels aspectes de les normes de disseny urbà que inclou el Decret 344/2006 a partir de l'experiència que té l'AMB en la redacció de projectes d'urbanització.
- Establiment d'un màxim de les places d'aparcament en superfície d'activitat.

Distribució modal dels desplaçaments segons l'àmbit metropolità de residència. Font: EMEF 2012



PRIORITAT 10. GESTIÓ DEL TRANSPORT, LES XARXES I LES INFRAESTRUCTURES

10.1. EL TRANSPORT PÚBLIC METROPOLITÀ

En la xarxa de transport públic metropolità, des del punt de vista de l'accessibilitat, a l'àrea metropolitana de Barcelona existeixen dos àmbits diferenciats:

- El continu urbà central, que disposa, en general, d'una concentració i integració acceptable de les diferents xarxes de transport públic. En aquest territori, les línies de Rodalies i d'FGC permeten un accés ràpid des de la resta del territori metropolità i de la RM i dins el continu urbà. El metro, el tramvia i l'autobús permeten una distribució interna més capil·lar. En aquest territori, la densitat poblacional és elevada i s'hi concentra la major part de la població del territori.
- La resta del territori (i també de la regió metropolitana), on hi ha una marcada construcció radial de la xarxa i una menor densitat d'oferta de transport públic que fa que es redueixi molt el nivell de servei i, per tant, l'accessibilitat del transport públic. La densitat poblacional, en aquest cas, és menor, i el tipus d'urbanisme conjuga amb major grau la dispersió territorial. També s'ubiquen fora dels nuclis urbans un gran nombre de polígons industrials.

La relació entre demanda i oferta de transport públic col·lectiu en aquests àmbits té relació directa amb la població resident i la compacitat en el territori: a més població i densitat de població, més rendibilitat dels serveis de transport i més oferta; a més fluxos, més oferta. No obstant, hi ha relacions metropolitanes importants que actualment segueixen sense assolir una quota de transport públic similar a d'altres.

El diferent grau d'accessibilitat territorial té conseqüències en l'ús quotidià dels mitjans de transport en funció del tipus de recorregut que es faci. D'acord amb el que mostra l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner 2012 (EMEF) s'observen:

- Fluxos amb un ús dominant del transport públic: es dona principalment en els desplaçaments interns a Barcelona ciutat i també en els que tenen com a origen o destinació la ciutat de Barcelona; és a dir, els que connecten la ciutat amb la resta de la primera corona del Sistema Tarifari Integrat (STI), la resta del territori metropolità i altres territoris. És important assenyalar diferències en funció del sentit dels desplaçaments de connexió amb Barcelona. Així, per a la població que ve de fora de l'àrea central i entra a Barcelona, és més factible i atractiu l'ús del transport col·lectiu que a la inversa. Molts dels fluxos de sortida des de Barcelona, en canvi, es dirigeixen tot sovint a polígons

industrials, amb mala o inexistent dotació de transport públic. Aquesta manca de capillaritat fa, doncs, imprescindible l'ús del transport privat.

- Fluxos amb un ús dominant del transport privat: és dóna principalment en els desplaçaments interns a la resta del territori metropolità, en les connexions entre la resta de la primera corona del STI (sense considerar Barcelona) i la resta de la regió metropolitana i, també, en les connexions entre la resta de la primera corona de l'STI i de la resta de de la RM amb altres territoris.
- Fluxos amb un ús intermedi del transport públic i del privat: es dóna en els desplaçaments interns a la resta de la primera corona de l'STI.

Una de les raons que en part explica aquest desajust, és la insuficient intermodalitat del sistema de transport metropolità, amb deficiències relacionades amb la informació integrada dels serveis, en els nodes, en la coordinació horària i, també, pel que fa a la seva imatge de marca. Si bé des de l'any 2001 a l'àrea de Barcelona s'ha implantat un potent sistema tarifari que ha creat la possibilitat de transbordament entre els diferents modes de transport públic sense que suposi un increment de cost per a l'usuari, aquest sistema no ha estat suficient per crear un sistema integrat de transport públic metropolità. A més de la despenalització tarifària derivada de la integració tarifària, cal aconseguir també la despenalització funcional dels transbordaments amb millores en els intercanviadors, en els horaris i en la informació a l'usuari, de manera que la intermodalitat sigui desplegada en una dimensió més àmplia.

De fet, la integració tarifària es va estendre en el si d'una xarxa madura on hi preexistien línies i itineraris molt consolidats sense considerar el replantejament de determinades línies existents. Les estructures de decisió poc clares han dificultat la configuració d'un model d'explotació òptim, ja que en molts casos se segueix treballant de manera independent, de forma que cal una visió més enllà de l'actual sistema competencial i concessional.

Un altre dels aspectes que no es pot obviar en el desenvolupament d'infraestructures dels darrers anys, és que moltes vegades han estat considerades com una finalitat en si mateixes, i no tant com un mitjà per aconseguir quelcom. Si bé les infraestructures de transport són una condició necessària per al desenvolupament econòmic dels territoris i per millorar el benestar i la qualitat de vida de la població, la situació de crisi vigent ha fet aflorar algunes febleses en la política d'infraestructures dels últims anys. L'excessiva creença en aquesta premissa ha comportat que algunes de les inversions dutes a terme no sempre hagin tingut en compte que el sector del transport és el que més energia consumeix, i sovint s'han prioritzat inversions milionàries que no sempre han suposat el retorn social i econòmic desitjat.

En els últims anys, les principals inversions en l'execució d'infraestructures de transport per a viatgers a l'àmbit metropolità s'han destinat principalment a estendre la xarxa ferroviària d'altres prestacions, la xarxa viària a l'àmbit de la segona corona metropolitana i, també, a l'ampliació de la xarxa de ferrocarril metropolità en l'àmbit de la primera corona metropolitana. Aquests creixements es contraposen amb la poca transformació del sistema ferroviari de rodalies, el qual, tot i formar una xarxa potent, a causa de la manca d'inversions en els darrers anys no ofereix un servei que respongui a les necessitats del territori i n'ha pogut impedir-ne un cert deteriorament.



Xarxa de rodalies d'Adif. Font: Barcelona Regional

Particularment, la seva estructura radial i el col·lapse a les hores punta li estan fent perdre competitivitat, fiabilitat i confiança, fent que el creixement del nombre de viatgers produïts en els darrers anys s'estiguin estancant. Les vies s'articulen a través d'una potent xarxa que passa per Barcelona, on l'estació de Sants n'és la seva estació central. La configuració de línies passant amb poques parades li dona una característica de metro semidirecte que permet travessar la ciutat i accedir ràpidament a diferents àmbits. Aquest túnel que travessen la ciutat, però, tenen una topologia que fa que l'estructura actual de la xarxa no pugui ajustar l'oferta a la demanda. Així, la demanda més important es troba a la costa, mentre que la configuració actual dels túnels no permet fer serveis costa-costa (el futur salt de línies de la Torrossa a l'Hospitalet de Llobregat i el pas dels serveis regionals per vies d'alta velocitat permetran guanys importants en aquest sentit).

Respecte a la xarxa d'autobús, com s'ha apuntat amb anterioritat, requereix una forta aposta que millori la distribució de l'oferta entre els diferents territoris metropolitans, ja que la congestió viària i la superposició de línies en alguns eixos disminueix l'eficiència i la velocitat comercial. Cal dir que sovint s'ha obviat l'execució d'adequacions urbanístiques a l'entorn de les estacions urbanes i interurbanes, així com condicionaments a la calçada en relació amb la millora de la velocitat comercial del transport en superfície.

Adicionalment, és important no deixar de banda l'estreta relació entre infraestructura i servei. La millora del servei (amb mesures associades a la modernització de les infraestructures i les instal·lacions, amb el material rodant, amb els esquemes de planificació dels serveis, amb el model de gestió empresarial, entre d'altres) és fonamental per incrementar la capacitat de les xarxes i, en general, millorar la qualitat dels desplaçaments. I, com es veurà més endavant, l'aplicació i implementació de mesures de gestió del vehicle privat és imprescindible per promoure una mobilitat més sostenible.

LES INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT PÚBLIC

Si bé en els apartats anteriors s'ha fet una exposició transversal del transport públic metropolità, tot seguit es pretén focalitzar l'estat de cadascuna de les infraestructures a través de les principals disfuncions i necessitats de millora per a les properes dècades. Aquesta lectura ajudarà a definir les prioritats en les infraestructures per tal d'incidir sobretot en les relacions d'ús dominant del transport privat. S'ha de tenir present que l'assimetria territorial metropolitana derivada de la dispersió i baixa densitat d'alguns destins té difícil solució, de forma que és important cercar alternatives més eficients que el transport públic regular.

La **xarxa de rodalies metropolitana, amb titularitat Adif**, està formada per un total de 467 km d'infraestructura ferroviària, dels quals 97 són de via única (línies Arenys de Mar-Maçanet, ramal de l'aeroport i Montcada-Vic). Amb 109 estacions, dóna cobertura a 77 municipis de la regió metropolitana de Barcelona.

La configuració de la xarxa és pràcticament igual a l'existent fa vint anys: no s'ha fet cap nova línia, ni perllongaments; tan sols s'han construït sis noves estacions (la Sagrera-Meridiana, Viladecans, Santa Susanna, Les Franqueses-Granollers Nord, Cabrera de Mar-Vilassar de Mar i Terrassa Est) i se n'han posat en servei altres que ja estaven construïdes (Rubí, Sant Cugat del Vallès i Cerdanyola Universitat).

No obstant aquesta situació, la demanda de viatgers va experimentar un creixement de pràcticament el 50 % entre els anys 1996 i 2006 des d'aleshores, els decreixements han estat constants (amb l'excepció de l'any 2011).

Cal remarcar que l'esmentada saturació de la xarxa i les nombroses incidències dels serveis (així com la manca de fiabilitat associada) són aspectes que incideixen negativament a l'hora d'escollir aquest mitjà de transport per realitzar els desplaçaments diaris. Així mateix, com s'ha dit, l'estructura actual de la xarxa (que no permet realitzar desplaçaments costa-costa o interior-interior sense haver de fer intercanvi) impedeix la captació dels fluxos que tenen lloc fora del nucli central metropolità, d'ordres de magnitud importants i que són realitzats en vehicle privat.

De forma resumida, la xarxa actual presenta un conjunt de deficiències que caldria resoldre:

- Saturació dels túnels urbans de Barcelona i, en conseqüència, manca de capacitat. El traspàs de circulacions pel nou túnel d'alta velocitat, si bé millorarà temporalment la situació, no és la solució, ja que a mitjà/llarg termini els problemes es mantindran.
- Adaptació de la xarxa als fluxos existents, no tots passant per Barcelona i el seu continu urbà. L'explotació del servei de Rodalies seguint un esquema "costa-costa" i "interior-interior" és un dels objectius del Plan de infraestructuras ferroviarias de Cercanías de Barcelona 2008-2015 del Ministerio de Fomento. El total d'inversions executades des de la seva presentació ha estat només d'un 7 %, i només s'ha posat en servei la nova línia R8, entre Granollers i Martorell (l'única línia de rodalies que no passa per Barcelona).
- Existència de trams en via única, que limiten la capacitat d'operació.
- Manca d'inversió en telecomunicacions i senyalització. La implementació del sistema ERTMS en els túnels urbans de Barcelona i als combois optimitzaria la capacitat dels mateixos.
- Poca cobertura de la xarxa. Caldria ampliar-la per donar servei a més població, amb noves infraestructures, ja siguin noves línies, noves estacions o perllongaments de les

actuals. En aquest sentit, remarcar també el fet que només el 29 % de les estacions de rodalies estan dotades d'aparcaments de dissuasió.

- Problemes d'accessibilitat a les estacions. El 75 % de les estacions de rodalies no estan adaptades a persones amb mobilitat reduïda (PMR). El Pla de Rodalies de Barcelona 2008-2015 plantejava invertir 350 € en la modernització de les estacions.

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). L'oferta metropolitana d'FGC l'integren dues línies separades, ubicades en els corredors del Vallès i del Llobregat-Anoia. La infraestructura ferroviària té 143 km de longitud i disposa d'un total de 73 estacions. En aquestes vies hi operen diferents tipus de serveis: els serveis urbans a Barcelona amb freqüències similars a les del metro (L6, L7, L8), els serveis dels anomenats Metro del Vallès i del Metro del Llobregat-Anoia, i els serveis de rodalies de la Línia Llobregat-Anoia.

L'any 2012 les dues línies van transportar 75 milions de passatgers, demanda que ha experimentat des de l'any 2000 un increment del 32,2 %. Les raons d'aquest increment no es deuen a la posada en servei de nous quilòmetres de via, sinó que s'ha fet a partir de diverses actuacions de millora del servei que han incrementat la seva capacitat i qualitat.

Particularment, entre el període 2000 i 2011 hi ha hagut un increment anual del 24,7 % dels quilòmetres en servei, fet que ha comportat un augment notable de la demanda dels corredors ja servits.

Pel que fa a la línia del Llobregat-Anoia, les millores han permès disposar en hora punta un tren cada 5 minuts en el tram Pl. d'Espanya-Martorell i un tren cada 20 minuts a les línies en direcció als ramals de Manresa i d'Igualada (encara que amb uns temps de viatge poc competitius respecte del vehicle privat). L'increment de la capacitat s'ha fet a partir de la realització de diverses inversions, entre les que destaca el desdoblament de la via entre Barcelona i Martorell. El conjunt d'inversions d'aquest corredor ha comportat que el grau d'accessibilitat als trens i a les estacions arribi al 100 %.

Quant a la línia del Vallès, tot i que les millores no han estat tan evidents, amb la introducció de modificacions en els sistemes de senyalització i de control que es van posar en marxa l'any 2009, es va poder incrementar la capacitat de les vies en hora punta (es va passar d'un interval de 30 a 32 trens/hora en les sortides des de la Plaça de Catalunya).

Amb tot, les línies metropolitanes d'FGC presenten una sèrie de qüestions que caldria resoldre:

- Atès que en el tram urbà comprès entre la Plaça de Catalunya i Gràcia hi conflueixen tots els serveis i que l'explotació de la línia està al límit de la seva capacitat, és vital executar actuacions a curt termini que permetin ampliar-ne la capacitat i absorbir la demanda existent i potencial no coberta (que es deriven dels perllongaments de Terrassa i Sabadell). La planificació existent de fet, ja planteja diverses millores en el cantonament de la via i l'execució d'una cua de maniobres a l'estació de la Plaça de Catalunya, mesures que permetrien augmentar en gairebé un 30 % la capacitat de la línia del Vallès (el projecte constructiu de la cua de maniobres de la Plaça de Catalunya està finalitzat).
- Més a llarg termini, les necessitats de mobilitat metropolitanes futures requereixen incrementar la cobertura territorial ferroviària i la capacitat de la xarxa i, de la mateixa manera que la xarxa d'ADIF, FGC també ha de plantejar solucions en aquesta línia. En



Xarxa de metro actual. Font: Barcelona Regional

aquesta direcció, hi ha planificada la connexió de les dues línies a Barcelona (Gràcia-Plaça Espanya) i un nou perllongament cap al Vallès passant per Horta.

- Pel que fa a les condicions de les estacions, resta encara fer accessibles algunes estacions de la línia del Vallès i incrementar la capacitat de viatgers en espera d'algunes andanes, tant pel que fa a la llargada com a l'amplada. També manca suprimir tres passos a nivell en la línia Llobregat-Anoia.

Xarxa de metro (TMB). El servei de metro de l'AMB disposa d'una extensa xarxa que cobreix el nucli més central de la metròpolis; és a dir, Barcelona i els municipis més propers, arribant a un total de 2,4 milions de persones. El servei, de titularitat de l'AMB i explotat per l'empresa Ferrocarril Metropolità de Barcelona SA, està integrat per un total de 7 línies, 141 estacions i 123 km de xarxa.

Es tracta d'una de les principals xarxes de metro a Europa amb una alta densitat d'estacions (la distància mitjana entre parades menor de 800 metres) i també per un servei ampli per habitant, que anualment es tradueix en una oferta de gairebé 6.500 places/km/any per habitant.

Aquest servei, que va transportar 373,5 milions de passatgers l'any 2012, contribueix decisivament al fet que el transport públic en l'àmbit més central de la metròpoli tingui una quota de mercat lleugerament superior a la del vehicle privat.

En els darrers anys, la xarxa de metro ha tingut una expansió notable que, de fet, ha captat la majoria de les inversions que s'han fet en transport públic metropolità. Entre els anys 2000 i 2011 hi ha hagut un increment de la xarxa de 21,4 km, període en què la demanda de viatgers va augmentar en un 32 %. S'ha de tenir present, però, que aquest creixement, similar al dels anys setanta i vuitanta, s'ha fet després de períodes anteriors amb molt poc creixement. A partir dels perllongaments de les línies L2, L3 i L5 i de l'obertura de noves línies (la L11 i els trams amb menys demanda de la L9/10), el metro ha arribat a zones urbanes fins ara no cobertes millorant molt l'accessibilitat.

A més de l'ampliació de la infraestructura, en els darrers anys s'han dut a terme un conjunt d'actuacions que han permès fer un salt important pel que fa a la qualitat global del servei prestat. S'han executat actuacions en infraestructures, com ara la remodelació d'estacions

i de trens, millores en l'accessibilitat de la xarxa, s'ha incorporat nou material mòbil i s'ha guanyat en seguretat i en informació als usuaris, entre altres aspectes.

La planificació prevista tant en el Pla Territorial Metropolità de Barcelona com en el Pla Director d'Infraestructures 2011-2020 de l'ATM preveu finalitzar l'execució de la L9/L10, diversos perllongaments i nous intercanviadors que ampliaran encara més la cobertura i ajudaran a fixar la xarxa en malla, ja que s'incrementaran les connexions entre les diferents línies.

Aquests nous creixements, però, comportaran un esquema de xarxes principalment horitzontal, de forma que les connexions verticals continuaran en bona part penalitzades respecte a les horitzontals. Serà imprescindible atorgar un rol de complementarietat a l'autobús en aquest tipus de relacions internes.

A més de l'ampliació de la capacitat, a causa de l'antiguitat de part de la xarxa de metro, es requerirà l'execució d'actuacions de millora i de modernització de les vies i instal·lacions per tal de millorar-ne la qualitat, la seguretat i l'eficiència global. Un dels aspectes a destacar en aquesta qüestió és la millora de l'accessibilitat de la xarxa a persones de mobilitat reduïda. Així, malgrat que en els darrers anys s'han assolit guanys importants en l'accessibilitat a les estacions de metro, el grau d'accessibilitat encara no s'ha completat al 100 %. Existeixen diferents estacions d'intercanvi de línia que encara presenten mancances evidents pel que fa l'accessibilitat³.

Xarxa de tramvia metropolità. Va posar-se en servei l'any 2004 i està configurada a partir de dues xarxes separades però amb característiques comunes, ubicades a l'àmbit del Barcelonès-Llobregat (Trambaix) i a l'àmbit al Barcelonès-Besòs (Trambesòs). En l'actualitat, està integrada per 6 línies i gairebé 30 km de via amb plataforma reservada exclusiva, excepte en les interseccions entre carrers. La bona acceptació que ha tingut el servei entre la població ha fet que la demanda s'incrementi de forma continuada any rere any. Concretament, l'any 2012 el servei va arribar als 23,7 milions de passatgers. Bona part de la demanda, concretament el 65 % dels viatges, la capta el Trambaix, de forma que la menor accessibilitat del Trambesòs al centre de la ciutat i la menor densitat de població en limiten el seu ús.

Cal millorar, sobretot, l'increment de la velocitat comercial en determinats trams per tal de guanyar competitivitat respecte al vehicle privat. Per a tal efecte, a banda d'efectuar correccions en els traçats d'alguns trams, fa falta establir un sistema d'ordenació semafòrica a les interseccions amb carrers, per tal que els semàfors del tramvia es coordinin amb la resta de semàfors de circulació de vehicles. Encara que en l'actualitat existeixen punts on s'atorga prioritat de pas al tramvia (prioritat dinàmica), es fa necessari incrementar-los per tal que aquest sistema guanyi velocitat.

Un altre dels aspectes claus en el desenvolupament d'una xarxa metropolitana tramviària passa per connectar les dues xarxes (Trambaix-Trambesòs) pel centre de Barcelona, i també per executar nous perllongaments que permetin incrementar la cobertura territorial d'aquest mitjà de transport (particularment en corredors en què l'oferta de transport en autobús ja no pugui absorbir la demanda i tenint en compte que el tramvia és un sistema de superfície d'alta capacitat).

Xarxa d'autobusos. Actualment, l'oferta principal dels serveis d'autobús metropolità a l'AMB, la conformen els serveis dins la primera corona metropolitana, dels quals l'AMB n'és titular i que gestiona de forma directa a través de Transports de Barcelona, SA o de forma indirecta,

³ Actualment hi ha adaptades més de 85% de les estacions. Resten les que requereixen unes obres més complexes i costoses. Destaquen Plaça Espanya, Plaça de Sants, Urquinaona i Verdaguier, que són importants intercanviadors.

mitjançant concessió administrativa. L'any 2012 aquesta oferta va transportar un total de 241,6 milions de viatgers en els serveis integrats. A més, en la segona corona metropolitana, diferents municipis disposen de servei de transport urbà, oferta que es complementa amb els serveis interurbans dels quals la Generalitat de Catalunya en té la titularitat.

Els autobusos, junt amb el tramvies, configuren la xarxa de transport públic de superfície i són el mode que dona més accessibilitat als vianants. Aquest avantatge, però, té les limitacions pròpies de compartir el viari amb el transport privat, el de mercaderies, etc. i això fa que sovint no sigui prou competitiu en termes de velocitat comercial. D'altra banda, també és el sistema més flexible perquè, al no estar tan lligat a la infraestructura, els seus recorreguts es poden adaptar a la demanda o a les circumstàncies sobrevingudes com esdeveniments i obres. Aquesta flexibilitat, però, no s'ha fet palesa fins 10 anys després de l'entrada en servei de la Integració Tarifària.

A l'àrea metropolitana de Barcelona, l'origen del servei d'autobusos ha estat molt condicionat pel sistema de concessions i per la penalització tarifària i funcional dels transbordaments i, per tant, ha estat més de "línies" que no de "xarxa". Aquesta concepció, palesa fins i tot en eslògans publicitaris "Tothom té el seu bus" va quedar fortament arrelada i inamovible, de manera que bona part de la xarxa respon encara a aquelles velles concepcions. Aquest sistema fa, doncs, que es produeixin nombroses duplicitats i trams comuns de les línies, que apareguin punts amb baixa freqüència i d'altres amb mancances reals d'oferta o amb poca percepció de la mateixa per problemes de regularitat. L'existència de carril bus en el conjunt de les xarxes metropolitanes (143,4 km a Barcelona ciutat) ajuda a mitigar parcialment alguna d'aquestes problemàtiques.

D'altra banda, en el continu urbà, han anat proliferant les parades i, amb la voluntat de fer-ne més accessible el servei, s'ha tendit a reduir la distància entre elles fins a menys de 300 m. Això, lligat a una semaforització pensada per al transport privat, penalitza molt la velocitat comercial i el temps de recorregut, fet que obliga a augmentar el material mòbil per tal d'assolir les freqüències desitjades i que redueix la cobertura tarifària del servei.

Fora del continu urbà, la problemàtica esdevé similar però per uns altres motius, com ara que, dins els nuclis hi ha poca freqüència de pas d'autobusos ja que hi ha menys densitat de població, que l'ús del cotxe està molt estès, i, en els interurbans, les demores es produeixen per la congestió de la xarxa.

La problemàtica es pot resumir en: poca velocitat comercial i poc efecte xarxa entre les diferents línies d'autobús així com en la resta de transports públics.

Val a dir, però, que en els darrers dos anys s'han produït importants millores:

- Implantació de la nova xarxa ortogonal de Barcelona. És un intent de racionalització de la xarxa per crear una malla i uns intercanvis fàcils que permeten augmentar freqüències en aquest corredors i millorar els temps de viatge a base d'intercanvis.
- Nous aplicatius amb informació en temps real del pas dels autobusos i també a les parades. El coneixement del temps de pas permet que l'usuari pugui gestionar millor el seu temps.



Intercanviadors modals a l'AMB.

Font: Barcelona Regional

- Implantació de les xarxes bus exprés. Aquestes milloren freqüència i creen serveis semidirectes que aprofiten, si és possible, els carrils reservats.
- Informació dels itineraris d'intercanvi, tant a la web com al carrer. Aquesta informació és molt útil especialment per als usuaris poc habituals.
- Implantació del carril bus i bus-VAO en alguns corredors. Aquesta costosa implantació que no ha tingut, de moment, el nivell d'utilització desitjat en alguns casos, permet un guany important de temps per als autobusos i, a més, promou el canvi d'hàbits incentivant un nivell més alt d'ocupació en els viatges en vehicle privat.

La flexibilitat operativa que possibiliten els autobusos és una oportunitat, i més ara en el context de crisi econòmica i manca de recursos, de cara a reestructurar la xarxa, afavorint el paper de la xarxa d'autobusos com a mode de transport per si mateix o com a complement dels modes de més capacitat als quals dona capillaritat.

Intercanviadors modals. A la xarxa ferroviària que discorre per l'àrea metropolitana, s'hi localitzen un total de 27 punts d'intercanvi entre diferents mitjans de transport (sense considerar els serveis d'autobús urbà). Els intercanviadors amb més nombre de modes que hi conflueixen són Pl. Catalunya, Sants, Arc de Triomf i la Sagrera.

La majoria dels intercanviadors se situen dins de Barcelona o en el seu continu més proper, resseguint la xarxa de metro. Per tant, s'evidencia una manca de punts d'intercanvi fora de la conurbació central, particularment d'aquells de connexió entre FGC i Rodalies Renfe. Cal tenir en compte que els intercanviadors dibuixen la malla de transport, distribueixen els fluxos de viatgers i faciliten les possibilitats d'accedir a diferents punts del territori.

A més d'aquests punts intermodals, existeixen altres punts d'intercanvi de línia entre un mateix mitjà de transport (11 són per a correspondències entre línies de metro, 4 per a correspondències entre línies d'FGC i 5 per a correspondències entre línies de Rodalies Renfe), fet que implica que les connexions es realitzin dins de les mateixes instal·lacions de l'estació. En tot cas, el fet de compartir la infraestructura no significa necessàriament que l'itinerari d'intercanvi sigui fàcil d'efectuar o que estigui adaptat a persones amb mobilitat reduïda. En altres casos, els punts d'intercanvi necessiten actuacions per tal de millorar la seva operativitat.

Finalment, cal pensar en les possibilitats d'intercanvi amb el vehicle privat que es donen en els intercanviadors fora de l'àmbit central metropolitana, mitjançant els aparcaments de dissuasió. En l'àmbit de l'àrea metropolitana, existeixen actualment 23 aparcaments de dissuasió (Park & Ride) sobre un total de 47 estacions ferroviàries fora de la conurbació central, dels quals 19 estan a la xarxa de rodalies d'Adif i 14, a la xarxa d'FGC. La gran majoria són gratuïts; només dos són de pagament i uns altres dos són gratuïts si es disposa de passis de transport.

Tenint en compte els efectes adversos de l'ús del vehicle privat en la mobilitat diària, la promoció i construcció d'infraestructures i instal·lacions destinades a millorar aquest tipus d'intercanvi haurien de ser contemplades a curt i mitjà termini.

Tenint present tots els paràmetres que conflueixen en el transport públic metropolitana caldria preveure que:

- Es potenciï la intermodalitat en la planificació i gestió de la xarxa de transport metropolitana.
- S'ampliï el nombre d'intercanviadors modals i millora dels existents, per tal de mallar l'oferta de transport, distribuir els fluxos de viatgers i facilitar les possibilitats d'accedir a diferents punts del territori.
- Es millorin els sistemes d'informació dels diferents operadors.
- Es respongui a les demandes de modificació i millora del sistema tarifari respecte a l'ordenació del territori i les noves demandes socials.
- Es promogui a mitjà termini l'increment de la cobertura territorial de les línies d'ADIF, donada la saturació que presenta l'actual sistema de ferrocarril de rodalies.
- Se cerquin les solucions en la millora de capacitat en el tram central urbà d'FGC i, a mitjà termini, que s'ampliï la cobertura territorial urbana i metropolitana d'FGC.
- Es consolidi el tramvia com a mode de transport de capacitat mitjana en diferents corredors de mobilitat metropolitans.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Millorar el sistema tarifari i la complementarietat metro-tren-autobús-tramvia.

- Millora del sistema tarifari, establint les bases per reordenar el sistema aprofitant la implementació de la nova T-Mobilitat i del futur centre d'informació i gestió del transport públic de Catalunya.
- Creació d'una visió integrada del conjunt de les línies d'autobús, independentment de l'operador.

- Promoció de la complementarietat del tramvia i de l'autobús, racionalitzant serveis.
- Desenvolupament de plataformes reservades per a autobusos, tant en vies urbanes com en vies interurbanes o d'alta capacitat.

Potenciar els intercanviadors modals.

- Impuls de la millora i la construcció d'intercanviadors i terminals d'autobusos de diferents escales en les principals entrades a les ciutats d'acord amb l'establert al Pla Director d'Infraestructures 2011-2020, per ampliar el model més enllà dels intercanviadors de Sants, Estació del Nord i Sagrera Meridiana-TAV i el futur intercanviador de la Sagrera.
- Configuració d'un model de gestió i d'exploració dels intercanviadors i de les terminals d'autobusos.
- Desplegament de la gestió integrada de les tarifes de l'aparcament del vehicle privat amb els títols de transport (Park & Ride) en el conjunt d'intercanviadors, amb independència de la titularitat de l'aparcament.
- Ampliar, regular i millorar les condicions dels aparcaments d'intercanvi a les estacions ferroviàries (Park & Ride).
- Millora i ampliació dels sistemes d'informació en temps real de tots els serveis de transport públic de l'AMB, garantint la informació a les parades i també al llarg de l'itinerari.

Completar la xarxa de rodalies ferroviàries per respondre a la demanda de serveis futura i també per fer-la més fiable.

- Finalització de les actuacions a Rodalies seguint les pautes del PDI i del Plan de Infraestructuras ferroviarias de Cercanías de Barcelona 2015 del Ministerio de Fomento.
- Redefinició dels projectes pendents, com la línia orbital ferroviària, el túnel Diagonal Rodalies, i diverses ampliacions de línies en el subsistema de segona corona.

Millorar la capacitat de la xarxa d'FGC per absorbir la demanda existent i potencial.

- Execució de les obres nodals per millorar la funcionalitat, com la cua de maniobres a l'estació de Plaça Catalunya.
- Ampliació de la cobertura territorial de la xarxa d'FGC a Barcelona creant noves centralitats urbanes (integració Vallès-Llobregat) i establint una nova connexió amb el Vallès.
- Desenvolupament d'un pla de millora d'estacions i d'eliminació de passos a nivell.

Continuar amb l'ampliació i millora de la xarxa de ferrocarril metropolità planificada així com la del tramvia.

- Impuls de les actuacions en infraestructura (connexions, perllongaments, noves línies) i estacions de metro incloses al PDI 2011-2020 amb accions de rehabilitació i remodelació, adaptació d'estacions i adequació d'espais.
- Definició i execució de la connexió de les xarxes del Trambaix i del Trambesòs per tal de donar continuïtat a l'eix de la Diagonal de Barcelona i ampliar l'abast territorial del tramvia.

Millorar els sistemes de transport de capacitat mitjana en superfície.

- Estudi de les necessitats dels sistemes de transport de capacitat mitjana en superfície.



Principal xarxa viària a l'AMB
Font: Barcelona Regional

- Estudi integral de l'impacte d'aquest sistema des del punt de vista de les connectivitats, congestió de la mobilitat, contaminació, interacció amb altres sistemes, entre altres factors, per tal d'ajustar al màxim la seva implantació.

10.2. LA XARXA VIÀRIA METROPOLITANA

La xarxa viària que discorre pel territori metropolità de Barcelona està constituïda per un conjunt de vies de diferent capacitat que s'han desenvolupat al llarg dels anys seguint els corredors històrics: primer, seguint l'eix mediterrani; segon, d'accés a la capital catalana i, posteriorment, però de forma menys palpable, en vies transversals a Barcelona. A aquest conjunt de vies principals i secundàries, s'hi ha d'afegir la xarxa urbana. L'existència a finals dels anys setanta d'aquesta potent xarxa ha fet que tot el desenvolupament urbà i de carreteres giri entorn d'aquestes vies i s'hagi dirigit cap aquí, de manera que la xarxa de connexions intermunicipals ha quedat oblidada engolida dins dels nuclis urbans.

En conjunt, l'àrea metropolitana aplega una cinquantena de vies principals i secundàries, de titularitat i gestió diferents: Administració General de l'Estat, Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona i altres per delegació d'aquestes a l'àmbit local o metropolità. Un cas particular és el de les Rondes de Barcelona, la titularitat de les quals és compartida per l'Estat, la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona i el Consell Comarcal del Barcelonès. La seva gestió, però, és delegada al Consell Comarcal (de fet, amb la creació de l'AMB aquesta competència passa a recaure en aquesta nova administració).

Aquesta xarxa així estructurada presenta un conjunt de deficiències, ja conegudes i explicitades en diferents instruments de planejament vigents (PTMB, PITC), que es poden resumir en:

- Sobreutilització de les vies de pas metropolitanes.
La posició estratègica de Catalunya com a territori de connexió entre la península ibèrica i la resta d'Europa comporta que el trànsit de persones i de mercaderies de

pas, es realitzi per les vies d'alta capacitat del corredor del Mediterrani que, a l'àrea metropolitana, es barreja amb el trànsit intern de l'àmbit, ja que en molts casos no hi ha vies alternatives. Així mateix, el trànsit de llarga distància o de pas generat als principals pols metropolitans (Port, ZAL, polígons industrials, etc.) també utilitza aquestes vies d'alta capacitat. En conseqüència, es produeix una barreja de tipus de fluxos (de pas, connectius o interns) que sobrecarrega l'actual xarxa i genera diferents impactes negatius sobre el territori i la població.

- Manca de mallat

La xarxa viària metropolitana eminentment radial amb centre a Barcelona (si bé s'han realitzat diverses actuacions de mallat en els darrers anys), pateix encara la manca de connexions excèntriques a la capital catalana, que mallin l'estructura actual i permetin realitzar itineraris sense haver de confluir en les proximitats de Barcelona.

En aquests darrers anys, els fluxos entre els municipis metropolitans fora de Barcelona han experimentat un creixement notable. Cal pensar les conseqüències que ha tingut sobre el trànsit metropolità de la redistribució territorial dels llocs de treball (activitats econòmiques) i dels habitatges cap a la segona corona metropolitana. La manca de connexions transversals sense passar per l'àmbit central metropolità ha incrementat la congestió de les vies, el temps de desplaçament i les distàncies recorregudes. Un cas especialment singular és el de la manca de connexió A2-AP7, que resta amb les obres aturades.

- Escassa xarxa intermèdia que permeti millorar la capillaritat

La configuració actual de la xarxa viària metropolitana pateix una manca de connexions o articulacions entre les vies d'alta capacitat (autopistes i autovies) amb la xarxa local i urbana. De fet, part de les vies urbanes s'ha transformat funcionalment en vies de connexió amb uns trànsits molt superiors als inicialment projectats. Les vies d'alta capacitat, alhora, suporten trànsits interurbans de curta distància que es podrien resoldre amb altres alternatives viàries de tipus secundari, si existissin.

En conseqüència, es produeixen situacions de congestió importants en alguns punts d'enllaç entre ambdós tipus de xarxa (nusos o enllaços entre vies d'alta capacitat i la xarxa urbana no dissenyats per suportar aquests trànsits) i en certs trams urbans que han passat a configurar-se com a interurbans, fins i tot amb un trànsit de vehicles pesants molt superior al que per disseny i condicions de seguretat pot suportar (com a exemples clars, el Barcelonès Nord i la franja del Vallès tocant a l'AP7).

El fet que la titularitat i la competència en la planificació de les vies d'alta capacitat i de la xarxa urbana estiguin ben definides, i que, en canvi, aquesta xarxa connectiva no la tingui, pot haver influït en la manca d'aquest enfocament global i adaptat a la realitat metropolitana.

ESPAI VIARI I AUTOBÚS

Les deficiències de la xarxa generen en conjunt situacions freqüents de congestió en diferents punts de la xarxa viària urbana i metropolitana que comporta, entre d'altres, una pèrdua de la velocitat comercial del transport públic de superfície. En aquest sentit, la planificació i la gestió de la xarxa viària a més d'anar adreçada a millorar la qualitat dels desplaçaments dels usuaris del vehicle privat, també s'han de posar al servei del transport públic.

En la direcció de potenciar l'efectivitat de les inversions dels serveis de transport, es poden desenvolupar diferents actuacions a la xarxa viària que poden resoldre situacions de conflicte sense haver de recórrer a un increment de l'oferta. La construcció de carrils bus urbans o interurbans (amb plataformes viàries total o parcialment segregades, la utilització de les quals està reservada o restringida a autobusos o vehicles d'alta ocupació), punts d'avançament en punts de retenció viària habitual o millores en l'emplaçament de les parades dels itineraris urbans o interurbans són les principals solucions en aquesta línia. Així mateix, existeixen també altres mesures en la millora de la velocitat comercial referides a la gestió del trànsit, com ara l'atorgament de prioritats semafòrica en cruïlles o en punts conflictius, o la instal·lació de sistemes d'ajut a l'exploració activant prioritats de forma automàtica.

La planificació de les infraestructures de transport col·lectiu i també els plans de serveis de transport de Catalunya incorporen un conjunt de mesures amb aquesta finalitat. Particularment, l'any 2006 el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya i posteriorment el Pla de Transports de Viatgers de Catalunya (2009) van recollir un conjunt de nous carrils bus en vies interurbanes. També l'any 2009, el Pacte Nacional per a les Infraestructures aprovat per la Generalitat de Catalunya es plantejava un objectiu ambiciós. Concretament, s'acordava la creació de carrils específics per a l'autobús en els corredors d'entrada a Barcelona i a les entrades de les principals ciutats metropolitanes, i la configuració de corredors preferents d'autobús d'àmbit metropolità i vies exprés en els principals corredors viaris. En total, es proposava actuar sobre 200 quilòmetres de carreteres catalanes per al transport públic amb la finalitat d'incrementar la capacitat de transportar viatgers a través de la xarxa viària (estimat en un 20 %) i reduir el temps de viatge.

Malgrat aquest objectiu ambiciós, tal com ha passat en les infraestructures ferroviàries de rodalies, les millores han estat de moment puntuals i, en general, els canvis no han estat significatius. Els únics carrils bus-VAO que funcionen són el del Maresme (el tram de la C-31 entre Sant Adrià de Besòs i Plaça de les Glòries) i el carril bus-VAO del Vallès (C-58 entre Ripollet i l'Av. Meridiana). Així mateix, actualment es troben en estudi el del Baix Llobregat Nord (a la B-23 d'entrada a Barcelona per la Diagonal), el del Baix Llobregat Sud (a la carretera C-245) i el de la C-31 entre Montgat i Sant Adrià.

En l'entorn urbà de les ciutats, el carril bus urbà és una actuació que pot afavorir l'exploració del servei dels autobusos i millorar els seus paràmetres de qualitat. En conjunt, les actuacions desenvolupades fins ara són puntuals i poc esteses al conjunt de ciutats metropolitanes. Amb tot, destaca la ciutat de Barcelona que actualment disposa d'un total 142 quilòmetres, un 16,3 % més respecte l'any 2009. Així mateix, altres ciutats com Badalona i l'Hospitalet de Llobregat també estan estenent els carrils bus urbans.

Si bé el context general de crisi econòmica agreuja aquesta situació, es constata que en conjunt les inversions viàries no han estat enfocades a millorar la situació del transport de superfície. A més, el fet que l'administració titular de les vies i la que opera el servei siguin gairebé sempre diferents fa que no es tingui una resposta ràpida a les necessitats de la circulació dels vehicles en servei. En qualsevol cas, també s'han de tenir present com a factor agreujant els conflictes derivats de qualsevol modificació en el repartiment dels usos entre modes de transport de l'espai públic.

Finalment, encara que no es tracti d'actuacions pròpiament en infraestructura, cal considerar també un conjunt d'accions urbanístiques adreçades a millorar l'entorn de les estacions i de les parades, de manera que l'accés físic sigui l'adequat quant a itineraris, senyalització, condicions de seguretat, adequació a PMR, i altres deficiències.

Per tal d'afrontar amb èxit tots els reptes i les variables de la xarxa viària metropolitana, cal que:

- S'especialitzi la xarxa viària amb funcions específiques per a cada tipus de via i que es planifiqui i s'executin actuacions adients a aquests criteris, bona part d'elles de gestió eficient.
- Es potenciï la xarxa intermèdia de connexió entre la trama urbana i la xarxa d'alta capacitat.
- Se cerquin les solucions alternatives per a la mobilitat d'accés a l'àmbit central metropolitana, promovent l'ús del transport públic.
- S'augmenti la connectivitat entre els municipis situats als marges dels dos rius que travessen el territori metropolitana (el Llobregat i el Besòs).
- Es millorin les connexions mar-muntanya, particularment entre el Maresme i el Vallès, i la distribució del trànsit intern urbà generat per recorreguts interurbans.
- Es millori l'accessibilitat de certs barris dels nuclis urbans amb la xarxa local.
- Es construeixi una xarxa viària al servei de la millora de la velocitat comercial del transport públic de superfície.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Establir nous enllaços viaris i connexions, i millorar i augmentar la capacitat de determinades vies, així com construir noves vies i accessos.

- Impuls de perllongaments i ampliacions en vies del subsistema viari del Baix Llobregat i el Barcelonès Nord.
- Intervenció en rondes, accessos a l'estació de Sagrera, accés viari al port, desdoblament de carreteres i vials de ronda.

Construir nous carrils bus interurbans i avaluar la possibilitat que siguin també aptes per a la circulació de turismes d'alta ocupació, així com nous eixos reservats per al transport públic de superfície

- Priorització dels següents eixos viaris i àmbits: Barcelona-Molins de Rei (B-23), accés a l'aeroport (B-22), Universitat Autònoma de Barcelona, Castelldefels-Barcelona (C-31 o C-32), Cerdanyola-Ripollet (N-150), Barberà-Sabadell, Barcelonès Nord i Montgat-Sant Adrià (C-31).
- Intervenció de manera prioritària dels següents corredors: Castelldefels-Cornellà (C-245), Santa Coloma-Sant Adrià (marge esquerre del Besòs), Front marítim de Badalona, Badalona-Can Ruti, El Prat-Sant Boi i Cerdanyola-Sant Cugat.

10.3. LES GRANS INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT I ELS NODES METROPOLITANS

En l'actual context de globalització creixent, en què les economies s'internacionalitzen i els processos productius deixen de tenir en compte les fronteres i lògiques tradicionals, continua sent cert que el creixement econòmic i la productivitat estan condicionats en gran mesura per l'adequada dotació d'infraestructures de transport, ja que en elles és on es materialitza la mobilitat inherent de la globalització.

LES PORTES INTERNACIONALS

En el cas del territori metropolità de Barcelona, la importància de les infraestructures de connectivitat exterior és capital per aconseguir una satisfactòria integració en l'economia global. En els darrers anys, ha augmentat molt el grau d'obertura de l'economia catalana a l'exterior i això fa que les infraestructures de transport siguin imprescindibles per no limitar ni les potencialitats del territori ni el desenvolupament socioeconòmic de la regió.

El port, l'aeroport de Barcelona i l'estació de Sants són les principals infraestructures nodals del territori metropolità amb l'exterior, en l'àmbit local, nacional i internacional, i són els més importants punts d'entrada i sortida de mercaderies i de viatgers de Catalunya. Catalunya és la primera regió exportadora estatal, amb un pes que se situa al voltant del 30 %. Per explicar-ho en ordres de magnitud, el port mou un volum anual de mercaderies a l'entorn dels 43 milions de tones, 2 milions de TEU i 630 mil vehicles i uns 2,5 milions de passatgers; mentre que l'aeroport mou 35 milions de viatgers l'any i unes 100.000 tones de mercaderies; l'estació de Sants mou 6 milions de passatgers de llarga distància a l'any, 4,9 milions de mitjana distància i 18,5 de rodalies. La ubicació de diferents àrees logístiques i polígons industrials al voltant del port i l'aeroport, la centralitat dins de l'àmbit de la mega-regió Barcelona-Lió, constitueixen aquest àmbit com un dels que té més potencial econòmic de la RM.

L'AEROPORT

L'aeroport de Barcelona-el Prat situat al sud-oest de la Ciutat Comtal i a només 3 km del port de Barcelona, és una peça fonamental per a l'economia catalana i, en concret, per als negocis a escala nacional i internacional, el sector logístic i la indústria turística. Per modernitzar i preparar l'aeroport de Barcelona de cara a la demanda futura del trànsit aeri s'han executat diverses actuacions sense precedents tant pel que fa a infraestructures com a serveis.

El Pla Director de l'Aeroport de 1999 va definir les actuacions per permetre una ampliació de la capacitat de l'aeroport, assolir els 50 milions de passatgers l'any 2015 i seguir creixent més enllà, fins a un màxim de 70 milions de passatgers amb les següents actuacions. El conjunt d'aquestes complexes actuacions pretén, d'una banda, configurar Barcelona com a un aeroport capaç d'oferir vols directes cap a altres continents, i de l'altra, augmentar les connexions tant nacionals com internacionals amb Europa. L'ampliació del Pla Barcelona suposa un augment significatiu de la capacitat operativa aeroportuària, però sobretot de la disponibilitat d'espais i de drets d'enlairament o d'aterratge (*slots*) per a les aerolínies.

Cal destacar en aquest sentit les sinergies entre el port i l'aeroport en quant a passatgers, ja que bona part dels creueristes del port han viatjat prèviament en avió i molts d'ells utilitzen rutes trans-oceàniques. D'aquesta manera, ajuden a crear massa crítica perquè aquestes rutes siguin possibles.

Fins ara les actuacions que han transformat l'aeroport han estat la construcció d'una nova àrea terminal (T1), l'ampliació del camp de vols amb la nova tercera pista i, altres infraestructures rellevants que busquen sobretot millorar l'accessibilitat i la intermodalitat de l'aeroport. Aquesta transformació ha possibilitat que, des de la celebració dels Jocs Olímpics a Barcelona de l'any 1992, l'aeroport hagi augmentat significativament el trànsit de passatgers, passant de 10 milions de passatgers l'any 1992 a 35,2 milions l'any 2013.

Per tal de completar els objectius del pla i arribar a una capacitat de fins a 70 milions de passatgers, es preveu la construcció de la Terminal Satèl·lit. Aquesta obra no té un projecte definitiu, però la galeria de connexió subterrània entre la T1 i la terminal satèl·lit ja es va realitzar aprofitant les obres de la T1 per no haver d'aixecar una altra vegada la pista transversal. Aquesta terminal no disposarà ni d'accés viari ni ferroviari directe, ja que s'hi accedirà a través d'un tren interior des de la T1. Així mateix, actualment s'estan executant les actuacions vinculades al desenvolupament de la nova Ciutat aeroportuària i del sector logístic, així com d'altres serveis terciaris lligats al transport aeri tant de passatgers com de mercaderies.

Amb tot, cal ser conscients que, per mantenir el ritme de creixement actual i per assolir els volums de demanda previstos, s'ha de millorar el posicionament de l'aeroport en el sistema aeroportuari regional, estatal, europeu i internacional. Com a factor condicionat s'ha de tenir en compte que l'aeroport presenta una sèrie de mancances i d'obres pendents que caldrà abordar en els propers anys:

- El model de gestió aeroportuària no s'ha actualitzat de la mateixa manera que el de la infraestructura, i el seu caràcter fortament centralitzat és un cas singular en el context internacional. Aquesta centralització fomenta una visió molt conservadora de cara a potenciar el seu aeroport "central" en detriment dels considerats "perifèrics o complementaris". De fet, el desenvolupament que es pugui fer d'aquesta important infraestructura en relació amb l'increment de l'abast en vols internacionals va estretament lligat al model de gestió empresarial i comercial, així com també al paper que hi tenen les administracions catalanes. Actualment, el model de gestió excessivament "administratiu" comporta costos ocults i el desaprofitament de les oportunitats d'assolir economies d'escala.
- Actualment, els vols transoceànics tenen poc pes: tot i tenir 24 destinacions intercontinentals (12 a l'entorn del Mediterrani i 7 més a la costa oest dels Estats Units i Carib), només hi ha 20 freqüències setmanals, que pugen a 40 diàries a l'estiu. Com a *hub* per a vols internacionals, l'aeroport necessita augmentar la seva àrea d'influència o *hinterland* i una companyia aèria potent que ho vulgui dur a terme.
- Malgrat les millores significatives dels últims anys, el posicionament de l'aeroport respecte al foment de la càrrega aèria, és clarament escàs, fet que es reproduïx en els altres aeroports de l'Estat. Cal aprofitar les potencialitats derivades de la seva localització central en l'àmbit de la megaregió Barceona-Lió, de la proximitat al port i del rol de Catalunya com a primera regió exportadora estatal.
- No s'ha d'oblidar que l'estratègia plantejada per a l'aeroport per als propers anys (per part de Barcelona Centre Logístic o del comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries de Barcelona, entre altres) incideix notablement en el foment de la càrrega aèria per convertir-se en un veritable pont de comunicació en matèria de mercaderies. De fet, les rutes aèries de llarg recorregut creades des de Barcelona en els darrers anys han ajudat a millorar l'accés a nous mercats (sobretot asiàtics) i *hubs* logístics de manera directa, però encara queda molt marge per seguir incrementant aquest sector a l'aeroport. Cal pensar que, si bé Barcelona és el punt d'origen del 38 % d'exportacions per via aèria de l'Estat, només un 14-15 % d'aquestes es realitzen des de l'aeroport de Barcelona-el Prat, fent servir altres aeroports d'escala fins a la destinació final.
- L'aeroport no té les desitjades connexions amb la xarxa de transport públic metropolità. La nova terminal T1, per la qual van passar 23,7 milions de passatgers dels 34,4

milions de passatgers que va registrar el conjunt de l'aeroport el 2011, no disposa de cap modalitat de transport ferroviari d'alta capacitat que la connecti amb la terminal T2 o amb l'estació nodal de Sants, ni amb l'estació de Plaça Catalunya al centre de la ciutat (situada a només 15 km de l'aeroport). Aquesta situació és insòlita en el context europeu, ja que el servei ferroviari només arriba a la terminal antiga (T2) amb un servei de rodalies d'una única via en ample ibèric. L'obra del nou accés de rodalies amb doble via en ample ibèric des del Prat de Llobregat va ser adjudicada, però es va paraitzar per motius pressupostaris. Es tracta d'un ramal d'accés de 4,5 km que permetria arribar a la principal terminal de passatgers a través de la xarxa de rodalies i facilitaria la connexió amb l'altre edifici terminal de passatgers de l'aeroport, la T2.

A la deficient connexió ferroviària, cal afegir-hi la de la línia 9 de metro. Pensada en aquest tram final per accedir a l'aeroport, però construïda de forma tan sinuosa que penalitza de forma molt severa el seu accés. A més, va estar concebuda per circumval·lar Barcelona per la muntanya i, per tant, passa allunyada del centre. El que farà necessari fer un intercanvi. En aquest sentit, es fa també imprescindible el perllongament de la L2 des de Sant Antoni fins al Parc Logístic (passant per Montjuïc i connectant Fira I i Fira II), de forma que s'afavoreixin els intercanvis amb la L9 i un accés molt més ràpid al centre de la ciutat.

Així mateix, per assolir guanys en el volum de demanda és important que l'aeroport pugui augmentar la seva àrea d'influència. Cal considerar els beneficis que puguin derivar-se de la connexió amb l'alta velocitat ferroviària mitjançant un ramal des del Prat de Llobregat. Això permetria, a més, fer una gestió conjunta dels tres aeroports principals de Catalunya: Barcelona-Girona-Reus ja que quedarien units per l'alta velocitat.

EL PORT DE BARCELONA

Aquesta infraestructura ha estat reconeguda com a paradigma d'integració amb la ciutat a través del Port Vell. És un dels ports més importants del Mediterrani en trànsit de contenidors, el més important en valor de les mercaderies i el primer port de creuers d'Europa i quart del món. Es troba, també, a prop dels polígons de la Zona Franca i Pedrosa, que configuren un dels parcs industrials i logístics més importants d'Espanya i del sud d'Europa.

El port és i ha estat des de sempre un element bàsic per a l'economia catalana. La realitat actual, emmarcada en el fenomen de la globalització i la liberalització del comerç, ha generat unes necessitats estructurals que el port ha d'assumir com a finestra física on es materialitza la mundialització de la mobilitat.

En el seu II Pla Estratègic 2003-2015, el Port de Barcelona aposta per convertir-se en la porta sud d'entrada a Europa. Es vol consolidar com el primer gran port d'interconnexió de la regió euromediterrània augmentant la seva capacitat d'atracció de no captiu i competint davant els principals ports del nord d'Europa. En aquest moment, els grans ports del nord d'Europa capten el 75 % del mundial no captiu, mentre que els ports del sud només capten el 25 % restant. El més important i creixent és el que hi ha entre Europa i el sud-est asiàtic a través del recentment ampliat canal de Suez. El 70 % d'aquest tràfic es gestiona des dels ports del nord d'Europa, tot i suposar un increment significatiu de temps i de costos associats al viatge (ja que han de voltejar la península ibèrica), fet que es veu compensat per tenir uns *hinterlands* més cohesionats, pròxims i intermodals.

Amb la finalitat de consolidar-se com a primer port de la regió euromediterrània, es treballa en dues línies bàsiques: d'una banda, en l'ampliació del Port de Barcelona i la seva zona d'activitats logístiques (ZAL); i de l'altra, en evitar la congestió viària dels accessos i millorar la connectivitat ferroviària amb els mercats europeus per tal d'ampliar i diferenciar la seva àrea d'influència o *hinterland* portuari.

Quant a la primera fase d'ampliació del port al moll Prat, la terminal BEST és operativa des de l'estiu de 2012 per part de l'empresa TERCAT Hutchison. Té una superfície de 100 ha i una capacitat de 2 M TEU/any. En conjunt, l'ampliació del Port tindrà una superfície de 450 ha, amb 5,3 km de línia d'amarratges i una capacitat de 8 M TEU/any. Amb aquesta ampliació, la capacitat total del Port de Barcelona serà de 10M TEU/any. Així mateix, l'ampliació de les 160 ha de la ZAL II, ja en funcionament, constitueixen una millora dels serveis logístics del Port de Barcelona. De fet, és fonamental aprofitar les sinèrgies i els factors d'escala i multiplicadors que es donen a la zona logística del delta del Llobregat.

En els propers anys, però, un dels factors decisius per tal d'incrementar el *hinterland* del port serà la capacitat que tingui el sistema de transport de donar resposta a una necessària distribució de mercaderies a diferents escales territorials i, alhora, fer-ho de la manera més eficient possible. Si bé és cert que des de l'any 2010 la posada en marxa del tercer carril permet el pas de mercaderies en ample internacional cap a Europa, actualment el transport de mercaderies al territori metropolità es troba completament decantat cap a la carretera, generant un fort impacte en l'increment de la congestió i la contaminació atmosfèrica i acústica.

Si es mantenen les previsions de creixement, caldrà aportar solucions per tal de promoure un major traspàs modal en favor del ferrocarril per als fluxos de mercaderies de llarga distància. Al mateix temps, caldrà aportar solucions més efectives per a la resta de fluxos que no deixen de ser més importants pel volum de trànsit que generen a l'entorn urbà.

En conseqüència, serà imprescindible:

- Millorar els accessos viaris. El Ministeri de Foment té el projecte constructiu redactat de l'autovia entre Cornellà i el port, tot i que les obres no s'han iniciat i que porten un endarreriment molt important. La manca d'aquests accessos obliga els camions a accedir a la nova terminal pels carrers interns de la Zona Franca. També està previst crear una plataforma segregada per a camions en el corredor del Llobregat fins a Castellbisbal, tot i que a mitjà o llarg termini.
- Millorar la solució dels accessos ferroviari. Inicialment es preveia un accés soterrat i en doble via per sota del viaducte viari, però la situació actual ha portat a analitzar alternatives més econòmiques que consisteixen a fer servir part de la infraestructura d'FGC que discorre en paral·lel a la proposta prèvia. Aquesta configuració abarateix considerablement els costos, però en limita la seva capacitat. Cal, doncs, apostar per una segona fase del projecte en què s'executi la segona via. Mentre no s'executi, els accessos a la nova terminal BEST del moll Prat operada per TERCAT-Hutchison es fan mitjançant una solució provisional amb els dos amplex (IB+UIC).
- Fer possible la connexió entre Tarragona i Castellbisbal en ample internacional. Actualment està en licitació una actuació fonamental per al trànsit de mercaderies a través del corredor mediterrani (inclòs dins la xarxa TEN-T, Trans-European Transport Networks) que ha de connectar Tarragona, el seu port i les seves zones industrials amb Barcelona

i el sud de França (implantant el tercer fil a la línia d'ample ibèric convencional existent que va de Tarragona a Barcelona per l'interior a través de Vilafranca). Un cop executada aquesta actuació, des del port de Tarragona i el seu *hinterland* es podran enviar mercaderies en ample UIC cap a Barcelona i a Europa. També es troba en licitació la connexió de Tarragona amb Castelló i València i més cap al sud, actuació fonamental per acabar de configurar el corredor mediterrani ferroviari.

L'ESTACIÓ DE SANTS

És actualment el gran node ferroviari de Barcelona. Per ella hi passen més de 30,6 milions de persones a l'any 2011, (gairebé les mateixes que van passar per l'aeroport). A més, l'estació està connectada amb la L3 i L5 de metro més a part de nombroses línies d'autobús. Al seu costat nord hi ha una terminal d'autobusos interurbans i de llarg recorregut en un estat molt precari.

L'arribada de l'alta velocitat el 2008 va provocar un profund canvi a l'estació, tant pel que fa a les andanes com al vestíbul i tota la seva distribució, ja que l'alta velocitat va passar pel costat nord (on hi havia rodalies) i les rodalies pel sud on hi havia regionals. Fora de l'estació, al seu costat sud es va crear un nou aparcament, però no es va reformar l'estació d'autobusos del costat nord. També hi havia prevista una ampliació del vestíbul i de la seva àrea comercial, l'obertura de l'estació per tots els costats, així com més oficines i l'ampliació de l'hotel.

Aquesta reforma parcial o de mínims ha deixat el vestíbul amb una distribució no del tot funcional, amb els trens que queden de regionals partint els recintes tarifaris de rodalies. Fora de l'estació, la plaça de Joan Peiró ha quedat envaïda pels taxis i la façana principal de la plaça dels Països Catalans resta en bona part envaïda per motos.

L'ALTA VELOCITAT FERROVIÀRIA

El ferrocarril de llarga distància a Espanya i a Catalunya es troba en procés de transformació arran de l'arribada de l'alta velocitat ferroviària. Des de mitjans dels anys vuitanta, la política ferroviària d'altres prestacions es va basar principalment en la creació de nous corredors ferroviaris en ample internacional. L'opció d'adaptar les vies (i els trens) d'ample convencional o ibèric a l'alta velocitat es va plantejar només en alguns trams de la xarxa. Aquesta decisió, a més de ser costosa econòmicament i temporalment, ha condicionat la capacitat de promoure la intermodalitat entre la xarxa convencional i la d'alta velocitat, ja que la connexió entre ambdues només es pot fer a les estacions que tenen dos tipus d'ample o mitjançant trens que poden circular en ambdós tipus de vies. De fet, la manca d'integració entre ambdues xarxes limita la capacitat de fer que una xarxa sigui complementària de l'altra, de forma que la demanda de viatgers de l'alta velocitat es limita principalment a viatgers que fan desplaçaments entre les ciutats que tenen una estació d'alta velocitat.

Des de principis de 2013, amb la finalització del tram ferroviari d'alta velocitat entre Barcelona i Figueres, queda acabada la connexió ferroviària entre les quatre capitals catalanes. Així mateix, noves millores en la interoperabilitat entre els trens francesos i espanyols permeten, des de desembre de 2013, una connexió directa entre Barcelona i París trencant-se així la històrica barrera que ha suposat la diferència d'ample de via entre Europa i la península ibèrica.

Aquesta nova infraestructura ofereix millores evidents en la connectivitat del territori metropolità des de diferents escales.

- A escala europea, la nova connexió amb ample internacional pot contribuir a intensificar les relacions de l'àmbit territorial del que s'anomena megaregió Barcelona-Lió (i més particularment amb el sud de França). De fet, el 90 % dels fluxos amb avió en les relacions actuals entre Barcelona i França i entre Barcelona i Itàlia es troben dins de l'àrea servida dels corredors d'alta velocitat ferroviària.
- A escala espanyola, la posada en marxa del nou servei ferroviari en un dels principals corredors de mobilitat d'Espanya (entre Madrid i Barcelona) a través del corredor de l'Ebre, a més de captar nova demanda de viatgers ha possibilitat un traspàs modal des de la carretera i l'avió, obtenint guanys en seguretat i en sostenibilitat.
- A escala regional i metropolitana, la connexió entre les quatre capitals catalanes amb alta velocitat ferroviària pot comportar un millor grau d'integració i d'articulació nodal dels territoris de Catalunya. La utilització de la xarxa d'altres prestacions per oferir serveis regionals en alta velocitat (competència que amb l'Estatut correspon a la Generalitat de Catalunya) permetrà realitzar desplaçaments més ràpids entre les principals ciutats catalanes i, també, podrien establir-se millores en les connexions amb la resta de ciutats nodals de la regió metropolitana de Barcelona.
- A escala urbana, l'execució del túnel urbà d'alta velocitat a Barcelona permet alliberar les circulacions de trens de llarg recorregut i regionals que actualment discorren pel túnel de Passeig de Gràcia, permetent obtenir guanys en la capacitat per als serveis de rodalies. Aquest alliberament dels túnels permetrà, en un primer moment equilibrar de nou la xarxa i augmentar-ne el servei entre un 10-25 % en el túnel de Plaça Catalunya i entre un 35-40 % al de Passeig de Gràcia. No obstant això, a més d'executar les actuacions pertinents en els serveis que permetin l'alliberació de circulacions del túnel de Passeig de Gràcia, és imprescindible dur a terme canvis en la senyalització i incrementar la capacitat dels trens. Així mateix, la configuració de la futura estació de la Sagrera integrada en la resta del sistema de transport urbà i interurbà com a node intermodal de transport pot comportar guanys significatius en l'accessibilitat del transport públic per al conjunt de ciutadans de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Tot i els beneficis que comporta l'alta velocitat ferroviària, la infraestructura actual presenta una sèrie de millores i projectes pendents que han fet que l'arribada de l'alta velocitat no hagi transformat (almenys fins ara) substancialment les relacions territorials entre Barcelona i la resta de territoris. Restava, doncs, replantejar el conjunt de les xarxes de transport públic per tal de potenciar el paper de l'alta velocitat ferroviària en la connectivitat de l'àrea metropolitana a diferents escales.

Addicionalment, s'ha de considerar la situació de crisi generalitzada que, a més de frenar l'activitat econòmica (i de retruc, la mobilitat de passatgers), està alentint la construcció de l'estació de la Sagrera i també el desenvolupament urbanístic de l'entorn que hi ha previst. També s'ha de tenir present la programació en un horitzó més enllà de 2030, del tram ferroviari en alta velocitat entre Montpeller i Perpinyà per part del Govern francès, fet que pot suposar posposar encara més la potenciació del corredor del Mediterrani.

LES ESTACIONS D'ALTA VELOCITAT FERROVIÀRIA

Barcelona i la seva àrea metropolitana tindran dos grans intercanviadors de transport situats als dos costats de la ciutat, sobre la línia d'alta velocitat ferroviària: Sants i la Sagrera. Aquests dos nodes permetran dirigir el flux de viatgers procedents de l'exterior (àmbits

metropolità, regional o internacional) cap a l'interior de la ciutat (i viceversa) a través dels diferents modes de transport.

Les obres de Sants i la Sagrera, no obstant, van més enllà del que és la infraestructura de transport, ja que contempnen operacions urbanístiques importants. Mitjançant cobertures parcials de les vies, s'aconseguirà eliminar la barrera que significa la mateixa infraestructura ferroviària.

L'estació de Sants es va remodelar l'any 2008, que van modificar les vies i andanes per poder acollir el servei d'alta velocitat entre Madrid i Barcelona. L'execució de les obres va ser d'extrema complexitat, ja que és l'actual centre neuràlgic del sistema ferroviari de Catalunya i punt de pas de quasi 1.000 circulacions diàries i de més de 45 milions de passatgers l'any. En aquesta primera fase es va efectuar una remodelació i ampliació del sistema de vies per ubicar l'ample europeu, la remodelació de les andanes i del vestíbul i també es va construir un nou aparcament al costat del mar amb capacitat per a més de 1.000 vehicles.

L'estació de Sants, però, ha de ser objecte encara d'una profunda transformació, ja que hi resten pendents diverses actuacions. Està prevista una ampliació i remodelació del vestíbul de l'estació, l'obertura i la remodelació dels accessos al vestíbul des de totes les façanes, l'adaptació de tota l'estació a persones amb mobilitat reduïda, una nova estació interurbana d'autobusos i la construcció de nova edificabilitat vertical a l'edifici de l'estació per a oficines, i hotel (i altres activitats terciàries i comercials), així com també un aparcament.

La segona estació d'alta velocitat ferroviària prevista és l'estació de la Sagrera, que es troba en execució des de l'any 2010 i que, si bé estava previst que entrés en funcionament l'any 2016, l'actual situació pressupostària sembla que allargarà aquest termini. L'estació ha de convertir-se en un gran intercanviador multimodal projectat per a un trànsit anual superior als 100 milions de persones. L'estació acollirà l'alta velocitat ferroviària, serveis de rodalies (R1, R2 i R3), metro (L4, L9/10), autobusos, taxis i aparcaments per a vehicles.

A partir de l'estació, està en procés de transformació una gran àrea urbana de l'entorn de 164 hectàrees en total, sobre la base de la cobertura de la superfície de vies. L'operació urbanística Sant Andreu-Sagrera suposarà la transformació del sector nord-est de la ciutat, afectat pel pas de nombroses infraestructures de comunicació que ara són una barrera i mancat de la centralitat i d'integració urbana necessària. Sobre la base de la cobertura de la superfície de vies es construirà un gran parc que farà possible la nova interconnexió entre els barris de Sant Andreu-Sagrera i de Sant Martí, i la remodelació de les àrees de l'entorn. Al voltant s'hi preveu l'edificació d'un nou teixit urbà residencial amb vivendes, equipaments, edificis terciaris i d'oficines i hotels.

En paral·lel a la construcció de la infraestructura, cal considerar el següent:

- Es necessària una planificació de les inversions en els serveis de transport que accediran a l'estació de la Sagrera-TAV, en l'àmbit urbà, metropolità i regional, per tal de garantir el màxim grau d'intermodalitat dels serveis. Aquest punt és fonamental per tal de rendibilitzar al màxim el cost de la infraestructura, i fer de l'alta velocitat ferroviària

una competència real al vehicle privat, i poder cobrir demandes diverses (més enllà de les relacions porta a porta amb l'alta velocitat).

- Així mateix, per tal que el conjunt de l'operació tingui un impacte econòmic i es consolidi com un nou espai de producció on es localitzin empreses (atretes per l'elevat grau d'accessibilitat, per la qualitat del disseny urbanístic i la imatge internacional que ofereix l'alta velocitat), és important també dissenyar polítiques ambicioses de promoció econòmica per atraure aquesta nova localització empresarial.

Per atendre i planificar amb tota la seva dimensió les grans infraestructures de transport i els nodes metropolitans que donaran servei als fluxos i trànsits és necessari que:

- S'estengui l'àrea d'influència de l'aeroport per posicionar-lo com a referent del sud d'Europa, com a epicentre de comunicacions i particularment com a *hub* de mercaderies de la megaregió.
- Es finalitzin els plans d'ampliació i millora de la capacitat de l'aeroport de Barcelona-el Prat.
- S'executin les connexions ferroviàries amb la nova terminal T1 de l'aeroport de Barcelona-el Prat.
- Es reforci el posicionament del port com a node important en el corredor Mediterrani (inclòs a la xarxa TEN-T) i com a punt de penetració de les mercaderies del sud.
- Es finalitzin els projectes d'ampliació del Port de Barcelona i se'l doti de les infraestructures d'accés necessàries, tant viàries com ferroviàries, per atendre la demanda futura prevista.
- Es creïn ports secs a l'interior i que es millori de la seva gestió.
- Es recepcionin les obres de les estacions de Sants i la Sagrera, i que aquesta, última es configuri en el principal intercanviador modal de l'àrea metropolitana.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Millorar l'eficiència i capacitat de l'aeroport, per transformar-lo en un *hub* a escala internacional

- Impuls de la definició d'un nou model de gestió que doni resposta a les necessitats del sector turístic i de negocis, reivindicant una participació activa en el nou model de gestió.
- Foment de l'increment de vols internacionals i de noves companyies aèries.
- Desenvolupament de les estratègies de model d'aeroport empresarial, potenciant avantatges, localitzacions i requeriments, i orientat, fonamentalment, al transport de mercaderies.
- Impuls de l'execució de les infraestructures d'accés ferroviari a l'aeroport, així com dels seus accessos a través de la xarxa de rodalies i el metro i, eventualment, d'altres sistemes que millorin la connectivitat (llançadores, etc.)

Promoure i integrar el port com a element competitiu i atractiu per a les empreses de l'AMB i les futures que s'hi vulguin localitzar.

- Millora dels accessos viaris.
- Implementació de les mesures de solució dels accessos ferroviaris.

- Impuls de la connexió entre Tarragona i Castellbisbal en ample internacional.

Promoure el desenvolupament de les infraestructures ferroviàries i viàries necessàries per facilitar la mobilitat de les mercaderies al port i en la seva àrea d'activitats logístiques

- Impuls per a la creació de terminals de càrrega eficients i flexibles que permetin la càrrega de trens fins a minuts abans de la sortida, així com una gestió i informació de la localització i de l'estat de la mercaderia de cara a l'usuari.
- Estudi de la viabilitat de desenvolupament de vials reservats al trànsit de vehicles pesants en els corredors metropolitans on el transport de mercaderies té un pes molt elevat.

Impulsar l'alta velocitat ferroviària i l'estació de la Sagrera

- Promoció d'una millora de la planificació i programació de la intermodalitat en la seva vessant més àmplia en el futur intercanviador de la Sagrera.
- Establiment d'un treball conjunt amb les administracions competents per tal de poder tenir executades les obres de l'estació de la Sagrera en el termini més breu possible.

10.4. LA LOGÍSTICA I EL TRANSPORT DE MERCADERIES

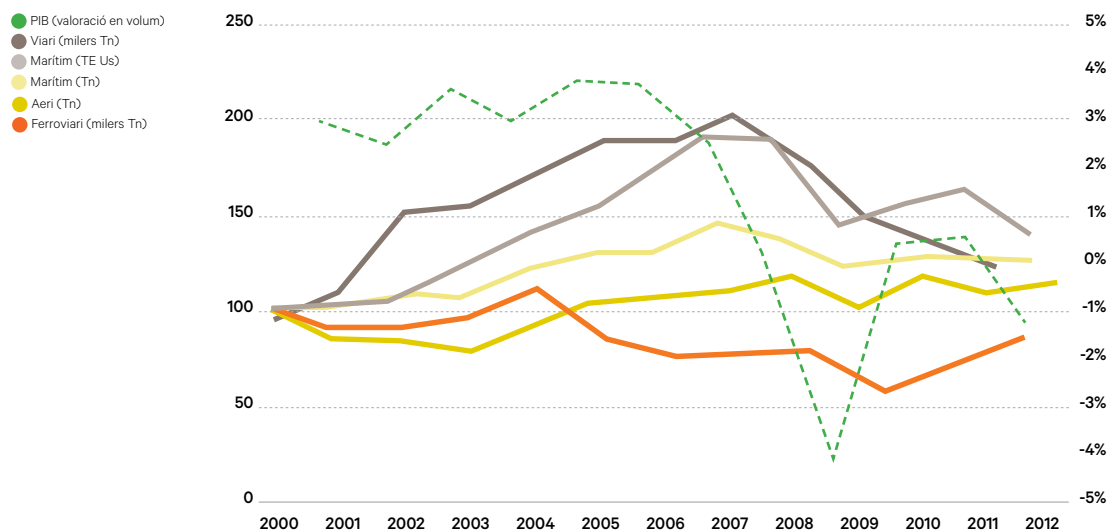
El sistema logístic i el sector del transport de mercaderies són bàsics per al funcionament de l'economia metropolitana i catalana. Aquest sector representa el 5 % del PIB català, és imprescindible per a l'operativitat de la resta de sectors productius i, per tant, és vital per al funcionament de l'economia. L'àrea metropolitana, per la seva capacitat de consum (3,2 milions d'habitants) i nivell de producció (aproximadament el 48 % del PIB català) genera la major part d'aquestes mercaderies.

En concret, l'àmbit del delta del Llobregat és un dels territoris amb més potencial econòmic i concentra importants nodes logístics com el port de Barcelona, l'aeroport de Barcelona-el Prat o les ZAL. Acull un gran nombre de polígons industrials, com el de la Zona Franca, el Pratenc, etc., i, en conseqüència, concentra una mobilitat molt elevada de persones i mercaderies. A escala local, regional i nacional, aquest corredor és el principal punt d'entrada i sortida de mercaderies de l'àrea metropolitana. De fet, només el port de Barcelona mou un 12 % de totes les mercaderies de tot el corredor del Llobregat i, s'hi afegeix la seva immediata àrea logística i industrial (ZAL, Zona Franca i Pratenc), representa un 26 % del corredor.

Amb el creixement econòmic esdevingut a finals dels noranta del segle passat i els canvis d'hàbits de consum de la població, el transport de mercaderies a Catalunya va créixer espectacularment, amb ritmes de creixement anuals mitjans al voltant del 9-10 %, que va donar com a resultat un volum de mercaderies que doblava l'existent, particularment de les transportades per carretera. Tot i això, la forta crisi ha fet que des de 2007, el volum de tones transportades s'hagi reduït fins a nivells de fa deu anys.

En conseqüència, és per la xarxa viària principal on es canalitzen la majoria dels seus fluxos, ja sigui en origen/destinació o com a moviments de pas, a través del corredor mediterrani i també pel corredor del Llobregat. El transport marítim, l'aeri i el ferroviari presenten una quota modal molt menor i en disminució davant de la ràpida expansió del transport per carretera, que, fins i tot en aquest període de crisi engloba el 85 % del volum de mercaderies mogut. En el cas de les mercaderies mogudes al port de Barcelona, només l'11,8 % ho fan amb ferrocarril.

Evolució del moviment de mercaderies a Catalunya en diferents mitjans de transport i taxa de variació del PIB a Catalunya, 2000-2012 (any 2000=100). Font: IERMB, a partir de dades d'Idescat, Generalitat de Catalunya i Ministerio de Fomento.



Aquesta expansió de la necessitat de transport de llarga o mitjana distància, particularment per carretera, es va traduir, entre altres efectes, en un augment del nombre d'empreses (i de treballadors) dedicades a aquest sector a la província de Barcelona (el nombre de treballadors va créixer un 16 % entre l'any 2000 i el 2007) i en un augment del parc de vehicles pesants o furgonetes (que va créixer un 24 % en el mateix període). Una altra conseqüència va ser l'augment notable del trànsit de vehicles pesants per la xarxa viària metropolitana, sobretot a l'AP-7 i l'A-2, a on en certs trams els creixements entre el 2000 i el 2007 van arribar a ser superiors al 70 %, amb percentatges de vehicles pesants sobre el total de trànsit de més del 30 %.

Aquest ràpid creixement i l'impuls del sector en aquests anys, així com la interrelació amb les polítiques territorials i de mobilitat metropolitanes, però, ha posat de manifest un conjunt de mancances del sistema logístic metropolità. Entre altres, es pot destacar:

- El ritme de planificació i execució d'infraestructures ha estat molt menor que el creixement del trànsit, donant lloc a congestió i efectes mediambientals negatius en bona part del territori.
- Es donen significatius problemes d'accessibilitat en importants nodes logístics metropolitanos i en els principals centres industrials, particularment de la zona del delta del Llobregat: port, Zona Franca, aeroport i Zona d'Activitats Logístiques. Els accessos al port no són adequats al seu creixement, i les actuals terminals ferroviàries no tenen capacitat suficient.
- Cal millorar el condicionament i la millora de la capacitat d'operació de les terminals per tal d'adaptar-les a l'especificitat del trànsit de mercaderies ferroviàries i així aconseguir reduir costos operatius i oferir serveis competitiu amb el transport privat.
- No hi ha suficient espais d'aparcaments per a vehicles pesants en els entorns urbans.
- Hi ha una gran atomització d'empreses dedicades al sector, moltes d'elles amb poques possibilitats d'implementar eines tecnològiques que optimitzin el seu servei.
- No s'han tingut en compte els efectes mediambientals i per a la salut que suposava aquest creixement notable de la mobilitat de mercaderia en la xarxa viària.

- Encara comptem amb una incompleta i dispersa informació sobre el sector, en comparació amb aquella relativa al transport de persones.

Aquesta situació ha generat uns nivells de saturació i de congestió de la xarxa viària elevats i uns problemes mediambientals que empitjoren la qualitat ambiental (particularment de l'aire) i que s'estan convertint en un veritable problema a mesura que els estàndards de qualitat ambiental són més exigents.

Tot i aquest impacte sobre el territori, la mobilitat de les mercaderies, però, no ha estat fins fa poc una prioritat en les polítiques integrals de mobilitat, ja que la visió de la mobilitat feia referència exclusivament a la de les persones, i s'oblida el fet que els moviments de mercaderies són imprescindibles per al correcte funcionament de l'economia i la societat de consum actuals.

Cal tenir present que, a mitjà i llarg termini, el creixement econòmic i la continuada internacionalització del comerç comportaran una expansió de la demanda de mercaderies. Aquesta expansió vindrà reforçada a Catalunya, i més concretament a la regió metropolitana de Barcelona, per l'ampliació d'importants nodes dins la cadena logística, com són l'aeroport i el port de Barcelona i les seves àrees d'influència. Particularment, amb els creixements previstos per l'ampliació del port, s'intensificaran les conseqüències sobre la xarxa de transport metropolità. Si es mantenen les previsions de creixement del port amb la nova ampliació, l'augment de mercaderies per carretera serà més notable encara, ja que tot i el possible augment de la quota d'ús del ferrocarril, aquest es destinarà a fluxos de llarga distància o per a transports porta a porta de grans volums i faltarà donar solució efectiva a la resta de fluxos, ja que de fet són els que generen més volum de camions a les carreteres.

En aquest context, és imprescindible respondre amb polítiques de mobilitat que facilitin el desenvolupament econòmic minimitzant els impactes del transport de mercaderies sobre el seu territori.

I, per últim, volem assenyalar un possible valor afegit de la logística en l'entorn metropolità, poc analitzat en les aproximacions als fets logístics, què és el tractament que podria tenir el pas de mercaderies pel port (en major mesura) i per l'aeroport per tal d'afegir valor a la cadena de transformació de productes i generar nova activitat i ocupació. Caldria estudiar el disseny de polítiques i mesures concretes que permetin aprofitar la gran ocasió del pas de mercaderies per reforçar el teixit industrial i de serveis associat.

LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

La Distribució Urbana de Mercaderies (DUM) és la darrera etapa logística (*last mile*) que ve condicionada pel global de la mateixa i que té un impacte rellevant en l'espai urbà. El creixement econòmic i els canvis d'hàbits de consum de la població i les polítiques de reducció de costos de les empreses de la cadena logística (proveïdors, fabricants, distribuïdors i comercialitzadors) han fet que, en els darrers anys, la demanda de transport s'hagi incrementat notablement. Particularment, les polítiques d'estoc zero, del *just-in-time* o l'*e-commerce* han generat una multiplicació dels trajectes realitzats per distribuir els béns i serveis que demanen la ciutadania i les empreses. Aquest augment de necessitats de transport no s'ha pogut gestionar òptimament en l'àmbit urbà i s'han produït ineficiències en el sistema, tals com:

- Ús de vehicles poc adequats per fer la distribució urbana, amb presència de vehicles de gran tonatge dins dels nuclis urbans.

- Inadequada oferta de places de càrrega i descàrrega i ús inadequat de les mateixes (poca rotació, ocupació per part de vehicles no autoritzats).
- Realització d'operacions de càrrega i descàrrega en espais que no hi estan destinats específicament.
- Elevat percentatge de viatges en buit.
- Rigidesa horària en la distribució urbana.
- Intrusió en els espais o zones de vianants.
- Regulació i normativa poc flexible i eficient.
- Manca d'infraestructures específiques per millorar la distribució (plataformes, centres de transport) i l'aparcament dels vehicles.

A aquestes problemàtiques, cal afegir-hi la heterogeneïtat de la gestió de la DUM en els diferents municipis, que de vegades pot traduir-se en situacions de conflicte i de contradicció en relació amb la seva regulació a les ordenances dels ajuntaments metropolitans (horaris de circulació, tipus de vehicles autoritzats, transport de mercaderies perilloses, gestió de les places de càrrega i descàrrega, etc.).

Per encarar les necessitats en terme de logística i de distribució de mercaderies, tant domèstiques com de producció, s'han de preparar no només el territori i les normatives, sinó proposar canvis en la seva gestió, per això cal que:

- S'ampliï el coneixement del sector logístic i del transport de mercaderies en l'àmbit metropolità, per tal d'intervenir amb més precisió.
- S'afavoreixi el canvi modal del transport de mercaderies cap al ferrocarril per tal de reduir l'impacte ambiental del transport per carretera.
- Es tingui una voluntat de millora de l'operació i de la capacitat de les infraestructures i dels serveis logístics de transport.
- Se cerquin les respostes a la integració de forma efectiva del sector logístic i del transport de mercaderies en les polítiques de mobilitat metropolitanes.
- Es proposi la millor solució al trànsit de mercaderies previst per les actuacions en desenvolupament al port i en la seva àrea logística.
- Es potenciï, s'acceleri i s'executi el desenvolupament de l'eix ferroviari de mercaderies pel corredor mediterrani.
- S'ampliïn i es millorin les estacions i terminals ferroviàries per al transport de mercaderies.
- Es millori la distribució urbana de mercaderies.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Impulsar la incorporació de les infraestructures logístiques i d'aquelles específiques del transport de mercaderies en la planificació general de la xarxa de transports i en el planejament urbanístic.

- Reivindicació del paper de l'AMB com a autoritat en matèria d'infraestructures (i, per tant, també d'infraestructures de suport per al transport de mercaderies), per tal de garantir el compliment dels objectius previstos.

- Millora de les infraestructures (xarxa i terminals) i dels serveis ferroviaris per tal d'augmentar la quota de mercaderies transportades a llargues distàncies amb aquest mode de transport.
- Execució de manera peremptòria de la primera fase dels accessos ferroviaris al port en via única.
- Adequació de la xarxa viària metropolitana a les previsions futures de mobilitat de mercaderies, tenint en compte els seus efectes mediambientals i socials.
- Impuls de l'execució del corredor mediterrani ferroviari de mercaderies en un termini temporal assumible.
- Estudi dels mecanismes i de les actuacions de millora de la Ronda Litoral i estudiar la possibilitat d'implantar viaris exclusius per a circulació de vehicles pesants, particularment en el corredor del Llobregat.

Intervenir per a la reducció dràstica del nivell de contaminació i perjudici ambiental.

- Promoció del canvi del parc de vehicles destinats a la distribució de mercaderies (a altres més ecològics i fins i tot híbrids o elèctrics), particularment a la DUM.
- Impuls del desenvolupament de microplataformes de distribució per a la DUM.

Promoure mesures de gestió de la mobilitat per millorar el sistema modal.

- Foment de l'optimització de l'eficiència del transport de mercaderies per carretera, amb polítiques de gestió de la mobilitat que no tan sols limitin la circulació de vehicles.
- Impuls de l'homogeneïtzació de criteris en la normativa municipal sobre el sector, com aquells que fan referència als horaris de C/D, a la limitació d'accés en determinades zones de les ciutats o a la fiscalitat associada a aquest sector.
- Implementació de les millores en la informació i senyalització específica per a vehicles pesants en la xarxa viària metropolitana i urbana.

Ampliar el coneixement dels actors que formen part del sistema logístic i del transport de mercaderies, per augmentar la informació de què es disposa i equiparar-la a aquella disponible per al transport de persones.

- Impuls de la realització de l'Enquesta de mobilitat de mercaderies metropolitana.
- Impuls de la creació d'un òrgan específic que representi els diferents actors del sector en l'àmbit metropolità.

Incorporar noves estratègies d'interacció amb el sector logístic que permetin crear espais de transformació industrial de productes aprofitant el seu pas pel Port de Barcelona.

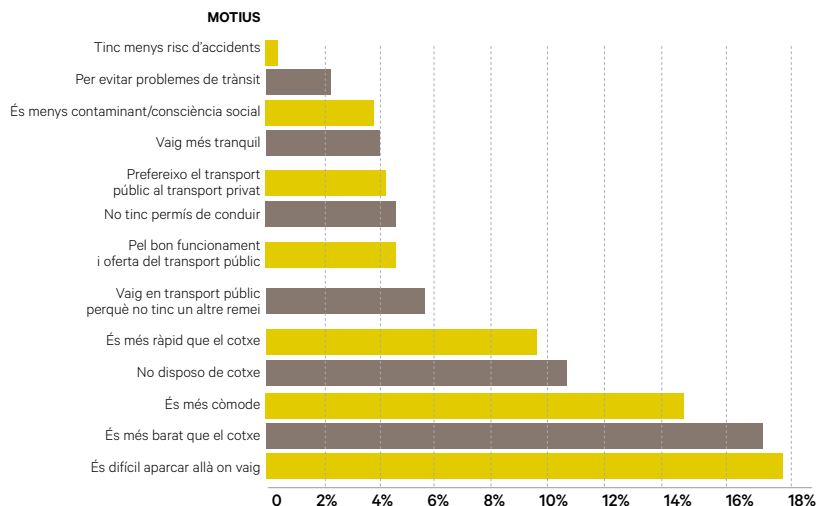
- Impuls d'un estudi que permeti identificar sectors industrials que podrien intervenir en el procés de transformació d'alguns productes, aprofitant el pas pel nostre port.
- Cerca de models concrets i efectius per a l'aprofitament del pas de mercaderies per intervenir en la cadena de transformació de processos productius.

PRIORITAT 11. LES XARXES EN LES NOVES DINÀMIQUES METROPOLITANES

11.1. LA GESTIÓ DE LA DEMANDA DEL TRANSPORT

Històricament, la mobilitat s'ha tractat a partir del coneixement i de la gestió dels seus efectes i, des de fa uns anys, s'ha arribat a la conclusió que cal actuar sobre les causes que motiven els desplaçaments per a garantir un canvi de model. En definitiva, a més d'incrementar

Motius per utilitzar el transport públic. Població de 16 i més anys. Font: EMEF 2012



l'oferta cal gestionar la demanda. Més i millor transport públic és condició necessària, però no suficient per assolir una mobilitat sostenible, de forma que cal actuar sobre la demanda dels viatges en vehicle privat, regulant-ne el seu ús.

La gestió de la demanda de mobilitat és, doncs, fonamental per tal d'incidir en el canvi d'hàbits de la població, millorar l'eficiència del sistema de transport, reduir l'accidentalitat viària i reduir els seus impactes sobre el medi ambient i la salut de les persones. L'impacte acumulatiu d'un ampli conjunt d'estratègies de gestió de la demanda pot comportar canvis de comportament de la població i, conseqüentment, es pot donar una disminució dels costos externs que genera el sistema de transport.

Respecte la qualitat de l'aire, és important anotar que la Comissió Europea va denunciar Barcelona al tribunal de Luxemburg per haver sobrepassat els límits legals de PM10 o Partícules sòlides inferiors a 10 µm (demanda per la qual les administracions van sol·licitar una pròrroga, no concedida), i que en els darrers anys la contaminació per NO2 també ha superat el límit establert per la Comissió. Tot i que en els darrers anys els valors s'han mantingut estables, amb una lleugera tendència a disminuir a causa de l'aplicació de polítiques de millora ambiental i d'una desacceleració de les activitats i de la mobilitat (crisi econòmica), altres factors en dificulten una reducció encara més important. És el cas de la dilatació en el manteniment dels vehicles i l'alt nombre de vehicles dièsel que circulen per les vies i que emeten una proporció molt elevada d'òxids de nitrogen. Aquest és un problema que es detecta en la majoria d'aglomeracions urbanes europees.

Un exemple que constata la necessitat de promoure la gestió de la demanda és la regulació de l'aparcament en destinació. D'acord amb els resultats de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2012, els residents de l'àrea metropolitana declaren com a primer motiu per utilitzar el transport públic la dificultat de trobar lloc d'aparcament allà on va. Així, per molt que els serveis de transport s'incrementin, tenir a disposició un lloc d'aparcament gratuït en destinació afavoreix l'ús del vehicle privat. Un altre exemple que ajuda a entendre aquesta necessitat, és la relació entre la congestió viària i la xarxa de transport públic de superfície: gestionar el trànsit amb la introducció de noves prioritats semafòriques o de reserva d'espai per al transport col·lectiu és clau per millorar la competitivitat global del sistema.

Aquesta visió més global de les polítiques metropolitanes de transport; és a dir, d'aquelles que tracten de forma íntegra i sistèmica la xarxa de mobilitat, són fonamentals en el marc de



l'estratègia futura de mobilitat de l'AMB. Una de les noves competències de l'AMB incloses a la Llei 31/2010, de 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, és la d'aprovar un Pla Metropolità de Mobilitat Urbana. Aquesta eina de planificació haurà de donar una visió integrada de la mobilitat al territori metropolità i tenir com a objectiu l'acompliment dels criteris de sostenibilitat ambiental exigits en els instruments i en les normatives aplicables.

LA MOBILITAT A PEU I EN BICICLETA

Millorar les condicions dels desplaçaments a peu i en bicicleta és també un tema clau en el desenvolupament d'un sistema metropolità de mobilitat. I més tenint en compte que l'evolució de la piràmide poblacional metropolitàna indica un envelliment de la població i que la forma més habitual de desplaçament del grup de població més gran és l'anar a peu.

En relació amb aquest tipus de mobilitat, i particularment la mobilitat a peu, cal dir que respecte a altres àrees metropolitanes europees, Barcelona se situa en una posició de referència. Les bones condicions climatològiques i orogràfiques, juntament amb les característiques de la trama urbana de bona part de les ciutats metropolitanes, fa que el volum diari de desplaçaments a peu sigui molt elevat. Concretament, el 63,4 % dels desplaçaments intramunicipals en l'àmbit de l'àrea metropolitana en dia feiner es fan a peu (EMEF 2012).

No s'ha d'oblidar que la mobilitat no motoritzada no genera externalitats negatives en l'entorn (particularment emissions contaminants), com sí ho fa el vehicle privat. Així mateix, el seu ús també té efectes positius sobre la salut dels ciutadans i, alhora, sobre la del conjunt del territori metropolità quan implica un traspàs modal des del cotxe o la motocicleta. En la direcció de millorar la qualitat dels desplaçaments a peu, cal destacar la intensa tasca que els ajuntaments metropolitanos han realitzat en la millora de les condicions de l'espai públic destinat als vianants. Les polítiques de pacificació del trànsit s'han estès a pràcticament tots els municipis, assolint guanys significatius en una distribució de la secció dels carrers en favor dels vianants.

Encara que, respecte a la mobilitat a peu, la bicicleta (tant privada com pública) té un ús molt més moderat (1,6 % en els desplaçaments intramunicipals a l'àrea metropolitana), cal dir que en els darrers anys ha experimentat un creixement espectacular. Particularment, en la darrera dècada s'han més que doblat els desplaçaments diaris (amb una quota modal del

2,1 % a Barcelona ciutat) i s'ha convertit ja en un mitjà de transport bàsic per promoure la mobilitat sostenible. En aquest resultat han influït, entre d'altres, diversos factors, com, la tradició existent en el nostre entorn metropolità d'anar en bicicleta per oci o per fer esport; les bones condicions climatològiques i orogràfiques que faciliten els desplaçaments metropolitans, i, principalment, les polítiques de foment d'aquest mitjà endegades per les administracions competents, amb la millora de l'espai urbà destinat a la seva circulació, la promoció de la bicicleta pública a Barcelona (Bicing) o la implantació de la xarxa Bicibox d'aparcaments segurs a diferents municipis metropolitans. En aquest sentit, cal destacar el gran paper que ha jugat el Bicing en la promoció de la bicicleta, sistema de lloguer públic que entre els anys 2010 i 2012 ha experimentat un creixement dels viatges d'un 40 %.

A escala metropolitana, però, poden trobar-se zones urbanes amb diferències notables pel que fa als nivells de qualitat per a la mobilitat no motoritzada, de forma que cal encara treballar per tal que les diferències siguin menors i perquè el model del centre urbà (on les polítiques de pacificació del trànsit s'han fet més evidents) s'estengui a la resta de zones o barris més perifèrics de les ciutats metropolitanes.

Finalment, cal fer esment que la situació de crisi està començant a produir certs canvis en el repartiment modal dels desplaçaments. Particularment, hi ha hagut un decreixement del pes relatiu del transport privat i un increment més que significatiu de la mobilitat a peu i en bicicleta derivat de l'augment de la mobilitat personal en detriment de la mobilitat ocupacional. Els canvis observats posen en relleu la necessitat per treballar la mobilitat a petita escala a través d'actuacions sobre la via pública que ordenin i jerarquitzin l'espai públic, des de la perspectiva de la mobilitat no motoritzada.

LA MOBILITAT EN VEHICLES DE DUES RODES A MOTOR

Com és sabut, la propietat i l'ús de motocicletes i ciclomotors a Barcelona i al seu entorn metropolità és una de les més elevades d'Europa i, per descomptat, en tot l'Estat. Les bones condicions orogràfiques, i sobretot climàtiques, han fet que aquest mitjà de transport hagi augmentat el seu ús en la mobilitat diària metropolitana i que actualment sigui utilitzat en el 4-5 % dels desplaçaments dels residents a l'àrea metropolitana (uns 435.000 desplaçaments).

La progressió en el seu ús ve marcada per l'evolució del parc de motocicletes existent al territori metropolità de Barcelona, que el 2012 era superior als 0,34 milions, amb una mitjana de creixements anuals a l'entorn del 4 % en els darrers deu anys. El parc de ciclomotors a la província de Barcelona, d'altra banda, era lleugerament superior als 0,2 milions (dels quals, 82.743 pertanyien a Barcelona ciutat).

Amb aquestes xifres de creixement en l'ús de motos i ciclomotors en l'àmbit metropolità, és estrany pensar que les afectacions sobre l'espai viari i urbà d'aquests vehicles hagin estat mínimes. Tampoc sobre la seguretat viària. De fet, des de fa anys i particularment en el cas de Barcelona, s'han realitzat actuacions per regular alguns dels aspectes de la circulació i l'estacionament d'aquests vehicles, i per minimitzar el nombre d'accidents i víctimes en què estaven implicats.

Amb aquesta situació, cal pensar en polítiques de mobilitat metropolitana que homogeneïtzin els criteris per a la regulació de la seva circulació i l'estacionament, i que tractin de forma conjunta els impactes derivats del seu ús sobre l'espai urbà, la circulació diària i la seguretat viària de la xarxa metropolitana.

GESTIÓ DEL TRÀNSIT I DEL PARC DE VEHICLES

Com ja s'ha apuntat, la gestió global de la mobilitat no pot desvincular-se de la gestió del trànsit rodat, particularment quan aquesta pot incidir en la millora de la competitivitat del transport públic de superfície.

La configuració de la xarxa viària metropolitana, amb una marcada dualitat carrer-autopista per la manca de viari intermedi adequat, provoca distorsions en el sistema de mobilitat, fent que molts recorreguts es facin per les autopistes o per l'interior de les poblacions. En el primer cas, generen més congestió a les autopistes perquè han de suportar més trànsit i perquè l'efecte de les entrades i sortides properes provoca turbulències i redueix la capacitat. En el cas dels carrers, aquests fluxos generen conflictes a causa de la intensitat del trànsit en carrers poc adequats. Les situacions de congestió freqüents en diferents punts de la xarxa viària metropolitana comporten, a més de la pèrdua de competitivitat derivada del cost del temps, una reducció de la velocitat comercial del transport públic de superfície. Incrementar la despesa en el manteniment del servei d'una flota de transport públic que circula per una xarxa viària congestionada tampoc no contribueix a millorar la velocitat comercial i fa més ineficient el sistema. En aquest sentit, les polítiques de gestió del trànsit, a més d'anar adreçades a millorar la funcionalitat global de la xarxa viària i la qualitat dels desplaçaments dels usuaris del vehicle privat, també s'han de posar al servei del transport públic per obtenir guanys en velocitat comercial (prioritats semaforiques, carrils segregats, etc.).

Així mateix, també cal posar la gestió del trànsit al servei de les polítiques de sostenibilitat ambiental del govern metropolità, en la mesura que el trànsit rodat és causant de bona part del canvi climàtic i de la contaminació de l'aire i, alhora, és el principal consumidor d'energia. Per tot això, cal definir projectes que afavoreixin la reducció de la velocitat mitjana del vehicle privat (per reduir les emissions de contaminants) o que plantegin solucions que limitin l'accés en vehicle privat en punts de més concentració de contaminants, entre altres.

Les mesures anteriors s'hauran de compatibilitzar amb d'altres associades a la renovació progressiva del parc mòbil mitjançant vehicles cada vegada menys contaminants. Com a exemple, les darreres dades disponibles sobre vehicles segons tipus de propulsió⁴ a l'àrea metropolitana (febrer de 2012, de la DGT) indiquen que, del total del parc de vehicles metropolità (1,85 milions), 2.329 vehicles són elèctrics, 144 fan servir gas butà i 18 utilitzen altres fonts principals de propulsió diferents a les provinents del petroli. Val a dir que el creixement en els darrers anys d'aquest tipus de vehicles amb propulsió no provinent de gasolina o dièsel ha estat molt elevat (des de 2006 han crescut en un 70 %), en part per la seva introducció en flotes públiques i pel seu incentiu amb plans estatals (Plan MOVELE o Plan PIVE). Així mateix, han sorgit diverses iniciatives privades de promoció de l'ús d'aquests vehicles, sobretot de lloguer de motos elèctriques.

L'AMB ja forma part de les administracions que impulsen la introducció de vehicles més sostenibles en el parc mòbil metropolità, bé sigui en les flotes municipals, de transport públic de superfície, o entre la ciutadania i les empreses privades. En aquest darrer cas, s'estan realitzant els estudis per desenvolupar una xarxa infraestructural metropolitana en l'espai viari públic vinculada al vehicle elèctric i estendre així, amb la participació dels diferents ajuntaments, les accions desenvolupades a la ciutat de Barcelona (resultat del projecte LIVE). A aquestes polítiques de desenvolupament d'una xarxa de suport al vehicle elèctric, també s'hi sumen les polítiques de mobilitat i de promoció d'aquest tipus de vehicles.

⁴ Les dades facilitades per la DGT –provinents de matriculacions– segmenten el parc de vehicles pel principal tipus de propulsió i p en següents segments: camions i furgonetes, autobusos, turismes, motocicletes, tractors industrials, remolcs i semiremolcs i "altres vehicles". En el cas dels vehicles elèctrics, aquest últim segment suposa 1.572 vehicles dels 2.329 totals.

En definitiva, s'ha de pensar que, tot i l'augment d'alternatives al vehicle privat en la realització dels desplaçaments de la població, aquest continuarà utilitzant-se per resoldre una part important de la mobilitat diària metropolitana, ja sigui per la preferència davant d'altres modes dels seus usuaris o bé per altres raons (com les vinculades principalment a la no adequació al seu itinerari i als horaris de l'oferta en transport públic col·lectiu). El que sí és cert és que es pot incentivar el canvi en l'ús que es fa del mateix (per exemple, millorant l'ocupació dels vehicles o la forma de conducció), en la seva ocupació de l'espai urbà o en la seva tipologia (i així fomentar la renovació del parc, per disminuir la seva edat i introduir vehicles més sostenibles).

És evident, així, que s'ha d'integrar la mobilitat en vehicle privat en la gestió integral de la mobilitat metropolitana.

GESTIÓ DE L'APARCAMENT

L'aparcament és una eina fonamental per promoure l'ús del transport públic, ja que la mobilitat en vehicle privat és especialment sensible a la disponibilitat i gratuïtat d'aparcament.

L'Ajuntament de Barcelona va encetar l'any 2005 una nova estratègia enfocada a regular aquesta qüestió mitjançant la introducció de l'anomenada Àrea Verda, que afectava tot tipus de vehicles excepte motocicletes i ciclomotors. L'objectiu va ser el d'estendre l'aparcament regulat de pagament al conjunt de la ciutat, alhora que el cost de l'aparcament forà es veia penalitzat (amb un increment de cost) respecte el cost de l'aparcament dels residents.

Malgrat que aquesta mesura va comportar millores evidents i que també s'ha començat a estendre a altres municipis metropolitans, les dades més recents de la mobilitat quotidiana del territori metropolità (EMEF 2012) constaten clarament un ús molt més freqüent de l'aparcament gratuït en destinació, particularment fora de Barcelona (un 56,2 % a Barcelona ciutat i un 82 % fora).

D'altra banda, cal pensar en l'ocupació de l'espai urbà de l'aparcament de les motocicletes i ciclomotors en els municipis metropolitans. Com s'ha dit, amb un parc de motocicletes i ciclomotors metropolità a l'entorn del mig milió de vehicles –i amb una mobilitat diària que suposa entre el 4-5 % del total de desplaçaments metropolitans– les polítiques de racionalització del seu aparcament han estat i seran objecte de debat en el futur. En l'àmbit metropolità, s'han fet algunes actuacions per intentar minimitzar l'impacte que generen sobre la resta de mitjans de transport –principalment als vianants– per l'espai que ocupen en les voreres, com modificacions de les ordenances de circulació o l'augment d'espai d'aparcament en calçada. Però, tot i així, és una qüestió complexa que requereix consens entre els diferents actors. S'ha de tenir en compte que si aquesta mobilitat diària en vehicles motoritzats de dues rodes, hagués de ser absorbida en cotxe, generaria seriosos problemes en la xarxa viària urbana metropolitana.

Per tant, és important continuar treballant en aquesta direcció de forma que les polítiques de mobilitat metropolitanes considerin l'aparcament com a eina que ajudi a racionalitzar l'ús del vehicle privat.

CENTRES GENERADORS DE MOBILITAT

Actualment existeix un ampli consens entre els agents implicats sobre la necessitat de millorar les condicions d'accessibilitat dels anomenats "centres generadors de mobilitat", ja que actualment es resol principalment en transport privat. En el cas dels polígons industrials

i de les zones d'activitats econòmiques, l'estudi de mobilitat en detall de diferents polígons constata que l'ús del vehicle privat pot arribar fins al 95 % del conjunt de desplaçaments.

Si bé és cert que, des de l'aprovació de la Llei 9/2003 de la mobilitat, s'han articulat diferents plans de mobilitat específics en diferents polígons d'activitat econòmica (i que també s'ha creat una nova figura professional: el gestor de mobilitat), l'experiència demostra una certa dificultat per articular una estratègia més global i homogènia per al conjunt del territori metropolità (en especial en polígons de dimensions més reduïdes de la segona corona metropolitana que no disposen d'una estructura estable de gestió integrada del polígon). De fet, s'ha posat de manifest que la millora de les condicions de l'accessibilitat als polígons d'activitat econòmica depèn, en bona part, d'una implicació directa de l'Ajuntament o ajuntaments implicats, en el sentit que bona part dels aspectes que hi intervenen són competència municipal (transport urbà, vialitat, urbanisme, enllumenat, aparcament, etc). També s'ha posat en relleu que la implicació dels ajuntaments, que sovint no ha estat possible per la manca de recursos suficients, no ha de ser aïllada. Calen mesures d'abast més local que responguin a una estratègia de caire territorial.

Atès que, amb la nova llei de l'àrea metropolitana de Barcelona, els polígons d'activitat econòmica passen a ser una prioritat d'actuació, en el sentit que cal preparar-los per tal que responguin als reptes de l'economia metropolitana en el foment i promoció de l'activitat econòmica, sembla oportú que la gestió de la mobilitat dels espais de producció tinguin també l'AMB com administració de referència. La millora de les condicions d'accessibilitat dels treballadors i també del moviment de mercaderies pot revertir en nous guanys en el posicionament territorial dels centres de producció i en la seva competitivitat.

A banda de la gestió de la mobilitat generada pels polígons d'activitat econòmica, caldrà considerar també altres centres que generen diàriament un volum important de desplaçaments laborals i personals (centres comercials, complexos sanitaris, educatius, esportius, etc.).

LA MOBILITAT EN LA CIUTAT INTEL·LIGENT

Barcelona s'ha posicionat internacionalment com a ciutat capdavantera en la promoció de polítiques i actuacions dirigides a fomentar el concepte de "ciutat intel·ligent", sota els principis d'eficiència, sostenibilitat i cohesió social. En aquest sentit, hi ha tingut un paper rellevant el fet de ser la seu del congrés Expo Smart City dels anys 2012 i 2013 i, sobretot, per ser seu permanent del Mobile World Congress des de l'any 2006 i fins a l'any 2018.

El concepte de mobilitat en una ciutat intel·ligent fa referència a la millora de la sostenibilitat, la seguretat i l'eficiència dels sistemes de transport i d'infraestructures. Es tracta, per tant, de gestionar eficientment els recursos existents, aprofitant el desenvolupament de noves tecnologies. L'ús de les Tecnologies de la Informació i de la Comunicació (TIC) ha ajudat a millorar i a optimitzar molts aspectes de la gestió diària de la mobilitat, particularment d'aquells relacionats amb la informació al ciutadà o a l'usuari de les diferents xarxes de transport. Així, cal destacar l'empenta donada en diversos aspectes:

- El desplegament d'infraestructures i eines que proporcionen al ciutadà informació en temps real sobre els serveis de transport públic col·lectiu, com panells a les parades d'autobús, aplicacions de càlcul d'itineraris o temps d'espera (mòbils o no), etc.

- La implantació de sistemes d'ajut a l'explotació (SAE) a les flotes de transport públic.
- El seguiment de les incidències a la xarxa viària (càmeres, comptadors, etc.) i la seva difusió a través de les xarxes socials, Google maps, etc.
- La gestió de l'aparcament en destinació, per conèixer l'oferta de places lliures al carrer.
- La implantació del Bicing i de la xarxa Bicibox.

La gestió de la demanda de la mobilitat requereix la prioritització de l'oferta als usuaris, ha de contemplar la connectivitat de les zones i, a més, cal que:

- S'impulsi un model ciutadà de mobilitat més equitatiu per millorar les condicions de circulació de les diferents xarxes de transport, i en concret, per prioritzar els sistemes de transport públic i col·lectiu i els desplaçaments a peu i en bici.
- Es potenciïn els modes de transport d'ús quotidià saludables, com la bicicleta i els desplaçaments a peu.
- Es promoció un ús racional del transport privat per tal que minimitzi els impactes sobre el medi ambient, l'espai urbà i la congestió de la xarxa viària.
- Es desenvolupin polítiques de gestió de la mobilitat en els centres generadors de mobilitat.
- S'incorpori el concepte Smart City en la gestió i operació de la xarxa de transports.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Millorar les condicions de la mobilitat, la xarxa infraestructural i els serveis destinats a la mobilitat a peu i en bicicleta, tot maximitzant la seguretat en els seus desplaçaments.

- Creació de projectes de "camins segurs" per a determinats desplaçaments de mitja distància dins o entre municipis amb propostes de senyalització i mesures de seguretat vial concretes.
- Promoció i impuls de la cultura del desplaçament a peu i en bicicleta mitjançant campanyes específiques al respecte.
- Harmonització del marc normatiu (a partir d'ordenances) dels municipis metropolitans pel que fa a la regulació de l'ús de la bicicleta a la ciutat.
- Foment de la bicicleta elèctrica.
- Foment dels aparcaments segurs i del registre i l'assegurança per a bicicletes.

Millorar la connectivitat i el funcionament de la xarxa viària, evitant el pas directe carrer-autopista

- Millora de la connectivitat viària entre els municipis situats a banda i banda dels rius Llobregat i Besòs.
- Aplicació de les mesures de gestió del trànsit necessàries per tal d'esmortir el volum de vehicles a la xarxa principal metropolitana que realitzen trajectes urbans, en coordinació amb la resta d'administracions implicades.

Implantar mesures per reduir els nivells de contaminació de l'aire.

- Estudi de la introducció de mesures com l'etiquetatge de vehicles, la disminució de tarifes en l'aparcament, l'exempció o reducció en l'impost de circulació, taxes ecològiques o la definició de zones de baixa emissió en les que es restringeixi o es dissuadeixi l'accés de determinats vehicles contaminants.

- Foment i promoció de l'ús de vehicles amb sistemes de propulsió no derivats del petroli, com el vehicle elèctric (cotxe, moto, bicicleta), amb el desenvolupament i extensió d'una xarxa infraestructural per a la seva implementació metropolitana, i amb el suport a altres mesures que incentivin el seu ús per part de la ciutadania.

Millorar la competitivitat del transport de superfície (autobús i tramvia), establint mesures per augmentar i garantir la velocitat comercial.

- Implementació d'ajustos de noves prioritats semafòriques.
- Aplicació de més disciplina viària i d'un sistema d'ordenació de les normatives i infraestructures.

Consolidar la política de racionalització en la utilització del vehicle privat amb mesures de gestió de l'aparcament i del trànsit.

- Promoció, en la mesura del possible, d'una política i regulació d'aparcaments més homogènia per al conjunt de ciutats (extensió de l'aparcament forà i residencial, control centralitzat, gestió tarifària integrada, etc.).
- Promoció de mesures de minimització de l'impacte sobre l'espai urbà de l'aparcament de les motocicletes i ciclomotors en els municipis metropolitans.
- Racionalització dels accessos a Barcelona a partir de la valoració d'implementació de mesures que fomentin un canvi modal.

Continuar la renovació de la flota de transport públic de superfície amb la incorporació de més vehicles sostenibles, en especial gas natural i sistemes híbrids amb motors elèctrics.

- Promoció de la monitorització dels consums energètics i d'emissions de les flotes de transport públic.
- Extensió de l'ús dels vehicles elèctrics, híbrids i de baixa emissió a les flotes públiques de vehicles de l'AMB.

Continuar treballant per garantir la qualitat del servei de taxi metropolità, establint mesures que tinguin com a objectiu l'ús social d'aquest mitjà de transport.

- Promoció i extensió del canvi del parc de taxis a vehicles més sostenibles amb la fita de 70 % híbrids al 2022.
- Desenvolupament d'un pla de parades metropolità.

Promoure la introducció de millores tecnològiques i aprofitar les existents per augmentar l'eficiència en la gestió i operació diària dels serveis de transport públic col·lectiu a l'AMB.

- Facilitació de la incorporació d'aquestes eines en l'operativa diària de les empreses operadores dels serveis.
- Impuls del desenvolupament d'un centre d'ajut a l'explotació dels serveis metropolitans de transport col·lectiu en autobús.

Millorar i unificar els diferents planificadors de rutes en transport públic existents, amb informació actualitzada.

- Facilitació de la introducció i la implementació d'aplicacions en l'àmbit de la mobilitat que aportin informació a la ciutadania per tal que puguin prendre decisions oportunes abans i durant els seus trajectes.
- Promoció de l'ús de les xarxes socials per tal de donar i rebre informació sobre els serveis de transport metropolitans.

Introduir nous protocols de treball en el seguiment i la millora de les condicions de mobilitat, en col·laboració amb el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i altres entitats que representin altres sectors.

- Definició dels centres generadors de mobilitat amb més problemes d'accessibilitat i de les principals mancances d'aquests àmbits.
- Establiment d'un programa d'actuacions que defineixi el calendari d'implementació, el cost i el sistema de finançament.



EIX ESTRATÈGIC: TERRITORI COHESIONAT

PRIORITAT 12. PER UN NOU PLA DIRECTOR URBANÍSTIC

12.1. IMPULS D'UN NOU MARC NORMATIU

PRIORITAT 13. CANVI DELS MODELS D'ACTUACIÓ EN ELS USOS DEL SÒL

13.1. SISTEMES DE MOBILITAT

13.2. SISTEMES DE SERVEIS TÈCNICS

13.3. SISTEMES D'ESP AIS LLIURES I EQUIPAMENTS

13.4. ESPAIS OBERTS I SÒL NO URBANITZABLE

13.5. USOS MIXTES DEL TERRITORI

13.6. SÒL RESIDENCIAL

13.7. SÒL D'ACTIVITAT ECONÒMICA

PRIORITAT 14. INNOVACIÓ EN ESTRATÈGIES TERRITORIALS

14.1. CARÀCTER POLICÈNTRIC DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

14.2. ÀREES ESTRATÈGIQUES

14.3. ESPAI DE TRANSICIÓ

14.4. ADAPTACIÓ TERRITORIAL AL CANVI CLIMÀTIC

La Barcelona metròpoli ha canviat de manera substancial els darrers 40 anys. L'àrea metropolitana de Barcelona ha estat objecte d'importants intervencions en el seu territori que han dignificat els nostres municipis i han elevat la qualitat de vida de la ciutadania. La gran transformació general del territori metropolità, tant el de l'actual AMB com el de la Regió Metropolitana, ha produït avenços en els camps de la qualitat urbana, del medi ambient, dels equipaments, les centralitats del territori i del desenvolupament econòmic, però aquest canvi profund que viuen les grans metròpolis fa que apareguin també nous reptes.

L'envelliment de les infraestructures i habitatges, la transformació de l'economia a escala global, el canvi climàtic o l'arribada de la nova ciutadania ens marquen un escenari nou, escenari que es completa amb la necessitat d'adaptar i adequar els instruments de planificació urbanística a les noves realitats tan normatives com de la mateixa evolució del territori metropolità.

Hem de tenir present que els canvis econòmics, socials, culturals, tecnològics i ambientals, exigeixen respostes adequades en el context actual. Per això és necessari incorporar una nova visió de les actuacions a desenvolupar en el medi metropolità, que parteixi d'una òptica dinàmica i transversal, capaç d'experimentar amb metodologies diverses i renovades, que reculli el conjunt de circumstàncies del moment actual.

Avui en dia, la crisi ha copejat de manera molt significativa l'economia dels països d'Europa, particularment del sud, i calen respostes agosarades i en molts casos radicals per afrontar les conseqüències més paleses. Per tant, el futur creixement ha de ser necessàriament inclusiu; és a dir, que no deixi ningú de banda, que provoqui prosperitat però no a costa del deteriorament de la qualitat de vida, d'un elevat atur i d'unes condicions de treball precàries. En aquest context, el territori esdevé cabdal. Sabem que és en el territori on passen les coses, on es construeixen els habitatges, els equipaments, els espais públics, els espais d'activitat econòmica... i on es representen avui dia els efectes més significatius de la nova realitat, com l'impacte del canvi climàtic, els reptes de convivència o l'escenificació de l'economia globalitzada. El territori, suport físic del desenvolupament de l'activitat humana, ha de ser tractat com a recurs perdurable en el temps; és a dir, com a inversió per a les generacions futures. Per tant, en qualsevol projecte que tingui efectes sobre el territori, com el projecte REM (Reflexió Estratègica Metropolitana), la seva definició, tractament i regulació es converteixen en un element clau. La seva planificació no pot ser exclusivament instrumental, també ha d'incorporar un caràcter més estratègic, aportant solucions a les problemàtiques actuals.

La planificació del territori s'ha de desplegar sota aquest nou prisma, apurant al màxim els models d'intervenció que s'orientin i alineen amb l'estratègia global del desenvolupament econòmic sostenible i inclusiu. Es requereix, per tant, la incorporació d'una visió transversal de l'actuació al territori, la qual cosa significa tenir present que en un àmbit físic molt limitat es produeixen interaccions, interdependència, complementaritats, contradiccions i superposicions, sobre les que sovint fins ara es practiquen lectures autònomes i independents de les realitats i problemàtiques de l'espai territorial.

Així doncs, partim d'un fet territorial conformat per sistemes que se superposen i interactuen de manera complexa, que obliga a repensar la formulació del territori des de quatre punts de vista complementaris per intentar abordar aquesta realitat:

- Des de la integració de les diverses disciplines que conflueixen en la definició i en el desenvolupament d'un territori.

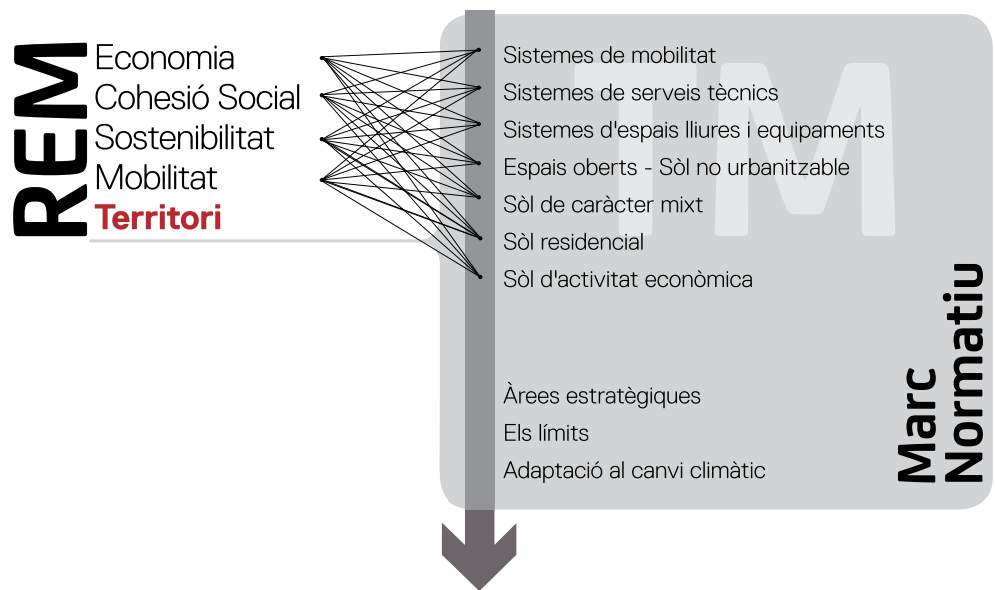
- Des d'un tractament de les múltiples escales que reconeix els escenaris diversos des d'on afrontar els reptes i les problemàtiques.
- Des de l'adaptabilitat, incorporant mecanismes d'adequació en el temps que possibilitin l'adaptació a demandes, reptes o problemàtiques no previstes en la planificació, sense necessitat de revisar-ho tot permanentment.
- Des de la innovació entesa com el resultat d'una transformació en les formes d'entendre i actuar, a partir d'una amalgama complexa (i no sempre complementària) de marcs teòrics renovats, tècniques i tecnologies diverses, nous posicionaments dels actors polítics i socials, i de nous models de governabilitat.

En aquest sentit, és important tenir en consideració també el rol que tindran les ciutats en el futur com a actors econòmics, socials i culturals en un context global (l'any 2050 es calcula que entre el 60 % i el 70 % de la població mundial viurà en entorns urbans). Ciutats com Nova York, Londres o Melbourne, entre d'altres, han desenvolupat o estan desenvolupant noves estratègies a escala metropolitana. Encara que algunes d'elles no són aplicables a la nostra realitat, ens donen pistes sobre nous instruments, conceptes o formes d'afrontar determinades problemàtiques. L'agenda urbana ha evolucionat en la darrera dècada: les innovacions vinculades a les tecnologies de la informació i les comunicacions (TIC) permeten establir nous models de gestió urbana més eficients i sostenibles, es parla de ciutats de baixes emissions, de la ciutat resilient, de la ciutat intel·ligent...

El projecte REM, doncs, s'inscriu dins un enfocament general que cerca els objectius lligats a la creació d'ocupació, al creixement econòmic, a la inclusió social, sostenibilitat ambiental, mobilitat eficient i sostenible, i en aquest sentit el component de la planificació territorial ha de treballar per garantir dos objectius: la concreció en el territori de les accions previstes en el conjunt de la reflexió metropolitana i la recerca dels mecanismes formals i informals (normatives, programes, sistemes de consens) per fer-les efectives. En aquest sentit, les recomanacions cap al Pla Director Urbanístic Metropolità i el conjunt d'instruments que se'n deriven són aspectes claus. El PDU es troba en una escala intermèdia entre el planejament territorial i urbanístic i, per tant s'han de plantejar aproximacions d'escala diversa, projeccions temporals a mitjà i llarg termini, així com aspectes funcionals i instrumentals, de gestió i d'ordenació.

Com hem indicat al llarg del document, es proposa la realització d'una diagnosi de la situació actual a l'AMB, per determinar quins són els reptes prioritaris a desenvolupar i plantejar uns objectius i unes iniciatives concretes per resoldre'ls. En la confluència del conjunt d'àmbits estudiats observem que seria poc factible desenvolupar un projecte metropolità global que parteixi exclusivament d'un únic instrument sectorial (ja sigui econòmic, urbanístic o social) que pugui donar respostes a una problemàtica tan complexa, com la d'un territori de 636 km², on intervenen 36 municipis i interactuen prop de 3,2 milions de persones.

És per això que la REM, com a instrument, planteja una visió holística de tots els fenòmens que es presenten a l'AMB i, per a una millor comprensió, els distribueix en cinc àmbits: cohesió social, econòmic, sostenibilitat, mobilitat i planificació del territori. En aquest context d'aproximació multisectorial i multidisciplinar, hem de tenir en compte que pràcticament la totalitat dels objectius i de les iniciatives plantejades en els diferents temes, al final tenen un impacte i/o efecte en el territori, tot i que possiblement algunes d'elles no canvien directa-



ment les condicions urbanístiques del sòl (com podria ser la classificació, la qualificació, els drets i deures de la propietat, etc.) ja que formen part de polítiques concretes, gestions o, simplement, es refereixen al finançament de determinades accions.

L'ESTRATÈGIA PER A UN TERRITORI COHESIONAT

La reflexió sobre el territori cohesionat està pensada des de la idea de fer una lectura transversal de les altres reflexions sectorials o temàtiques desenvolupades en el projecte REM per poder territorialitzar els objectius o les iniciatives plantejades en cada un d'ells cap al llenguatge de la planificació del territori.

En definitiva, en el futur desenvolupament de l'AMB cal focalitzar-nos en una diversitat de qüestions, els principals reptes de les quals són:

1. El combat contra les desigualtats i una més gran i millor redistribució de la renda, ha d'abordar diverses realitats, d'aquelles que parlen de condicions de treball, però també d'aquelles que han d'abordar nous fenòmens d'exclusió que tenen en el territori un element clau de correcció.
2. L'envelliment de la població, el deteriorament dels barris i dels habitatges, moltes vegades simplement pel pas del temps, o els riscos d'exclusió severa de certs col·lectius de baixa qualificació laboral, són temes que han de ser vistos no només en termes de polítiques assistencials, sinó també des d'un enfocament global en el que el territori té un paper clau.
3. Els problemes més greus de l'economia metropolitana, lligada a aspectes com la millora de la productivitat o l'augment de la capacitat exportadora però sense perdre de vista que ha d'anar acompanyada, com venim insistint al llarg dels diversos enfocaments sectorials, de polítiques que puguin garantir la inclusió social.
4. Les infraestructures per a la dinamització de l'economia i també per millorar la qualitat de vida són un element central que obligarà a desplegar òptiques innovadores.
5. I, finalment, aquesta política s'ha de fer en un context sostenible des del punt de vista mediambiental i de ferm compromís de lluita contra el canvi climàtic, acompanyat de polítiques redistributives de diversa naturalesa.

En aquest context, tres són les prioritats per aprofundir en la cohesió territorial que es fonamentaran més avall:

- Renovació i adaptació de l'estructura jurídica.
- Redefinició i adaptació dels usos del sòl.
- Innovació en estratègies d'intervenció territorial i urbanística.

Una vegada analitzades les realitats més rellevants en el marc del desenvolupament urbanístic, identifiquem un conjunt de problemàtiques que conformaran l'epicentre dels principals aspectes que cal tenir presents. Aquests temes claus, que encararem en aquesta aproximació territorial i que complementen les altres 5 estratègies, són:

- La construcció del marc normatiu del PDU, que integri els nous conceptes de la cultura urbanística, dins les actuals necessitats de l'àrea metropolitana de Barcelona.
- La necessitat de transformació dels teixits urbans (barris-habitatge-activitat) com a eina per evitar desequilibris territorials i la segregació espacial i social.
- La planificació de la intervenció, millora o construcció de noves infraestructures optimitzant la seva operativitat per assolir la màxima rendibilitat social i econòmica.
- La necessitat de garantir més eficiència i seguretat en el subministrament dels serveis, que podem resumir en el cicle de l'aigua - recursos energètics - mitjans tecnològics.
- La voluntat de posada al dia de les àrees d'activitat econòmica de tots els sectors productius, a fi de comptar amb plataformes economicoterritorials amb un alt nivell de competitivitat.
- L'assegurament d'accés a l'habitatge a la ciutadania, d'acord amb les necessitats d'una societat més diversa.
- La preservació i millora dels espais oberts (sòl no urbanitzable), considerant els seus valors i la seva funcionalitat ecològica i socioeconòmica.
- L'equilibri de la xarxa d'espais lliures, des d'una lògica metropolitana, en relació amb la seva funció social i/o ambiental.
- La planificació dels equipaments en relació amb les noves necessitats metropolitanes i al seu paper qualificador dels diferents teixits urbans.
- L'avenç en la construcció d'una estructura metropolitana policèntrica entesa com a sistema en xarxa, on les ciutats són els nodes.
- L'adaptació i millora de l'espai públic urbà, amb una especial atenció als elements d'escala metropolitana, com a facilitadors de les relacions entre els nodes de la xarxa urbana,
- La imperiosa necessitat d'adaptació territorial al canvi climàtic.

UN TERRITORI COHESIONAT

L'enfocament del marc general, tal com dèiem abans, es realitza a partir de quatre aspectes: primer, l'anàlisi de l'espai físic del territori; segon, la projecció temporal amb les previsions socials, econòmiques i demogràfiques que cal tenir en compte; tercer, l'enfocament global que fa esment d'alguns dels nous conceptes, idees, instruments que s'estan discutint sobre la planificació urbanística en diferents fòrums, ja que no podem deixar de banda que estem en un món globalitzat ni que actualment ciutats com les ja mencionades i d'altres han emprès plans molt ambiciosos amb metodologies i instruments innovadors, pensats des de la realitat de cada una d'elles, però coincidint en alguns temes (conceptes) claus com la sostenibilitat,

la mobilitat, els habitatges, la cohesió social, l'economia, la resiliència, etc., i quart, els condicionants institucionals i competencials del moment actual.

L'ESPAI FÍSIC

En la configuració actual del territori metropolità han estat determinants factors que tenen a veure amb la seva situació geogràfica a la costa mediterrània, l'orografia i l'hidrografia, degut als límits naturals que suposen la Serralada Litoral o les lleres dels dos grans rius metropolitans, el Llobregat i el Besòs. A diferència d'altres ciutats que han anat creixent de forma extensiva sense tantes limitacions físiques, la construcció de la metròpolis barcelonina ha estat condicionada des d'un inici per l'existència d'una sèrie de pobles i ciutats disseminats en el territori, amb orígens molt diversos i en alguns casos força modestos, en els que predominaven horts, fàbriques i torres.

Tot i que no és l'objecte d'aquest treball fer un repàs de la història urbanística de l'àrea metropolitana de Barcelona, cal esmentar almenys el procés de canvi radical que es comença a gestar amb la revolució industrial i, posteriorment, amb l'arribada del ferrocarril el 1848. L'enderroc de les muralles de Barcelona va començar a materialitzar-se amb el desenvolupament del Pla Cerdà el 1859. Més tard altres plans com el Pla Jaussely (1905), el Pla General d'enllaços (1917), el Pla Macià (1932) o el Pla Comarcal (1953) han influït en major o menor mesura al desenvolupament del territori metropolità.

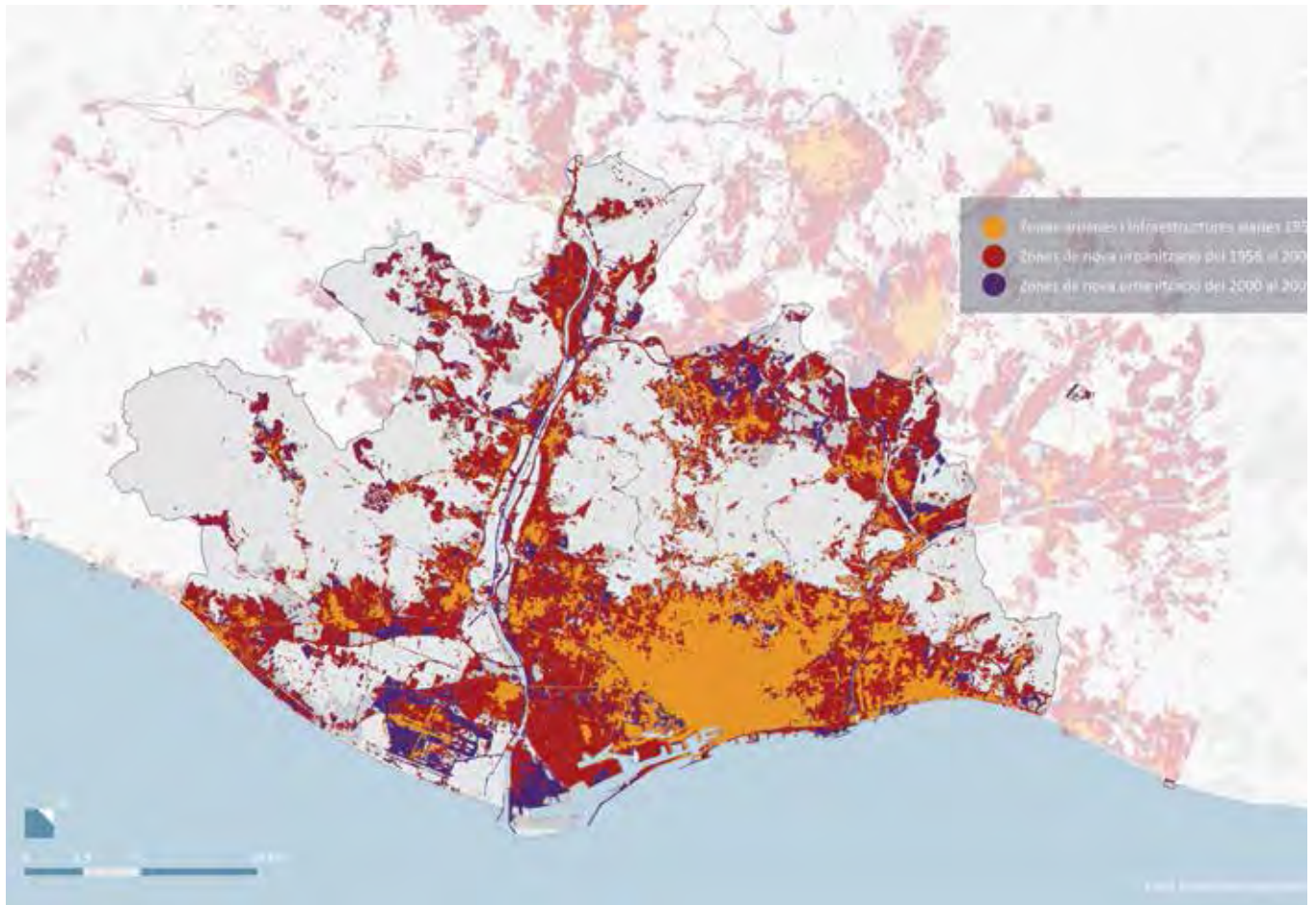
Així doncs, al llarg de segles d'història han tingut lloc múltiples transformacions que han conformat el territori. Fins a la segona meitat del segle xx, els canvis es van produir en la seva dimensió més qualitativa, però hem de ser conscients que és a partir de la segona meitat del segle xx quan el territori metropolità inicia una gran ocupació territorial promoguda principalment per canvis econòmics, socials i demogràfics, al mateix temps que es produeix la generalització de l'ús de l'automòbil amb la consegüent extensió i millora de la xarxa viària i el transport públic. Per tant, quantitativament és a partir d'aleshores que es produeix un desenvolupament territorial més important.

Part d'aquests processos han estat reconduïts al llarg dels darrers seixanta anys gràcies a la gestió de les diverses administracions i al desenvolupament del planejament urbanístic, com un instrument cabdal de control i ordenació del creixement de l'AMB, millorant la qualitat de vida dels seus ciutadans. Malgrat que encara falten moltes coses per fer, la planificació urbana ha ajudat a aconseguir, per exemple, espais lliures, equipaments, infraestructures i els habitatges de protecció necessaris per tenir un territori més equilibrat i cohesionat socialment. En aquest sentit, els principals models urbanístics durant aquest període estan definits per diversos plans, entre els que destaquen:

- El pla d'ordenació urbana de Barcelona i la seva zona d'influència, Pla Comarcal 1953, sorgeix de la necessitat d'articular la comarca de Barcelona, de 27 municipis, i inicia el debat urbanístic metropolità. Desenvolupa un model de ciutat jerarquitzada amb nuclis independents que mantenen el caràcter propi, preveu la creació de rondes viàries a les ciutats més importants, planteja uns conceptes de zonificació, tot i que encara insuficients tant en el règim com en les condicions d'edificació, i fixa la protecció del paisatge i del patrimoni a Collserola i al delta Llobregat, i preveu l'ampliació del port i l'aeroport.
- El Pla Provincial de Barcelona, aprovat el 1963, té la pretensió de ser una escala intermèdia entre els plans locals i els comarcals, amb una visió de conjunt. Però la seva incapacitat operativa el converteix en una proposta merament teòrica.



- El Pla Director de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, del 1968, es planteja com a necessitat d'estendre l'àmbit del Pla Comarcal de 27 a 162 municipis, el que fins avui anomenem Regió Metropolitana de Barcelona. Representa una nova manera de veure la ciutat, i davant la complexitat física i cadastral planteja una "gestió fragmentada" que permet el seu desenvolupament per parts segons el projecte global vinculant. Planteja un model, flexible en el temps i sense imatges finalistes. Es converteix en un referent per a plans posteriors, sobretot en relació amb la protecció d'espais naturals i la consolidació d'un sistema de comunicacions, malgrat que tant sols va ser aprovat com avanç de planejament..
- El Pla General Metropolità de Barcelona (PGM), aprovat definitivament l'any 1976, manté alguns dels continguts del Pla Director, com el model general de ciutat-territori i els "centres direccionals" com a noves polaritats per a potenciar interaccions urbanes. Com a instrument regulador (bàsicament és un pla operatiu), el PGM ha estat vital. Va representar una nova forma de fer planejament, renovant els instruments de regulació urbanística de l'època: identificació entre "zones" i "sistemes", on els "sistemes" són l'estructura del pla; incorpora la classificació urbanística del sòl; la codificació de tres sistemes bàsics d'ordenació de l'edificació, i regles per a la regulació del mercat del sòl. És de destacar l'aportació que va representar una nova manera de "regulació del canvi" d'usos: els àmbits de transformació a... (clau 14) que van significar una important innovació al model de planificació.
- El Pla Territorial General de Catalunya, va ser el primer instrument de la Llei de Política Territorial (1983) de la Generalitat democràtica, que no es va aprovar fins al 1995 degut a l'estancament en l'ordenació territorial provocat per la confrontació política entre Barcelona i la "Catalunya interior".



Evolució de l'ocupació del territori

- El Pla Territorial Parcial Metropolità de Barcelona, aprovat el 2010, tanca un primer cicle de planejament territorial a Catalunya.

Durant aquest últims seixanta anys, la població de l'AMB ha experimentat un creixement i una redistribució important en el territori metropolità. La primera gran migració es va produir des dels anys cinquanta del segle passat fins als anys vuitanta, quan van arribar a prop d'un milió i mig de persones vingudes principalment d'altres parts de l'Estat espanyol. Com a conseqüència, la ciutat central es va saturar, exhauint els límits de la plana i arribant fins als vessants del massís de Collserola.

Les ciutats de l'entorn van créixer creant-se les primeres continuïtats urbanes entre municipis. Per acollir aquesta nova població es van construir els primers polígons d'habitatges, però també van sorgir altres fenòmens, com el barraquisme, que no es va eliminar fins als anys vuitanta. D'altra banda, la mateixa pressió demogràfica va estimular l'expulsió d'indústries dels nuclis urbans el resultat va ser la construcció dels primers polígons industrials. Un dels més importants va ser el Polígon de la Zona Franca al Delta del Llobregat als anys seixanta.

Des dels anys vuitanta fins a finals de segle es va produir un canvi de tendència que es va traduir en una pèrdua de població de l'àrea central (Barcelona), en bona part compensada per la migració cap a altres municipis de l'AMB i la RMB, que fins i tot quedaven amb saldos positius de població. No va ser fins al període de l'any 2000 al 2007 que aquesta tendència demogràfica va canviar amb l'arribada de prop de 400.000 persones provinents principalment de països de l'Amèrica Central i Amèrica del Sud, dels països del nord d'Àfrica i d'Àsia.

Durant aquest període es va produir, d'una banda, el creixement d'alguns nuclis de municipis formant continuïtats urbanes amb una tendència a la compactació; i de l'altra, els canvis en la mobilitat van facilitar un nou mercat de l'habitatge, que va desplaçar la població a municipis més externs de l'AMB, amb models d'urbanitzacions més extensives i que no es van aturar fins al final dels anys setanta. Algunes d'aquestes urbanitzacions, que en un principi van ser de segona residència, en els últims anys s'han convertit en residència permanent en zones com el Baix Llobregat o el Garraf.

A la vegada que es van consolidant els sectors de sòl urbanitzable d'ús residencial, el PGM va plantejar una reordenació de la classificació de sòl, promovent la desclassificació del sòl urbanitzable en determinades zones i la classificació del sòl en zones més ben localitzades en continuïtat amb els nuclis urbans consolidats. Pel que fa als sistemes naturals, aquesta operació va significar el manteniment de zones d'un alt valor ecològic com Collserola, Muntanyes de l'Ordal, Serralada Marina o el Delta del Llobregat i el Besòs, on recentment s'han dut a terme importants actuacions de protecció i gestió..

Durant aquesta llarga etapa de desenvolupament del PGM i fins a l'actualitat, és molt significatiu l'increment de sòls per a equipaments i zones verdes, així com l'ampliació de grans infraestructures com l'aeroport, el port (àrees logístiques) la depuradora del Llobregat. Quant a la mobilitat, tenen rellevant importància les rondes de Barcelona, els túnels de Vallvidrera (connectant la ciutat central amb el Vallès), i en els últims anys, una de les fites més importants d'infraestructures és l'arribada del tren d'alta velocitat. Pel que fa a la indústria, en aquest període els polígons industrials s'implanten creant els corredors industrials del Besòs i el Llobregat, la C-32 o la B-30, alhora que es realitzen algunes operacions de transformació urbana per substituir usos industrials per nous de residencials sobretot en l'àmbit de la ciutat central. Apareixen nous emplaçaments d'activitats principalment en llocs de gran accessibilitat des del sistema viari o del transport públic, peces d'equipaments, centres comercials, nous espais productius, etc.

De totes les intervencions urbanístiques que s'han produït en aquestes últimes sis dècades potser la més significativa va ser la del període olímpic (1986-1992), perquè no només va representar la transformació d'una gran part de la ciutat central sinó que va tenir una significativa repercussió en altres municipis de l'AMB. . En els darrers anys també s'han dut a terme operacions de gran importància com les de transformació del territori Fòrum, l'àrea del 22@, el centre direccional a Cerdanyola, les operacions de la Sagrera i entorns, el Port de Badalona, la Plaça Europa, entre altres. Gairebé totes elles es troben en execució quan segurament durant aquesta nova etapa s'hauran de replantejar degut als canvis en la situació econòmica i social.

LA PROJECCIÓ TEMPORAL

En la situació actual de crisi és complicat fer previsions sobre el futur de l'AMB. Hi ha moltes problemàtiques que, segons com s'afrontin, donaran escenaris completament diferents. En aquest sentit, la Reflexió Estratègica Metropolitana no es planteja com un eina tancada, sinó com un instrument flexible en el temps; ja que es pot canviar durant la seva aplicació; és a dir, ve a ser una mena de quadre de comandament que pot anar verificant tots els processos durant el seu desenvolupament, i que té la capacitat de fer ajustos i poder mesurar els seus efectes segons el moment.

Les estructures socials i productives han canviat: el desenvolupament a mitjà termini no exigeix necessàriament un gran creixement físic, com sí que ha passat en dècades precedents. Les previsions de futur en diferents àmbits fonamentals per al desenvolupament del territori són:

- Evolució de la demografia. Després d'una dècada de creixement basat principalment en la immigració, ens trobem en un moment de contenció en que es dibuixa un horitzó d'estabilitat o de pèrdua d'habitants. Ha augmentat la heterogeneïtat social, la desigualtat no para de créixer, les formes de viure canvien i afecten els espais cívics i els equipaments, i es produeix un envelliment de la població. El cens de 2011 determina que, a l'AMB, hi ha 3,2 milions d'habitants, i les previsions per al 2021 fluctuen entre una pèrdua fins a arribar als 2,9 milions (AMB) i un escenari optimista que l'augmenta fins als 3,4 milions (IDESCAT).
- Habitatge. La demanda d'habitatge ha canviat a causa de l'envelliment de la població i a una emancipació més tardana dels joves. Hi ha un augment de la inestabilitat de l'estructura de les llars, el nombre de famílies monoparentals augmenta i, per tant, hi ha més demanda d'unitats residencials de menor dimensió. Segons projeccions de l'AMB per al període 2007-2017, hi hauria una demanda de 200.000 habitatges. Gran part d'aquesta es podria satisfer amb el parc existent, amb habitatges que entrarien al mercat per buidatge (principalment per mortalitat). La resta provindria d'un suposat ritme de construcció mitjà anual de 5.000 habitatges/any. Un dels punts principals a estudiar és l'equilibri real entre l'oferta i demanda actual i les necessitats de futur. Per això per poder avaluar les necessitats reals és indispensable tenir les dades de tots el planejaments en desenvolupament dins l'AMB.
- Llocs de treball. Les formes de treball es diversifiquen, en general cap a feines no dependents, intermitents i precàries. Les demandes canvien en funció dels diferents grups d'edat i de la seva formació. Es detecta un dèficit important de formació d'adults. Durant el segon trimestre de 2013, la taxa d'ocupació a la província de Barcelona es va situar al 58,9 %, i la taxa d'atur, al 23,9 %. Amb aquestes dades, és de vital importància la implementació de polítiques que ajudin a canviar les dinàmiques per promoure l'ocupació, mentre que el planejament també ha de ser capaç d'adaptar-se a aquesta nova realitat.

L'ENFOCAMENT GLOBAL

En el context de globalització econòmica actual, les regions urbanes s'han convertit en els principals centres de poder i desenvolupament econòmic del món. Es calcula que més del 70 % del PIB mundial es genera en entorns urbans. Alhora, l'increment de la població (entre el 60 % i 70 % de la població mundial viurà en entorns urbans l'any 2050) fa que les ciutats concentrin cada vegada més capital humà i que es consolidin com a pols d'innovació i de cultura.

Aquest rol de les ciutats i les àrees metropolitanes com a actors econòmics, socials i culturals en un context global suposa una pressió pels models tradicionals de govern de la ciutat. Tal com han apuntat diversos autors, la governabilitat de la ciutat ha de fer front a una paradoxa: mentre la globalització revaloritza el paper de les ciutats, els seus governs encara tenen poca presència internacional i els seus recursos i mecanismes de finançament segueixen depenent de les transferències de l'Administració nacional o regional. Aquesta situació suposa una posició de relativa debilitat respecte els diferents grups econòmics i socials, i una baixa capacitat d'influència en projectes estratègics que no són de la seva competència. A part, les ciutats també

han d'afrontar els nous reptes econòmics, socials i ambientals que sorgeixen de la intensificació del procés de metropolització que suposa el creixement de l'aglomeració urbana.

En aquest context, les ciutats han d'afrontar reptes, com per exemple: trobar l'equilibri entre la necessitat d'atraure capital en un context de competició global i gestionar les externalitats que això genera; combatre les desigualtats i la segregació social; definir sistemes eficients de mobilitat dels fluxos; apostar per un desenvolupament ambiental sostenible; enfortir la seva capacitat de resiliència, etc. Qüestions que, en definitiva, suposen la prestació de serveis i l'elaboració de polítiques que desborden els límits administratius de la ciutat i que requereixen la cerca de noves fórmules més o menys institucionalitzades que permetin trencar amb els models de governabilitat tradicionals establerts fins ara.

Igual que Barcelona i la seva àrea metropolitana, altres grans ciutats i àrees metropolitanes del món, es troben en procés de definició o de revisió, de noves estratègies de planificació i desenvolupament. Ciutats com Nova York o Londres, recentment han aprovat plans estratègics d'escala metropolitana que intervenen en les diverses dimensions que avui configuren el fenomen urbà. A falta d'un estudi amb més aprofundit, una revisió dels processos endegats per aquestes ciutats ens permet identificar, de forma sintètica, quins són els instruments que implementen i els principals reptes que afronten les seves agendes.

Primerament, i davant un exercici comparatiu d'aquestes característiques, és important tenir en consideració quin és el grau d'institucionalització de cadascuna de les àrees metropolitanes. La majoria de les àrees metropolitanes no disposen de la corresponent institucionalització política ni d'un marc jurídic adequat que faciliti la cooperació entre centre i perifèria per tal d'impulsar polítiques supralocals. Aquest és un paràmetre significatiu a l'hora d'avaluar els plans que s'acaben implementant ja que condiciona els models d'intervenció i, per tant, la capacitat d'assolir els objectius que es determinen. L'existència o no d'un govern metropolità, el seu grau de formalitat, els àmbits sobre els quals té competència, els mecanismes de finançament, el sistema de representació electoral al qual es troba subjecte, etc. són variables que s'han de tenir en compte a l'hora de caracteritzar les estratègies de planificació i desenvolupament de cada cas.

Com apuntàvem anteriorment, la complexitat dels processos que avui experimenta un territori metropolità exigeix una evolució dels models tradicionals de gestió i planificació de la ciutat. La planificació estratègica, per exemple, ha estat una eina utilitzada per a la creació d'un projecte comú de ciutat que no tant sols inclou els líders polítics locals, sinó també els actors de la societat civil i del sector privat. Amb el lideratge i consens dels governs locals, la planificació estratègica actua com a dinamitzador dels temes claus i comuns de la ciutat. Es tracta d'un instrument de governança que estableix un marc de cooperació publicoprivat on participen els diferents agents econòmics i socials. El procés permet generar un context de confiança, de facilitació de diàleg i de construcció d'espais de consens que acaba definint un horitzó comú per als diferents actors de la ciutat a mitjà i llarg termini.

En general, les propostes que s'identifiquen en les ciutats escollides estableixen una visió estratègica i metropolitana de la planificació, que es concreta amb la definició d'uns reptes i d'un conjunt d'iniciatives que no necessàriament impliquen una transformació física o jurídica del territori. Accions que poden ser polítiques econòmiques, socials i ambientals que promouen una millor gestió o coordinació entre diferents administracions, canvis jurídics

dels diversos àmbits, projectes estratègics de caire metropolità, etc. Es formulen estratègies territorials holístiques i integrals, que tendeixen a substituir la planificació territorial clàssica, i ocupen el buit existent entre la planificació estratègica i el desenvolupament per projectes. Els models de planificació territorial acabaran variant segons les variables específiques de cada cas però en tots es visualitza la importància d'una gestió estratègica del territori metropolità.

L'evolució de l'agenda urbana ha estat constant a partir dels anys vuitanta, quan les ciutats adquirien més importància com a pols de l'economia global. La competitivitat i el posicionament de les ciutats en els nous sectors econòmics, encara incipients, començaven a determinar l'orientació de les polítiques urbanes. Així, a mesura que aquest rol es consolidava, s'endegaven polítiques per potenciar aquells factors territorials, tan econòmics com culturals, que poden diferenciar el posicionament de les ciutats i que aporten un valor afegit amb relació a la creació, l'atracció i el desenvolupament de les noves activitats econòmiques.

Alhora, la carrera que suposa la competitivitat entre ciutats genera una nova terminologia d'atributs i rànquings on les ciutats aspiren a posicionar-se unes respecte les altres: al costat del concepte de les ciutats globals; és a dir, el rol que cada ciutat juga en el sistema econòmic global, en trobem d'altres com ara: ciutats tecnològiques, ciutats del coneixement i, més recentment, ciutats creatives i Smarts Cities.

L'agenda urbana i el discurs entorn les polítiques urbanes canvien a mesura que els contextos econòmics, socials i ambientals van evolucionant. Així, per exemple, a mesura que la sensibilitat sobre els desafiaments ambientals adquireix protagonisme i es reconeix la necessitat de l'escala local per fer front als reptes globals relacionats amb el canvi climàtic i la dependència als combustibles fòssils, l'agenda urbana incorpora criteris de desenvolupament sostenible, en termes tan substantius com operatius. Es posa l'accent en la necessitat de reduir l'impacte ambiental que suposen les ciutats en termes d'expansió territorial, contaminació atmosfèrica i despesa energètica. S'implementen polítiques relacionades amb la millora del transport públic i amb el control del vehicle privat, d'eficiència energètica en edificis i habitatges privats, i de millora dels espais públics i els espais naturals en entorns urbans. La ciutat adquireix nous atributs, els de ser sostenible o verda.

En l'escenari actual, l'agenda urbana ha evolucionat respecte a la de la darrera dècada. En aquest cas condicionada per dos fenòmens recents que suposen, de nou, un canvi en el context econòmic i social. D'una banda, l'impacte de la crisi econòmica que origina un replantejament del model econòmic urbà i de la seva capacitat de fortlesa davant situacions de crisi econòmiques. D'altra banda, les innovacions tecnològiques vinculades a les tecnologies de la informació i les comunicacions (TIC), que permeten establir nous models de gestió urbana més eficients i sostenibles.

L'agenda s'amplia amb conceptes com ara la ciutat sostenible, la ciutat resilient i la ciutat intel·ligent.

CONDICIONANTS INSTITUCIONALS I COMPETENCIALS

Aquesta reflexió no parteix de zero. En els últims anys s'ha fet un esforç important en la redacció de diferents instruments, com el Pla Territorial Metropolità de Barcelona, que defineix

les línies generals de com ha de ser aquest territori; alguns plans directors sectorials, com el PDUSC; Àrees Residencials Estratègiques (ARE), i altres aportacions que se'n deriven del mateix pla d'actuació metropolitana, el Pla Estratègic Metropolità de Barcelona amb la proposta Barcelona visió 2020, i molts Plans d'Actuació Municipals, entre altres. A part d'aquests plans, actualment estan aprovats, o en redacció, d'altres sectorials, com el Pla de Sostenibilitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (PSAM), el Pla Director d'Infraestructures (PDI), Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU), que tindran una repercussió evident en qualsevol projecció futura i que són substancials en la conformació de les decisions a prendre. Hem de ser conscients, també, que aquesta nova realitat es construeix sobre la base del Pla General Metropolità de Barcelona (PGM) de 1976, que, com a instrument regulador, ha estat vital, a pesar de les múltiples modificacions sofertes durant les gairebé quatre dècades d'aplicació.

Amb tots aquests plans sobre la taula, la reflexió metropolitana adquireix una gran importància com a instrument que ha de tenir aquesta visió de conjunt, necessària en un territori tan complex, per evitar que tots aquests instruments siguin plans autònoms sense cap relació entre ells. Per tant, ha de ser l'instrument vertebrador dels plans sectorials i urbanístics dirigits des de l'AMB, i donar resposta, dintre el territori metropolità, a les preguntes: què, per què, on, com, quan i qui. Es tracta de construir el full de ruta per acomplir els objectius de cada reflexió, valorant cada iniciativa (què), justificant la seva aplicació (per què), ubicant-la en el territori (on), buscant els mecanismes per portar-la a terme (com), calendaritzar-la i programar-la (quan) i, per últim, determinar el tipus d'operació i quins serien els responsables per fer-la (qui). Amb la definició (resposta) de tots aquests elements tindríem un veritable instrument estratègic amb què planificar les iniciatives i avaluar hipòtesis perquè es duiguin a terme, així com valorar els costos i els efectes, etc.

S'ha de tenir present que, a conseqüència de la situació de crisi econòmica actual, l'AMB es troba en una conjuntura decididament més exigent i complexa derivada de l'assumpció de noves competències. Aquesta situació obliga a tractar el planejament i la mirada de futur amb el màxim rigor i eficiència, per tal de fer del territori un entorn equilibrat d'acord amb les necessitats de les persones, l'orografia del terreny, les infraestructures, i la connivència amb la sostenibilitat i l'economia metropolitanes.

Per aquesta raó, quan parlem de planificació en el territori metropolità, hem de tenir present que:

- El sistema de planificació urbana és l'àmbit clau en el desenvolupament territorial i té un rol molt important en l'organització espacial en aspectes referits als recursos del territori, l'activitat econòmica, els assentaments, els espais oberts, les infraestructures, etc., interactuant d'altra banda, amb la tradició planificadora, l'organització social i laboral, el paper dels actors socials, polítics i econòmics, etc. Tots aquests aspectes interactuen amb els altres nivells i plànols de planificació, aquells que es deriven d'altres enfocaments sectorials, així com dels marcs normatius que l'envolten i condicionen.
- La tradició planificadora: quatre dècades després de la posada en marxa del PGM, en un moment que arreu es plantejaven plans d'intervenció territorial per donar coherència i contingut a les accions del creixement urbà que esdevé de les polítiques més paradigmàtiques de l'estat del benestar, una certa avaluació indica que han sorgit nous problemes en entorns metropolitans derivats de múltiples factors que exigeixen repensar la planificació territorial amb relació a nous reptes de gestió, als models de procediment

administratiu, al rol de les iniciatives innovadores, així com als nous reptes de governança. Hauríem de ser capaços de sospesar i avaluar acuradament si els diversos resultats obtinguts a hores d'ara es corresponen amb allò que es va pretendre fa quaranta anys.

- L'existència d'un conjunt de legislacions, normatives i plans aprovats i vigents que tenen una repercussió evident en qualsevol projecció futura i que són substancials en la conformació de les decisions a prendre.
- Una nova etapa de governabilitat i governança a l'AMB que deriva de la posada en marxa d'una nova institució i del compromís adquirit de planificar nous instruments de gestió, com el Pla Director Urbanístic, i altres plans sectorials, com són el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana i el Pla de Sostenibilitat Ambiental Metropolitana, que impactaran indubtablement en la planificació urbanística.

L'ESTRATÈGIA DEL TERRITORI METROPOLITÀ

A manera de conclusió dels plantejaments que venim desenvolupant, els grans reptes que afecten el territori abordats en aquest treball són:

1. Davant la necessitat de redefinir un nou context normatiu, com es renova i s'adapta l'estructura jurídica i els instruments urbanístics que han de regular la planificació a mitjà i llarg termini de l'AMB?
2. En relació amb les noves necessitats del territori, com plantejem les formes d'intervenció per organitzar els usos del sòl?
3. Com desenvolupar una aproximació d'intervenció territorial des d'unes estratègies transversals amb la finalitat de trobar polaritats o espais d'oportunitat?

Atenent a aquests tres grans reptes, ens plantejem, dins de l'estratègia de territori cohesionat, tres prioritats:

- Renovació i adaptació de l'estructura jurídica.
- Usos del sòl i canvis en els models d'actuació.
- Estratègies transversals en la intervenció territorial.

Derivades d'aquestes prioritats, les principals línies de treball que s'han d'abordar:

L'estructura jurídica s'haurà de definir per establir un nou marc normatiu que ha de regular la planificació urbanística en l'àmbit de l'AMB, tasca que ha de formar part dels treballs dels futurs PDUM i POUMM.

En segon lloc, cal baixar d'escala per analitzar el territori segons els usos per poder detectar les singularitats dels diferents teixits urbans. En aquest sentit, s'han utilitzat els codis del Mapa Urbanístic de Catalunya (MUC), que estandarditza la representació del planejament urbanístic. Com a criteri d'estructura d'estudi del territori, i per a una millor comprensió, s'han agrupat en:

- Sistemes de la mobilitat
- Sistemes de serveis tècnics
- Sistemes d'espais lliures i equipaments
- Espais oberts i sòl no urbanitzable

- Sòls de caràcter i us mixt (habitatge i activitat econòmica)
- Sòl residencial (especialitzat)
- Sòl d'activitat econòmica (especialitzat)

Per últim, atès que el territori és un sistema en el qual interactuen totes les parts conjuntament, s'incorpora una visió transversal del territori, una visió de gran escala, amb l'objectiu de localitzar espais metropolitans on es concentren determinades activitats, per on passen o s'acumulen grans infraestructures, i es creen polaritats, punts de conflicte o espais d'oportunitat. Es posa l'èmfasi en àrees del territori en les quals s'ha d'actuar i que, per tant, obliguen a un estudi més detallat. S'identifiquen punts estratègics, on conflueixen múltiples circumstàncies que els converteixen en especialment rellevants per al funcionament de l'AMB i que inevitablement seran objecte de discussió en la construcció de la naixent institució.

Aquests temes es classifiquen en:

- Centres metropolitans
- Àmbits Territorials clau
- Transició entre espais oberts i urbanitzats
- L'adaptació al canvi climàtic

PRIORITAT 12. PER UN NOU PLA DIRECTOR URBANÍSTIC

12.1. IMPULS D'UN MARC NORMATIU

Un dels grans reptes que planteja la planificació urbanística en aquests moments és la incertesa, produïda principalment per la velocitat de les dinàmiques de canvi. El PGM ha donat la seguretat necessària per al desenvolupament del territori al llarg de tots aquests anys, i les seves múltiples modificacions (unes 1.100 fins al 2012) han servit per reforçar i perfeccionar el seu model urbanístic, demostrant permanència i adaptabilitat. En aquest moment, però, després de gairebé 40 anys, es parla per exemple, de formes de planificació estratègica més relacionades amb un model anglosaxó i ens trobem amb la dificultat d'operar sota un marc jurídic amb una jerarquia que defineix unes competències a les quals l'AMB (Institucions, municipis, etc.) s'ha d'adaptar. Per aquesta raó és necessària una forta complicitat entre les institucions en tots els àmbits (estatals, autonòmiques, metropolitanes, etc.) que promouen els canvis legislatius per poder arribar a acords i assumir les noves realitats territorials. Cal recordar que hi ha antecedents de plans en l'àmbit de l'AMB que han incentivat canvis legislatius, com per exemple l'aprovació del Pla Comarcal de 1953 o el mateix PGM, que van tenir repercussions molt importants per a la creació i posterior modificació de la Llei del Sòl. En la construcció del nou Marc Normatiu per a l'AMB s'ha de tenir en compte tant el seu nivell d'actuació com la complexitat del marc jurídic sobre el qual s'ha de desenvolupar. Això significa tenir en compte, entre altres coses, les interrelacions complexes entre lleis i normatives autonòmiques, estatals i europees.

Hem de ser conscients que, en els últims anys, adaptar el planejament urbanístic a la legislació s'ha convertit en una tasca molt complicada, perquè tenim lleis sectorials que s'han redactat sense tenir en consideració la compatibilitat entre elles i que han estat redactades en diferents períodes, amb la qual cosa, algunes d'elles han quedat desfasades. El cas, per exemple, de la Llei d'urbanisme és singular, ja que en els últims 12 anys s'ha modificat fins a 10 vegades i fins a data d'avui no s'ha actualitzat el reglament de la llei incorporant-hi alguns d'aquests canvis.

En general, manca una planificació integral entre els diferents marcs sectorials que afecten el territori (planificació territorial i urbanística, de mobilitat i transports, mediambiental, socials...)

Actualment, des de la Generalitat es treballa en una reforma de les polítiques d'ordenació del territori, que tractaria de regular en una sola llei l'ordenació territorial, la urbanística, el paisatge i les costes.

En aquest sentit, cal la introducció de canvis en la concepció de la planificació del territori, per maximitzar la innovació i donar suport plenament a la propietat col·lectiva de les responsabilitats públiques i les palanques de desenvolupament. Les raons principals tenen a veure amb:

- L'existència d'una superposició de models de planificació o plans que no necessàriament entren en la concreció de les problemàtiques reals, i que fan conviure les diverses aproximacions planificadores des del principi de "no intromissió". El límit de cada pla acaba on comença el conflicte amb els altres plans, sense evidenciar les contradiccions latents o manifestes.
- L'estreyniment de molts aspectes del marc jurídic i normatiu actual per a la gestió de plans i projectes urbanístics, amb sistemes lents, feixucs, limitats, tramitacions lentes, desfasades en temps i espai, que gairebé mai no donen resposta als reptes més conjunturals.

Tot i les incerteses sobre el futur de la planificació del territori que s'han d'afrontar en aquesta nova etapa, a dia d'avui el marc legal de referència, en el que l'AMB planteja el repte de desenvolupar les seves competències sobre planificació territorial i urbanística, és el Pla Territorial Metropolità de Barcelona, aprovat definitivament el 2010. Aquest, per dur a terme la seva concreció en l'àmbit metropolità, preveu la redacció del Pla Director Urbanístic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que haurà de construir un nou marc urbanístic que restitueixi l'actual Pla General Metropolità de Barcelona (1976).

EL PLA GENERAL METROPOLITÀ DE BARCELONA

Per poder plantejar els nous reptes de la planificació urbanística metropolitana, hem de ser conscients del gran llegat del PGM, que gairebé després de 40 anys i a pesar de les seves múltiples modificacions continua sent el marc de referència dels 27 municipis metropolitans que regula urbanísticament.

Com ja s'ha comentat en el marc general, el PGM va ajudar a reduir els dèficits d'equipaments i espais lliures (places, parcs i jardins) produïts per les dinàmiques demogràfiques durant el període de 1959-1974. Va promoure, també, un canvi important en el procés de densificació, modificant els avantatges de les zones centrals, traient-hi pressió, i millorant les densitats de les zones exteriors per fomentar el desenvolupament de nous sectors. Per mantenir un equilibri mediambiental, va considerar fonamental respectar els espais forestals i agrícoles.

El PGM va ser revolucionari en moltes coses, no obstant això després de tant de temps hem assumit moltes de les seves innovacions com a normals en la pràctica quotidiana de l'urbanisme. Per exemple, va ser el primer pla de tot l'Estat espanyol a desenvolupar una política de sòls, ajustant les qualificacions, la dimensió i la intensitat de zones. En aquest sentit introdueix el concepte de classificació jurídica del sòl (urbà, urbanitzable i no urbanitzable) i estableix una regulació en relació amb els sòls públicoprivats, traduït a sistemes-zones. D'aquesta forma, l'estructuració de les seves normes té en consideració aquesta dualitat. En la seva conceptualització, l'espai públic és el que ha de definir l'espai de la comunitat. En sòls privats es defineixen

els usos i la seva intensitat, però s'aplica una contrapartida als seus aprofitaments urbanístics que es tradueix en la cessió de sòl de sistemes i en l'obligació de costejar la urbanització.

En relació amb l'edificació, el PGM planteja una ordenació en termes del que convé a les diferents zones i presidit per criteris de configuració urbana. Alineació de vial, aïllada, volumetria específica i ordenació tridimensional. El pla innova també en relació amb la indústria, pensant més en una regulació segons les molèsties que produeix (vibracions, sorolls, fums, gasos, etc.) que en el procés industrial.

Una innovació important del Pla va ser la regulació de processos en llocs on l'objectiu era l'obtenció de sistemes en àmbits clau i a partir d'usos urbans obsolets o de previsible obsolescència, són les anomenades zones en transformació (14) a les que el Pla assigna un aprofitament urbanístic i un objectiu a desplegar pel planejament derivat. Aquest instrument, bastant utilitzat al llarg dels anys, va ser pioner en considerar mecanismes urbanístics per a la transformació urbana.

Així mateix, introdueix regles per a la regulació del mercat del sòl, com la formació de les rendes urbanes, o les obligacions de cessió de sistemes i aprofitaments establerts en la llei del sòl de 1975, sense la qual no s'havia pogut aprovar el PGM de 1976.

Per últim, els redactors del Pla van ser capaços de fer una molt bona lectura dels documents, dels instruments, de les investigacions, etc. que es portaven a terme a finals dels anys seixanta i principis dels setanta i que van revolucionar el panorama urbanístic de l'època. En aquest sentit, un dels grans valors va ser la capacitat de poder adaptar-los a la realitat metropolitana d'aquells anys i que ara permet fer un balanç molt positiu de totes les seves aportacions.

PLA TERRITORIAL METROPOLITÀ DE BARCELONA

El Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB), aprovat definitivament el 2010, inclou 164 municipis i parteix de tres objectius bàsics per endreçar el territori: una realitat ambientalment sostenible, econòmicament eficient i socialment equitativa i justa. Propugna la compacitat física dels assentaments, la seva complexitat funcional i la seva cohesió social. Aquest pla conté normes d'aplicació directa i directrius vinculants per al planejament urbanístic i per a la planificació sectorial.

En aquest marc, el PTMB, i en relació amb l'AMB –a part de definir les condicions de partida del territori i descriure les determinacions generals dels tres sistemes que hi diferencia (espais oberts, assentaments i infraestructures de la mobilitat i el transport públic)–, fixa els objectius següents, que hauran de ser desenvolupats en el PDU i el corresponent POUM plurimunicipal:

1. En aquest àmbit són especialment importants les oportunitats d'intervenció sobre àrees urbanes en transformació, una part de les quals pot tenir un caràcter estratègic per al conjunt de la regió metropolitana.
2. Pel que fa al sistema d'espais oberts, s'han de definir i regular amb la precisió necessària els espais de transició entre els sòls urbans i els espais naturals o agrícoles, i s'han de definir els espais de valor connector d'acord amb els criteris mediambientals o paisatgístics, així com els mecanismes de gestió adequats per tal de resoldre els conflictes de delimitació.
3. Les centralitats urbanes s'han de desenvolupar tenint en compte les pròpies del sistema urbà policèntric que configura l'àrea metropolitana, més les noves àrees de centralitat a definir amb les opcions estratègiques de transformació i extensió urbana.

4. El pla director ha de definir els límits de densitats, intensitats i estàndards per a cada part del territori a desenvolupar pel planejament urbanístic metropolità. També podrà fixar normes urbanístiques comunes.
5. Pel que fa a les àrees industrials, el pla director ha de concretar i desenvolupar especialment les estratègies corresponents a les àrees especialitzades industrials a transformar (article 3.12) i a les àrees especialitzades industrials a consolidar i equipar (article 3.13), tot tenint present el caràcter estratègic del teixit industrial metropolità.
6. L'establiment d'àrees amb un notable contingut terciari, comercial i d'oficines s'ha de plantejar sobre les operacions de renovació i/o extensió urbana amb una dotació suficient de transport públic d'alta capacitat segons les pautes establertes en l'article 3.25.
7. Tot tenint present que, en conjunt, aquesta és una àrea força equilibrada, pel que fa a la relació entre població ocupada resident i llocs de treball localitzats, el pla director amb les seves propostes d'ordenació, definició d'usos i intensitats ha d'aprofundir en el seu manteniment i en la seva millora dins de l'àmbit global i en els subàmbits que a l'efecte defineixi.
8. El pla director ha de desenvolupar les estratègies dels conjunts d'àrees especialitzades residencials a reestructurar especialment a la comarca del Baix Llobregat, als vessants de la serra de l'Ordal.
9. Pel que fa al sistema viari, el pla director ha de definir i regular el desenvolupament de les vies metropolitanes amb continuïtat en el territori que aporten connexió i suport intermunicipal d'escala més local no tractades en aquest Pla territorial.
10. Pel que fa a les àrees funcionals estratègiques, el PDU de l'Àrea Metropolitana de Barcelona ha de localitzar les existents i assenyalar noves reserves per a la seva ampliació o l'establiment de noves i regular els usos a mantenir, transformar o implantar de nou, d'acord amb el que estableix l'article 3.7 d'aquestes normes.
11. El PDU pot contenir determinacions urbanístiques directament aplicables que no precisin altres planejaments de desenvolupament i determinacions per ser desenvolupades mitjançant planejament derivat, d'acord amb l'article 63.2 del Reglament d'Urbanisme, aprovat pel Decret i 305/2006, de 18 de juliol.

Aquests objectius s'hauran de concretar en determinacions sobre els tres sistemes objecte del PTMB en forma de normatives i ordenacions físiques. A més, haurà d'establir les condicions de programació de les actuacions plantejades en ordre a un desenvolupament sostenible del seu territori.

En síntesi, s'identifiquen un conjunt de problemàtiques que poden donar peu a una lectura propiciadora d'un nou marc que genera noves necessitats i nous interrogants. Aquí hem llistat els que considerem més significatius i evidents:

- Gestió de sistemes superposats és a dir, l'articulació de les variables legislatives, institucionals i disciplinàries a diferents escales i de forma transversal.
- Deficiències i febleses del marc actual, com són els decalcatges entre el temps de la planificació i el d'execució; el model pràctic que aposta per una planificació que "esquiva" els punts negres del sistema o els conflictes potencials; un excés de planificació de model tipus "masterplan" i escassa planificació de caràcter i naturalesa estratègica.

- La necessitat de repensar la definició, gestió i implementació dels nous escenaris d'actuació i planificació en termes territorials per donar resposta als reptes que es deriven de la superposició de diversos sistemes en el territori.
- A partir de la identificació dels dèficits del territori, buscar els mecanismes jurídics o de planejament per poder aplicar polítiques a diferents escales, de forma global.
- Precisar les implicacions i valorar les oportunitats de la substitució del PGM pel PDU i el POUM, així com l'encaix i la compatibilitat del futur PDU amb els diversos plans sectorials i els criteris clars per a la prioritització d'actuacions.
- Cal esbrinar la forma com s'abordaran les actituds de rebuig als temes més punyents tant per part de la ciutadania com de les pròpies institucions de l'administració local, propiciant mecanismes que puguin garantir responsabilitat, complicitat, reciprocitat, visualització de benefici compartit, per tal de neutralitzar o minvar les postures tipus *nimby* (*not in my backyard*).
- Cal tenir en compte que el territori metropolità no acaba en els seus límits administratius i, per tant, s'ha de preveure el diàleg amb la resta de la regió metropolitana de Barcelona i tot l'arc mediterrani.

Un cop realitzada la diagnosi, els principals temes claus que tenim són:

- Construcció d'un nou marc normatiu del PDU que, incorpori els nous conceptes de la cultura urbanística relacionada amb les actuals necessitats del territori metropolità, i que estigui integrat de forma transversal amb tot el marc jurídic que afecta al territori; és a dir, amb les diferents escales i àmbits sectorials.
- Impuls, a partir del PDU, de nous models de governança acords a les exigències actuals de l'entorn.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Adaptar el nou marc normatiu a les noves necessitats de l'AMB.

- Construcció d'un nou marc normatiu que, considerant la seva jerarquia, ha de ser propositiu en la seva integració amb tot el marc jurídic.
- Ajustament dels paràmetres urbanístics del territori, per adaptar-los a les noves realitats, sobretot dels relacionats amb l'habitatge, l'activitat econòmica, els espais lliures i els equipaments i les infraestructures.
- Creació i/o adaptació dels instruments urbanístics amb l'objectiu de facilitar o viabilitzar la transformació dels teixits urbans.
- Agilització dels temps de realització de la planificació, tramitació i gestió dels instruments urbanístics.

Crear els mecanismes de governabilitat o control, amb la finalitat de complir els objectius plantejats en la REM.

- Construcció dels nous àmbits de diàleg, des d'on es pugui dur a terme una gestió integrada, amb una visió holística del territori per tenir un millor control de totes les operacions que s'hi desenvoluparan en el futur.
- Impuls de nous instruments de governança i d'interacció (en especial territorial) amb els

altres àmbits territorials, com la segona corona, la Regió i les altres conformacions metropolitanes, per ajudar a definir el paper de la metròpoli amb relació al conjunt del territori.

PRIORITAT 13. CANVI DELS MODELS D'ACTUACIÓ EN ELS USOS DEL SÒL

13.1. SISTEMES DE MOBILITAT

El creixement urbà de l'AMB de les darreres dècades ha anat acompanyat d'un augment considerable dels desplaçaments intermunicipals a causa principalment del desequilibri entre els llocs de treball i els de residència, tal com hem indicat en la reflexió sobre la mobilitat. La implantació de les infraestructures de transport necessàries per acomplir amb aquestes noves dinàmiques ha provocat un fort impacte en el territori, posant en perill, en alguns casos, altres funcionalitats del territori, com la connectivitat ecològica dels sistemes naturals o la continuïtat entre barris urbans. D'altra banda, no podem deixar de pensar que la mobilitat serà clau en el procés de reactivació econòmica del país i, en particular, en el tema de mercaderies, amb un important impacte en el traçat territorial degut a les necessitats que té l'adequació del model d'infraestructures als requeriments i reptes d'un nou entorn.

En la reflexió sobre la mobilitat, s'analitzen aspectes com la planificació i la intervenció sobre el model de transport públic, la planificació i les inversions en el sistema ferroviari i viari, que provoquen efectes sobre el territori que es poden resumir en: un desequilibri territorial en l'accessibilitat del servei de transport públic i una congestió del sistema viari en determinats horaris.

El port i l'aeroport de Barcelona són les dues principals infraestructures nodals de l'AMB amb l'exterior, en l'àmbit local, nacional i internacional, tant per a viatgers per a mercaderies, tot i que, a dia d'avui, no estan adequadament connectats a la resta de xarxes de transport. D'altra banda, s'està treballant per dotar l'AMB de dos grans intercanviadors per millorar la competitivitat del transport públic de l'AMB: Sants (que actualment és el centre neuràlgic del sistema ferroviari de Catalunya) i la Sagrera, que van lligades inevitablement a la transformació urbana del seu entorn.

Com ja s'ha vist, aquestes infraestructures, com l'aeroport, el port i l'estació de Sants o la Sagrera, són nodes de transport de gran importància per al transport de passatgers i mercaderies, però afecten també a altres sectors directament influïts per la mobilitat com són el desenvolupament d'activitats econòmiques o el turisme. Per tant, és prioritària la realització de les infraestructures planificades que resten pendents per tal de facilitar les exportacions, activitats logístiques, creuers, intermodalitat de transports... però també és necessària una reflexió sobre el model al qual es vol tendir sobre aquestes infraestructures, ja que acaben influïnt sobre les futures inversions i, per tant, sent cabdals per al desenvolupament del conjunt del territori (model territorial, econòmic i social).

En els últims anys s'ha fet un esforç important per dirigir la mobilitat cap a un model més sostenible, prioritzant la seguretat i la integració social amb la coordinació i la planificació urbanística. En aquesta direcció, es va aprovar el Decret 344/2006², de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, en el qual s'estableixen diverses directrius per a la redacció del planejament urbanístic:

- Quins són els plans i projectes que hauran d'anar acompanyats d'un Estudi d'Avaluació de Mobilitat Generada (EAMG), és convenient lligar el desenvolupament urbanístic i les

² Decret que emana de les Directrius Nacionals de Mobilitat i de la Llei de mobilitat, Llei 9/2003, de 13 de juny.

previsions de mobilitat des de les fases inicials del planejament urbanístic?

- Quin és el requeriment per fer que els propietaris o promotors assumeixin el cost de dotar de transport públic un espai, una zona de desenvolupament o una implantació?
- Quin paper tenen els EAMG a l'hora de definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenible?
- Analitzar si els EAMG inclouran paràmetres i directrius que s'hauran de complir referents a la planificació, a les estacions de transport i a la càrrega i descàrrega de mercaderies, així com també sobre la reserva de places d'aparcament de vehicles en les noves promocions urbanístiques residencials.

Malgrat els canvis normatius, es constata encara una falta de vinculació efectiva entre el planejament territorial i urbanístic amb el planejament de la xarxa de transports i dels serveis de transport, per no haver considerat la mobilitat de forma sistèmica i a causa de la dispersió de les competències en transports i mobilitat.

Per últim, cal no oblidar que els sistemes de mobilitat no són només els espais per al transport de persones i mercaderies, sinó que també són, juntament amb els sistemes d'espais lliures i d'equipaments, els espais públics on es desenvolupen les relacions socials i ciutadanes, en una àrea metropolitana bàsicament urbana. Seria necessari abordar alguns aspectes que són producte d'aquesta complexitat del territori, com pot ser la xarxa d'eixos cívics entesa com una malla de ciutat pensada per al vianant, de passeig i vinculada a eixos comercials, ben comunicats amb transport públic, i que connectin determinats espais lliures, peces importants d'equipament o d'activitat econòmica.

Així mateix, els sistemes de mobilitat són els principals sistemes per on discorren els principals corredors i xarxes d'infraestructures de serveis. Per tant, la mobilitat és una més de les funcions que s'hi desenvolupen i difícilment, el planejament reflexa la diversitat i complexitat d'aquests sistemes.

INFRAESTRUCTURES VIÀRIES

Dintre de l'AMB existeix una bona xarxa d'autopistes i autovies, però el ritme de planificació i execució d'infraestructures ha estat molt menor al del creixement del trànsit, fet que ha provocat la congestió en bona part del territori en determinats horaris.

Des del punt de vista urbanístic, la falta de planificació d'una xarxa viària secundària que ajudi a reduir el trànsit tant de la xarxa principal com dels nuclis urbans, es percep en el caràcter de les diferents vies interurbanes, que ha canviat molt a mesura que han quedat integrades dins els nuclis a causa del seu creixement i és necessari que s'adaptin a noves funcions. Un altre cas serien les vies on s'ha reduït la capacitat de pas del vehicle privat per prioritzar el vianant sense una visió de conjunt, que han provocat una congestió de la xarxa viària en altres punts³.

D'altra banda, el fort creixement del sector del transport de mercaderies, juntament amb l'increment del trànsit en general, fa que hagin sorgit problemes d'accessibilitat a l'important node logístic del Delta del Llobregat: port, Zona Franca, aeroport, i Zona d'Activitats Logístiques; és a dir, el corredor del Baix Llobregat⁴. Per tant, serà cabdal una reflexió sobre el paper de la

³ Actualment estan en redacció diversos projectes: l'ampliació del túnel de Vallvidrera, la connexió A2-AP7 al Papiol, i la Via Interpolar del Vallès i l'autovia i el túnel de la Conreria C-59, tram Badalona-Mollet, els laterals de la C-31 a Badalona, i ja està planificada l'ampliació de la carretera de la Roca. Així mateix, estan en construcció els accessos viaris a l'estació de la Sagrera de Barcelona.

⁴ Estan projectades la Ronda Sud del Prat com a vial de connexió entre el port i aeroport, i l'accés viari de camions al Port de Barcelona.

planificació del territori situat entorn a aquests nodes d'activitat econòmica, per dotar-los de la màxima competitivitat tot respectant els valors propis del sòl no urbanitzable que els envolta.

Per últim, en eixos comercials o illes de vianants dels nuclis urbans, actualment hi manquen infraestructures específiques per millorar la distribució urbana de mercaderies i l'aparcament dels vehicles, que solen ser poc adequats per a la distribució urbana. Això provoca problemes en la mobilitat dels vianants, que hauria de ser l'objectiu prioritari d'aquests espais.

Pel que fa al planejament urbanístic en matèria d'infraestructura viària, dins el període de desenvolupament del PGM a mitjans dels anys vuitanta cal recordar l'anomenat Pla de Vies. Es tracta d'un pla que proposava la compatibilitat o integració de diferents esquemes sectorials, per dur a terme una planificació a llarg termini de les actuacions que les diferents administracions havien de desenvolupar, tot garantint una estructura general, malgrat que el desenvolupament es plantejava per parts.

INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

Tal com s'explica a la REM Mobilitat, actualment la xarxa de rodalies està configurada radialment cap a Barcelona i no ha augmentat la seva cobertura territorial des de principis dels anys noranta: manquen intercanviadors i està saturada en hores punta per un problema de capacitat dels túnels que travessen Barcelona. Aquestes circumstàncies li estan fent perdre competitivitat⁵. La xarxa ferroviària destinada al transport de mercaderies és insuficient a l'àmbit metropolità. Els accessos al port no són adequats al seu creixement, tot i que estan projectats, i les actuals terminals ferroviàries no tenen capacitat suficient.

La manca d'una planificació integral del sistema ferroviari (tant des del punt de vista urbanístic com sectorial de mobilitat) fa que sovint es perdin reserves d'aquest sistema, per exemple en terrenys ocupats per vies d'apartat, antics tallers en desús, o altres instal·lacions ferroviàries. En el futur caldrà fixar-se en aquestes transformacions del sòl, perquè es realitzin des d'una visió global del sistema i no acabin afectant l'organització i el funcionament del trànsit ferroviari.

INTERCANVIADORS DE TRANSPORT

Per tal de millorar la integració infraestructural de la xarxa metropolitana de transports, hi ha previstos dos gran centres com a principals intercanviadors de transports sobre la línia d'alta velocitat, l'actual estació central de l'AMB, que és Sants, i la futura estació de la Sagrera. En un context on el projecte del corredor mediterrani situa l'AMB com a node principal d'una de les 12 macroregions que configuraran els nuclis de poder econòmic, territorial i social del futur d'Europa, l'estació de la Sagrera serà un punt de referència. En aquest sentit, el retard en la posada en funcionament de la Sagrera és una mancança important en termes de mobilitat, que a més afecta el desenvolupament de la gran transformació urbana que està planificada al seu entorn.

L'estació de Sants es va remodelar l'any 2008, tot i que encara resten pendents algunes actuacions perquè funcioni plenament. Des del punt de vista urbà, s'ha portat a terme la cobertura parcial en algun tram de les vies que travessa la trama urbana abans de l'arribada a l'estació, tot i que resten pendents obres que suposaran una gran millora per als barris contigus.

D'altra banda, també tenen un paper rellevant els intercanviadors de transport de més petita escala, que actualment requereixen projectes de millora d'inserció en l'entorn urbà perquè

⁵ Al corredor Besòs-Barcelonès Nord, a nivell de rodalies, resta pendent de manera destacada el desdoblament de la línia R3 Barcelona-Vic-Puigcerdà. El soterrament, ja previst, de Rodalies a Montcada (R2) i el túnel de la R4 millorarien significativament la trama urbana d'aquest municipi. Al corredor del Vallès estan previstes la tercera via Sabadell Sud-Cerdanyola, la línia Orbital ferroviària i el túnel d'Horta. En el corredor del Baix de Llobregat, hi destaquen les operacions de l'accés a les terminals T1 i T2, i la línia de Rodalies Castelldefels-Cornellà.

siguin més operatius i actuïn com a centres d'atracció dels viatgers que actualment acaben entrant a la ciutat en vehicle privat, contribuint així a la descongestió de la xarxa viària.

Algunes de les problemàtiques actuals d'aquests intercanviadors són la dificultat d'aparcarment de vehicles o els recorreguts d'enllaç entre xarxes de transport excessivament llargs⁶, cosa que fa necessari un estudi detallat de cada projecte amb la coordinació entre els planificadors dels sistemes de mobilitat i els urbanístics.

A més a més, en determinades localitzacions, els intercanviadors de transport poden ajudar a millorar el trànsit intern de les poblacions, però també poden ser punts del territori on es generi un valor afegit amb determinats serveis i equipaments. Des del punt de vista de la mobilitat, s'hauria de pensar en un sistema integrat amb grans aparcaments a un preu assequible (que compensi no aparcar al centre de la ciutat) i ben connectats amb el transport públic. D'altra banda es poden convertir, per exemple, en focus d'interès per a la instal·lació d'un centre comercial o d'equipaments, com un centre esportiu (gimnàs, piscines...).

SISTEMA PORTUARI

El Port de Barcelona, ha iniciat en els últims anys un procés de creixement molt important. El desviament del riu Llobregat ha permès incrementar la superfície per a l'activitat logística de forma considerable (ZAL II), i la construcció del nova terminal de contenidors BEST (TERCAT-Hutchison), amb la primera fase operativa i la construcció dels accessos ferroviaris i viaris, el farà encara molt més competitiu. Però malgrat aquestes millores, cal aportar solucions per promoure els fluxos de mercaderies que es generen en el port cap al transport amb ferrocarril de llarga distància i d'aquesta manera poder disminuir la congestió de la xarxa viària que provoquen actualment.

Des del punt de vista del planejament urbanístic, el PGM de 1976 qualifica el port segons amb la clau 1a, que recull la regulació d'aquests sòls de competència estatal. El Polígon industrial de la Zona Franca té un Pla Especial de 1968, i més recentment, s'han redactat plans urbanístics⁷ per desenvolupar les obres abans esmentades.

Davant la sempre difícil relació port-ciutat, darrerament s'han obert noves oportunitats de reflexió. Per un costat, amb l'activació de la nova terminal de contenidors es poden plantejar nous usos i activitats mixtes que actuïn de coixí entre els dos teixits. Per l'altre, l'increment del nombre de creueristes ha originat canvis importants també dintre del funcionament del port, creant la necessitat de millorar dels espais de relació i els serveis vinculats a l'activitat dels creuers.

SISTEMA AEROPORTUARI

L'aeroport de Barcelona-El Prat es troba situat al sud-oest de Barcelona, a la plana deltaica del riu Llobregat, a només 12 km del centre de Barcelona i a 3 km del port.

Des del punt de vista urbanístic, i dins el marc normatiu del PGM, el sistema aeroportuari està rodejat al nord pel límit urbà del municipi del Prat de Llobregat, on situen dues actuacions urbanístiques anomenades Mas Blau I i II, amb l'objectiu de desenvolupar activitats terciàries i comercials vinculades majoritàriament al sistema aeroportuari. A l'oest existeixen únicament sòls no urbanitzables, que inclouen els espais de La Ricarda i el Remolar, incorporats al Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN). A l'est dels sòls de sistema aeroportuari, hi trobem sòls d'equipaments i els que formen part del Pla Especial del Parc Agrari, aprovat el 2004.

⁶ Actualment hi ha previstos projectes a Passeig de Gràcia, plaça Catalunya, Vullpalleres, Rubí - Hospital General, Montcada, o un nou intercanviador a Barberà - Baricentro.

⁷ MPGM emplaçament depuradora confrontant la nova llera del Llobregat (1998), Pla Especial planta depuradora delta del Llobregat (1998), Pla Especial d'ampliació del Port de Barcelona. Zona d'activitats logístiques (ZAL) (2000), Pla Especial d'ampliació del Port de Barcelona. Zona d'activitats logístiques, ZAL. (2001, amb una Modificació del 2004), Pla Especial d'ampliació del sector 8 del Port de Barcelona (moll d'inflamables) (2001, modificat el 2011)

El Pla Director de l'Aeroport de Barcelona, aprovat el 1999, estableix diferents subsistemes segons la seva funció. Els subsistemes de pistes i plataformes, de suport a les activitats aeronàutiques i de les àrees de terminals de passatgers i càrrega i de infraestructura viària bàsica, la realització i explotació de les quals és competència exclusiva de l'Estat. D'altra banda, es delimiten diferents àmbits de la zona de serveis i d'activitats logístiques de l'aeroport a desenvolupar segons les figures de planejament de la legislació catalana.

Segons les directrius del Pla Director, l'any 2001 es va publicar la Modificació del sistema aeroportuari del PGM i ordenació de l'entorn immediat en els termes municipals del Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat i Viladecans, que regula l'ordenació del sistema portuari, els sectors aeroportuaris de servei, l'ordenació del sòl agrícola i de la franja costanera i les reserves naturals, l'ordenació dels sòls de protecció urbana i determina les servituds aeronàutiques, així com la gestió del pla. Des d'aleshores s'han redactat diversos documents de planejament derivat, desenvolupant les directrius dels anteriors, com el Pla Especial subsistema àrea terminal càrrega i logística aeroport (PR-SB), de 2005, o el Pla Especial Ciutat Aeroportuària, àmbit p.3.1. sector la Viladeta (PR-SB), de 2006.

Des de l'aprovació del Pla Director s'han realitzat importants actuacions en infraestructures i serveis, com la nova terminal T1, la tercera pista i altres infraestructures importants per millorar l'accessibilitat i la intermodalitat de l'aeroport, que actualment permeten una càrrega operativa de 55 milions de passatgers l'any. Es preveuen també millores significatives, com una nova torre de control, zones d'aparcament, millores als accessos a l'aeroport, àmplies zones de negocis i espais comercials imprescindibles per convertir-lo en un important *Hub* internacional. Reforçat també pels següents projectes:

- Ampliació de l'àrea de servei de la ciutat aeroportuària: un centre de càrrega, un parc industrial aeronàutic, hotels, oficines, etc.
- Reforma dels accessos per carretera, augment de les places d'aparcament i millora del transport públic amb l'arribada del metro (L9), rodalies (C2) i del tren d'alta velocitat (AVE).
- Una nova terminal satèl·lit, ubicada davant de la T1, que augmentarà la capacitat de l'aeroport fins als 70 milions de passatgers/any.

Pel que fa a les mancances més importants a nivell d'intervenció territorial, cal destacar que a dia d'avui la nova terminal T1 no disposa de cap modalitat de transport ferroviari (ni tren ni metro) d'alta capacitat que la connecti amb la terminal T2 o amb el centre de Barcelona.

Un cop realitzada la diagnosi, els principals temes claus identificats que tenim per davant són:

- Necessitat de revisió dels aspectes normatius que afectin el planejament urbanístic i la mobilitat per fer més eficients els procediments i la redacció dels projectes.
- Augment i millora de la coordinació de la planificació urbanística i sectorial amb una visió global del territori metropolità i en connexió amb les xarxes europees.
- Incorporació des del punt de vista urbanístic de les noves intervencions sobre les grans infraestructures de la mobilitat per optimitzar el seu funcionament i assolir la màxima rendibilitat social i econòmica.
- Assumpció clara de la necessitat de redacció d'un Pla Director d'Infraestructures realista que estableixi la prioritització d'aquelles infraestructures vitals amb diferents escenaris temporals.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Promoure canvis en la normativa de mobilitat i en la planificació urbana per garantir un màxim de coherència i interacció entre tots dos processos.

- Revisió de la taxa de transport públic assignada als promotors de les operacions urbanístiques, clarificant el destinatari dels recursos i garantint el seguiment d'aquesta taxa.
- Plantejament de canvis dels paràmetres de disseny urbà, que incloguin ràtios de reserva de places d'aparcament⁸.
- Inclusió en els EAMG (Estudis d'avaluació de la mobilitat generada) d'indicadors de gènere i d'urbanisme inclusiu per al conjunt de col·lectius (la gent gran, els infants o les persones de mobilitat reduïda).
- Promoció d'una millor coordinació per part de l'administració de mobilitat en la redacció dels documents que formen part de l'expedient de planejament urbanístic.

Impulsar les mesures perquè el marc jurídic territorial i urbanístic metropolità estigui adequat als marcs superiors.

- Revisió del marc jurídic de les diferents lleis i normatives que afecten els sistemes de mobilitat, generalment d'àmbit estatal, amb la finalitat de gestionar de la millor manera els seus efectes sobre el territori metropolità.
- Promoció de la participació més activa dels municipis en l'elaboració de les normatives urbanístiques que afecten el planejament de la mobilitat en els seus territoris.

Revisar les reserves de sòl del sistema viari coordinadament amb l'autoritat competent en mobilitat per complir les necessitats actuals i futures del teixit urbà.

- Planificació d'una veritable xarxa viària secundària, per resoldre algunes distorsions entre el sistema d'autopistes i la xarxa interna de les poblacions amb una visió global de les connexions urbanes i interurbanes.
- Millora de la seguretat viària (pensant en la funcionalitat de les vies, radis de gir, amplades...) i de la del vianant, pensant en termes d'un disseny urbà inclusiu (criteris de gènere, per a persones de mobilitat reduïda...).
- Promoció de reserves de viari especialitzat que ajudin a descongestionar la xarxa viària en determinats punts o corredors, com per exemple, reservant carrils per al transport col·lectiu en determinats corredors per tal de fer-li guanyar competitivitat respecte a altres modes de transport, o bé establint reserves per millorar els corredors especialitzats per al transport de mercaderies⁹.
- Estructuració i planificació a nivell urbanístic del caràcter de les vies públiques, des de les grans vies de connexió interurbana, fins a la xarxa d'eixos cívics, xarxa de carrils bici o els eixos on el transport públic és majoritari.
- Regulació de les zones d'activitat econòmica situades a la via pública, i millora de la gestió de l'espai públic dels eixos comercials o illes de vianants amb dificultats per gestionar la distribució urbana de mercaderies DUM.
- Vinculació d'usos i projectes als tipus de mobilitat necessària: a) Indústria i logística, vinculades al transport pesant de mercaderies, b) Terciari d'alta intensitat, comerç, oficines i grans equipaments vinculats al transport públic de gran capacitat.

⁸ Per exemple el nombre d'aparcaments de bicicleta, a vegades perden sentit, ja que s'hauria d'aplicar en funció del context o bé via justificació en el mateix estudi de mobilitat.

⁹ El principal eix viari que requereix solucions és el corredor del Baix Llobregat, però així mateix caldria estudiar la conveniència d'aportar solucions també per al tram de l'AP-7 al seu pas pel Vallès, o a la Ronda Litoral de Barcelona.

Completar l'esquema de carrers d'escala metropolitana "Pla d'enllaços" amb integració des diferents requeriments funcionals de la vialitat i dels usos urbans a servir.

- Anàlisi de la xarxa d'avingudes i vies interurbanes que haurien d'esdevenir vincles d'enllaç entre els diferents centres de les ciutats i barris metropolitans, tot estudiant els problemes funcionals, les alternatives possibles i les necessitats de nous traçats.
- Plantejament d'actuacions de transformació de les vies existents i de nous traçats, que a més de respondre als reptes propis de la mobilitat, amb modes públics i privats, integrin altres funcions urbanes com a espais públics de relacions, de suport a usos urbans qualificats i d'infraestructures de serveis.

Obtenir una planificació global de la xarxa ferroviària metropolitana que permeti prendre decisions sobre planejament urbanístic.

- Anàlisi de la funció de les reserves de sistema ferroviari en la planificació urbanística, realitzant una diagnosi per tenir una estratègia metropolitana que faciliti la presa de decisions en contextos de transformacions del territori.
- Aportació de criteris de planificació territorial als processos de planificació de la mobilitat en els temes que ens afecten com a AMB.

Definir una estratègia d'actuacions urbanístiques en els intercanviadors de transport per tal de fer més eficient la mobilitat metropolitana.

- Plantejament d'operacions urbanístiques de transformació urbana entorn als nous intercanviadors, dotant-los d'un valor afegit (comerç, activitats culturals-recreatives, serveis esportius...), per tal d'incrementar l'interès a utilitzar aquest servei de mobilitat. Aquestes noves centralitats poden fer la xarxa urbana més densa i millor servida.
- Impuls de la planificació necessària per tal de garantir la construcció dels grans intercanviadors amb aparcaments (Park & Ride) en posicions estratègiques de la ciutat, que haurien de ser a preus competitius i lligats al bitllet de transport públic.
- Vinculació dels intercanviadors a circuits de vianants i la xarxa de carrils bici per tal de fomentar l'ús d'aquests mitjans.
- Promoció, allà on sigui viable, de plataformes/equipaments d'intermodalitat carretera-ferrocarril.

Actualitzar el sistema de relacions urbanes port-ciutat a les necessitats actuals i futures.

- Estudi de les possibilitats d'ampliar l'activitat portuària amb usos més compatibles amb la ciutat on la relació sigui més directa.
- Foment del compliment de la planificació de les obres d'ampliació del port.

Establir una planificació estratègica de l'aeroport per millorar-ne la seva competitivitat.

- Plantejament de la revisió del Pla Director de l'Aeroport de Barcelona (1999), d'acord amb el model d'aeroport que sigui més convenient per al conjunt del territori i des de la perspectiva de la plena implicació de l'AMB i les institucions del país en aquest procés.
- Revisió del paper de la ciutat aeroportuària en el nou context de l'AMB des de la perspectiva dels reptes actuals per al desenvolupament de l'entorn Baix Llobregat en matèria territorial, tant en els aspectes socials, com econòmics i mediambientals.

¹⁰ Algunes de les més importants són: les dues centrals tèrmiques de cycle combinat, la dessalinitzadora del Llobregat, les depuradores del Llobregat i del Besòs, la planta de valorització, la central de Biomassa, entre altres. També s'ha intentat mallar la xarxa (elèctrica i de gas) connectant els dos eixos del Llobregat i Besòs, amb la finalitat de donar més seguretat en el subministrament.



Infraestructures de serveis.
Font: Barcelona Regional

- Consideració, dins del planejament urbanístic, de l'aeroport i de la ciutat aeroportuària, com un nou centre integrat a la xarxa urbana de l'AMB.

13.2. SISTEMES DE SERVEIS TÈCNICS

Tal com s'ha explicat en el document de la reflexió sobre sostenibilitat, dins l'AMB es poden observar dos grans eixos d'infraestructures a l'entorn del riu Llobregat i del Besòs, a la desembocadura dels quals es concentren una gran quantitat d'instal·lacions prioritàries per al funcionament d'aquest territori. Es podria dir que, pràcticament tot l'AMB, disposa d'uns nivells acceptables d'infraestructures de servei, i cal destacar el gran esforç realitzat en els últims anys en la construcció i modernització d'algunes de les infraestructures de servei més importants i que, en termes generals, fan menys vulnerable l'AMB a possibles incidents¹⁰. Tot i les inversions fetes darrerament, encara falta realitzar moltes accions per ser més sostenibles en el consum i la producció d'energia: caldria continuar promovent mesures que comportin millores d'eficiència en el transport i la distribució d'energia, en la gestió de residus, i també en la promoció d'infraestructures i instal·lacions d'energies alternatives. Des del punt de vista territorial, seria important també optimitzar l'ocupació de l'espai de les infraestructures de servei i dels residus.

L'AMB i Catalunya en general tenen una gran dependència energètica de l'exterior (principalment de productes fòssils com el carbó, el petroli i el gas natural). Actualment, a l'AMB, les energies renovables estan molt poc desenvolupades, i lluny d'aconseguir els objectius marcats per les directives europees per al 2020, només les instal·lacions d'aprofitament de residus tenen una aportació significativa.

Des del punt de vista de la planificació urbanística, a partir de l'aprovació de la llei de l'AMB, aquest organisme pren competències en la implantació territorial de les infraestructures,

que es desenvolupa en sòls de domini públic. Un dels objectius del Pla Director Urbanístic Metropolità ha de ser «concretar i delimitar les reserves de sòl per a les infraestructures i els sistemes generals de l'àmbit metropolità, com ara xarxes viàries, ferroviàries, hidràuliques, portuàries, aeroportuàries, de sanejament i proveïment d'aigua, de telecomunicacions, d'equipaments, d'espais lliures i altres de semblants»¹¹.

En el territori, les xarxes de serveis normalment discorren pels grans eixos d'infraestructures ocupats inicialment per altres tipus de sistemes, com són el viari, el ferroviari, de protecció, o pel sòl no urbanitzable, pels quals el planejament regula l'ús del sòl, el subsòl, l'espai aeri immediat i l'edificació. El planejament només reconeix instal·lacions de serveis en el territori per si mateixes quan es tracta de grans peces on es desenvolupa un procés de transformació d'energia o de gestió de recursos o residus.

La coordinació entre el planejament urbanístic i el sectorial serà de vital importància. Mentre que l'urbanístic és competència de l'AMB, el sectorial va a càrrec de diferents autoritats (des de l'Estat fins a les companyies de serveis), que sovint defineixen les instal·lacions sense precisar quins espais concrets hauran d'ocupar.

Exemples de planificació sectorial:

- Pla Director d'Abastament d'Aigua 2015 (aprovat el 2008)
- Programa Metropolità de Gestió de Residus Municipals 2009-2016
- Planificació de los sectores del gas y la electricidad 2008-2016 (hi ha un primer esborrany del juny de 2011 per a la Planificació de los sectores de electricidad y gas 2012-2020)
- Pla d'Energia i Canvi Climàtic 2012-2020 (no normatiu)

Les competències sobre les infraestructures de serveis actualment són:

- Xarxa d'abastament d'aigua: l'abastament en alta és públic, de la Generalitat (operat per l'ACA), i el subministrament en baixa és municipal i de l'AMB (operat per nou entitats subministradores que són companyies públiques, privades o mixtes).
- Xarxa de sanejament: pública, de l'AMB (operat per Aigües de Barcelona, Empresa Metropolitana de Gestió del Cicle Integral de l'Aigua S.A.).
- Xarxa elèctrica: la generació i comercialització són privades, el transport (operat per REE) i la distribució (a Catalunya operat principalment per ENDESA) també són privades, però amb regulació en la planificació, estatal en el cas del transport i autonòmica en el cas de la distribució.
- Gestió de residus: pública, de l'AMB.
- Xarxa de gas: el transport (operat per ENEGAS) i la distribució (a Catalunya operat principalment per Gas Natural) també són a mans privades, però amb regulació en la planificació: estatal en el cas del transport i autonòmica en el cas de la distribució.
- Xarxa de telecomunicacions: privada.

Una bona coordinació hauria de garantir el bon funcionament de les xarxes de serveis respectant els altres sistemes i usos que es desenvolupen en el territori, evitant situacions de conflicte. Per establir una estratègia territorial sobre l'optimització de l'ús del sòl pel pas d'infraestructures, com a recurs escàs que és, seria necessària més transparència per part

¹¹ Article 22 apartat d) de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

de les companyies de serveis. Tal com s'ha vist, moltes vegades els serveis bàsics són de titularitat privada, fet que comporta una falta de col·laboració amb les institucions públiques a l'hora de cedir informació sobre l'estat o el grau de saturació de les seves instal·lacions, dificultant així una planificació global estructural del conjunt de la xarxa en l'àmbit territorial. Les competències territorials (tramitació, aprovació de planejament urbanístic i gestió urbanística) que l'AMB té des de l'aprovació de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, donen l'oportunitat d'incidir en les decisions d'implantació de les infraestructures de serveis des d'una òptica d'interès general del territori metropolità. En aquest sentit, l'AMB és un òrgan bàsic pel que fa a la implantació d'infraestructures que afecten a més d'un municipi, on fins ara hi havia problemes d'adaptació a les particularitats de les ordenances de cada ajuntament, el tracte amb diferents interlocutors, en la tramitació de múltiples permisos o plans derivats...

Per últim, pel que fa a la millora de l'eficiència energètica dels edificis, en els darrers anys s'ha avançat a nivell normatiu¹². Però malgrat aquests esforços, les millores reals en el consum energètic són poc significatives o avancen lentament, ja que majoritàriament aquestes normatives van dirigides a l'obra nova o a la rehabilitació integral, deixant fora la major part del parc edificat de l'AMB. A més, ens trobem que el creixement del consum d'energia renovable es veu condicionat no tant per factors territorials sinó per la gestió i legislació actual del sector energètic i del codi civil, de manera que a dia d'avui resulta molt més viable realitzar inversions de millora energètica en edificis públics, donant més sentit si cal a la seva funció de servei a la ciutadania. Per tant, en aquest sentit es pot dir que la planificació urbana té un repte important a l'hora de definir usos, servituds, i els paràmetres necessaris per a la implantació d'energies renovables.

A continuació s'expliquen les característiques físiques generals de cada tipus d'infraestructura de servei i com aquestes afecten la planificació urbanística:

XARXA D'ABASTAMENT D'AIGUA

Les principals fonts d'abastament d'aigua provenen de les plantes potabilitzadores, l'aigua és captada del medi natural, en aquest cas de les conques del riu Ter i Llobregat¹³ de les aigües subterrànies; la dessalinitzadora del Llobregat, o de la reutilització d'aigua regenerada procedent de les estacions depuradores (per a usos no consumptius, reg de parcs i jardins, indústria, agricultura).

A l'AMB, la xarxa en alta, de transport, la constitueixen les grans canalitzacions i els elements de maniobra i control que permeten conduir l'aigua potable des de les plantes potabilitzadores fins als dipòsits de capçalera, on s'emmagatzema l'aigua potable i es distribueix a la població a través de les entitats municipals.

XARXA DE SANEJAMENT

L'AMB compta amb set depuradores¹⁴ per tractar i sanejar les aigües residuals del seu àmbit territorial.

La major part del sistema funciona per gravetat i, per tant, està molt lligat a l'orografia, que fa que sigui la xarxa més rígida en comparació amb la resta de sistemes. En aquest sentit, l'aprofitament de corredors naturals en paral·lel a lleres de cursos d'aigua, esdevé molt favorable. Es tracta d'una xarxa atomitzada, formada per diferents subsistemes, autònoms entre ells i que cobreixen un àmbit territorial molt concret.

¹² Codi Tècnic de l'Edificació en compliment de la Ley 38/1999 de 5 de noviembre, de Ordenación de Ordenación de la Edificación (LOE) i la Ley 51/2003 de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, LIONDAU o la Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.

¹³ Estacions de tractament d'aigua potable (EATP) d'Abreia i Cardedeu, fora de l'àmbit de l'AMB, i de Sant Joan Despí, dins l'AMB.

XARXA ELÈCTRICA

Al territori metropolità, la xarxa elèctrica està constituïda per una xarxa de transport on predominen les línies de 220 kV, amb molt poca presència de línies de 400 kV, i on la xarxa de 110 kV, i en menor mesura de 132 kV, encara té una important presència, tot i que la seva funcionalitat és més marginal i la majoria de vegades redundant. La xarxa de 400 kV –a través dels seus principals nodes, alguns dins del territori de l'AMB (Begues) i d'altres fora, però pròxims (Rubí, Sentmenat i Pierola)– connecta la xarxa metropolitana de 220 kV amb les grans centrals productores de Tarragona, les hidroelèctriques del Pirineu, la xarxa elèctrica europea i la resta de xarxa de l'Estat espanyol. Per tal d'augmentar la seguretat del servei, està previst reforçar les connexions amb la xarxa elèctrica europea amb una nova interconnexió amb França, i d'altra banda està previst que en l'àrea metropolitana s'implementin noves subestacions i es reforci el mallat de la xarxa de transport de 400 kV, ja que actualment la xarxa de transport queda allunyada de l'àrea metropolitana.

Cal dir que fins avui, a l'AMB, la majoria de subestacions tenen un fort impacte sobre el territori, i, que, en general s'han buscat emplaçaments dins de polígons industrials o en els límits urbans. Les línies aèries tenen més impacte, sobretot si són de la xarxa de transport, i generen servituds que impliquen una limitació dels usos del sòl pel que passen. En algunes parts de l'AMB, el desenvolupament històric de la xarxa elèctrica ha produït la redundància d'infraestructures que tenen un fort impacte sobre el territori. Per últim, quant als centres de transformació, en general es prioritza que estiguin en domini privat, però garantint l'accessibilitat per a la possible actuació davant d'incidències o avaries.

XARXA DE GAS

A l'AMB, la xarxa de transport de gas està constituïda pels gasoductes que surten i connecten la planta de regasificació del Port de Barcelona (un dels principals nodes d'entrada de gas natural a la península) amb la xarxa general de l'Estat.

La totalitat de la xarxa de gas és soterrada, per evitar riscos, ja que transporta un fluid perillós. Per temes de seguretat, s'evita el desplegament per galeries de serveis i hi ha unes distàncies mínimes respecte a altres serveis. Les xarxes de gas requereixen implementar estacions de regulació i mesura, que acostumen a situar-se a la intempèrie quan es localitzen fora dels nuclis urbans, i per contra, en els nuclis urbans són soterrades per tal d'integrar-se a la trama urbana. El fet que el gas no sigui un servei bàsic, i per tant no obligatori per a la condició de solar, condiciona el desenvolupament del servei cap a nous sectors i en funció de les estratègies comercials de la companyia comercialitzadora i de la proximitat a la xarxa de transport.

XARXA DE TRANSPORT I DISTRIBUCIÓ DE PRODUCTES PETROLÍFERS

La xarxa estatal d'hidrocarburs té dins l'AMB, amb una instal·lació principal d'emmagatzematge de diferents tipus d'hidrocarburs al Port de Barcelona i a l'Aeroport, i una xarxa d'oleoductes que passa pel corredor de serveis del Llobregat i arriba fins l'eix de l'AP-7.

INFRAESTRUCTURES PER A LA GENERACIÓ D'ENERGIA RENOVABLE

Les energies renovables inclouen l'energia hidroelèctrica, l'energia eòlica, l'energia solar fotovoltaica, l'energia solar termoeleèctrica, la biomassa agrícola i forestal, el biogàs i altres fonts més residuals com la geotèrmica o l'energia del mar.

¹⁴ Estacions depuradores d'aigües residuals (EDAR) metropolitanas: Begues, Sant Feliu de Llobregat, Gavà-Viladecans, Llobregat, Vallvidrera, Montcada i Reixac i Besòs.



L'aprofitament de l'energia solar és la que es preveu que sigui la més viable, gràcies a la latitud i les condicions climàtiques favorables de l'AMB. Avui en dia les ordenances ja obliguen a instal·lar-la en edificis de nova construcció o que es sotmetin a una rehabilitació integral, però determinats criteris de radiació mínima condicionen el creixement d'aquest sistema (rugositat, inclinació o disposició de superfície mínima).

Tot i que, a l'AMB, hi ha poca disponibilitat del recurs eòlic per a la generació d'energia, la possibilitat tecnològica d'integrar sistemes eòlics de menor dimensió a la trama urbana pot fer guanyar pes a aquesta font d'energia en aquest territori.

INFRAESTRUCTURES DE GESTIÓ DE RESIDUS

En l'àmbit territorial, un objectiu fonamental és la distribució racional i homogènia de les instal·lacions, de manera que es puguin reduir al màxim els fluxos de residus i minimitzar també l'impacte ambiental que suposa el transport de residus.

El planejament ha de tenir en compte, doncs, la reserva d'espais per a:

- Els diversos sistemes de recollida segregada (normalment en el sistema viari i que es pot dur a terme amb contenidor de superfície, soterrats, porta a porta o recollida pneumàtica) i les deixalleries, també anomenades Punts Verds o deixalleries mòbils.
- Les plantes de triatge¹⁵, per als municipis que no fan una recollida segregada completa.
- Les plantes de tractament¹⁶ (reutilització, reciclatge i tractaments finalistes).
- Els dipòsits controlats de residus¹⁷.

Un cop realitzada la diagnosi, els principals reptes que tenim per davant són:

- Necessitat d'establiment de mesures urbanístiques necessàries per a la màxima eficiència de les infraestructures de serveis.
- Planificació d'actuacions per tal d'augmentar la seguretat de subministrament.
- Coordinació legislativa un desenvolupament òptim dels serveis en el territori.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Establir els criteris de reserva de sistemes urbans urbanístics per a millorar l'eficiència dels cicles energètics i optimitzar l'ús del sòl.

- Planificació del territori coordinadament amb la planificació sectorial, sobretot en els

¹⁵ L'AMB disposa de tres plantes de triatge: Gavà-Viladecans, Molins de Rei, Ecoparc de Montcada i Reixac.

¹⁶ Tres plantes de compostatge de l'AMB: Sant Cugat del Vallès, Torrelles de Llobregat i Castelldefels. Quatre ecoparc: Ecoparc 1 de Barcelona, Ecoparc 2 de Montcada i Reixac, la planta integral de valorització de residus (PIVR) de Sant Adrià de Besòs, l'Ecoparc 4 dels Hostalets de Pierola.

¹⁷ Dos dipòsits controlats: Hostalets de Pierola, DC de bales a Cerdanyola del Vallès.

sistemes de mobilitat i el sòl no urbanitzable, on la incidència del pas d'infraestructures de servei és més significativa.

- Impuls de les actuacions normatives necessàries pel correcte compliment dels objectius de coordinació entre la planificació sectorial i la urbanística.

Millorar les condicions territorials per optimitzar el cicle de l'aigua.

- Promoció de la separació de xarxes per millorar les deficiències del drenatge urbà de les aigües pluvials.
- Incorporació a la planificació del planejament urbanístic les previsions per a incrementar la capacitat de retenció d'aigua (com dipòsits anti-DSU) per tal de minimitzar el risc d'inundacions a la trama urbana i reconduir aquesta aigua cap a les depuradores.

Intervenir en la planificació de les infraestructures d'electricitat per tal de minimitzar el seu impacte en el territori.

- Desplegament d'actuacions per demanar a les autoritats competents la modernització de les subestacions i altres instal·lacions elèctriques.
- Impuls de la racionalització de la xarxa per evitar l'impacte territorial de línies secundàries que sovint són redundants.

Establir els canvis normatius a diferents escales que afavoreixin la instal·lació d'energies renovables al territori metropolità.

- Revisió de les implicacions jurídiques pel que fa a les noves condicions que es generen amb la instal·lació d'energies renovables en els edificis.
- Definició de les ordenances urbanístiques metropolitanes de manera que els paràmetres de l'edificació facilitin el màxim possible la instal·lació d'energia solar i minieòlica en els edificis.
- Promoció dels canvis urbanístics necessaris per afavorir la implementació del vehicle elèctric.
- Establiment de les mesures d'estalvi energètic als edificis públics en funció de la seva localització, possibilitant maximitzar la seva eficiència i contribuint a la millora dels barris i ciutats.

13.3 SISTEMES D'ESPAIS LLIURES I EQUIPAMENTS

L'espai lliure i els equipaments d'un territori en relació amb la seva població és un indicador de qualitat de vida dels seus habitants. La qualificació del sòl, tal com s'ha entès des de la disciplina urbanística, ens ha permès establir uns estàndards i reserves d'espais lliures i d'equipaments. Malgrat aquesta referència, s'ha de tenir en compte que la qualitat dels espais lliures i de les dotacions adreçats al servei de la població va molt més enllà i, per tant, a l'hora de realitzar una diagnosi sobre l'estat real d'aquests sistemes, i així poder prendre decisions sobre com s'han de planificar aquests espais en el futur, s'han de valorar diferents variables, com per exemple:

- La funcionalitat i els serveis en els espais lliures; és a dir, les seves característiques bàsiques, els usos que admeten i la intensitat d'ús que els correspon, aspectes condicionats pels teixits urbans de l'entorn (densitat, tipologia edificatòria, proporció d'usos...) i que queden reflectits en l'edat i procedència dels usuaris. Alguns exemples de serveis poden ser: àrees

de jocs infantils, zones de picnic o de descans, fonts, lavabos públics, pistes esportives, patrimoni cultural, bars...

- L'accessibilitat a equipaments i espais lliures des del transport públic o la xarxa de recorreguts de vianants, que facilita la funció social d'aquests espais. L'accessibilitat depèn de factors com els horaris d'obertura, el nombre d'entrades, o, en el cas dels equipaments, el nombre de places o l'adequació per a persones de mobilitat reduïda.
- La titularitat pública o privada i el grau d'execució d'aquests sistemes, si es troben urbanitzats, o si estan executats o no segons el planejament vigent.
- La distribució de les zones verdes en relació amb la densitat de població servida i les seves característiques físiques, com la grandària i geometria de l'espai.
- La vegetació dels espais lliures i equipaments, com el tipus i la maduresa de la cobertura vegetal, o la quantitat de sòl permeable, o la contaminació atmosfèrica i acústica que afecten la qualitat dels espais lliures.
- El tipus i la distribució dels equipaments en funció de les necessitats de la població, tant quan es tracta d'equipaments locals com metropolitans. En aquest sentit, el sistema actual de planificació del territori a vegades estableix una localització, superfície i fins i tot la geometria d'una parcel·la destinada a equipament sense tenir definit el programa. Molt sovint els plans urbanístics no inclouen un pla d'equipaments del sector en relació amb les necessitats del nou desenvolupament i la seva zona d'influència.
- La correspondència entre la qualificació que dona el planejament a determinats espais i les característiques reals dels espais lliures. És el cas de municipis propers a alguns parcs com el de Collserola, el Garraf o la serralada de Marina, que potser no tenen uns índexs molt elevats de zones verdes per habitant, però que en realitat tenen moltes dotacions d'espais lliures d'ús per a la població en forma de parc forestal. En canvi, hi ha altres municipis que compleixen amb els estàndards mínims però que en realitat aquests espais tenen una orografia poc adequada per a l'ús ciutadà, una urbanització insuficient o bé no estan executats com a tals.

La legislació vigent al territori català en matèria urbanística defineix les característiques dels espais lliures i dels equipaments. Es distingeixen entre sistemes urbanístics generals, si el seu abast de servei és municipal o superior, i locals, si el seu abast de servei és d'àmbit menor segons determini el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (en endavant POUM) del municipi en qüestió.

El sistema urbanístic d'espais lliures públics comprèn els parcs, els jardins, les zones verdes i els espais per a l'esbarjo, el lleure i l'esport. El sistema urbanístic d'equipaments comunitaris comprèn els centres públics, els equipaments de caràcter religiós, cultural, docent, esportiu, sanitari, assistencial, de serveis tècnics i de transport, així com els altres equipaments que siguin d'interès públic o d'interès social.¹⁸

Cal dir que també hi ha espais lliures i equipaments privats que no es regulen d'igual manera que els públics. En el cas dels equipaments privats, a efectes urbanístics, es consideren com a zona; és a dir, sòls amb aprofitament urbanístic.

Els terrenys reservats per a sistemes urbanístics de titularitat pública, si són compresos en un àmbit d'actuació urbanística sotmès al sistema de reparcel·lació, s'adquireixen mitjançant cessió obligatòria i gratuïta. En cas contrari, es poden adquirir mitjançant l'actuació expro-

¹⁸ Tot i aquesta distinció, la realitat no sempre és tan clara, ja que es poden trobar exemples on aquesta frontera entre espais lliures i equipaments no és tan evident, com pot ser el cas de la Maternitat de Barcelona, que conté els Jardins de la Maternitat, o en el cas contrari el Parc de la Ciutadella, amb el Zoo de Barcelona.

piatòria que correspongui. Les determinacions de la llei estableixen que el sistema d'espais lliures públics i equipaments comunitaris han de respondre a unes reserves mínimes, les quals s'han de produir dins el sector de planejament (els sectors de planejament poden ser discontinus en el territori).

L'any 1976, amb l'aprovació del PGM, es van definir unes reserves generals en el seu àmbit, en alguns casos reconeixent-ne les preexistències, mentre que d'altres es preveia adquirir-les mitjançant el desenvolupament de sectors de planejament derivat o pel sistema d'actuació d'expropiació. Durant els gairebé 40 anys de desplegament del PGM s'han desenvolupat sectors previstos i s'han fet multitud de modificacions de planejament general de transformació, sent l'eina a partir de la qual l'AMB s'ha pogut desenvolupar i crear els serveis necessaris per a la població. Aquesta és l'evolució que ha conformat l'actual estat dels espais lliures i equipaments comunitaris, i ara és el moment que caldria de fer una diagnosi més precisa, fent balanç d'aquesta evolució, qüestionant potser reserves que es van fer en el seu moment i que a dia d'avui han perdut sentit, o bé proposant solucions a les reserves que durant aquests anys no s'han pogut adquirir.

A banda de les consideracions que s'han fet estrictament sobre el sistema d'espais lliures, la planificació urbana en aquest sentit no és completa si no es fa amb una visió transversal. En els darrers anys ha tingut lloc una evolució conceptual del que s'anomena infraestructura verda, entesa com una xarxa d'espais de funcionalitat diversa que contribueixen a la millora ecològica, social i ambiental del territori. Aquest nou concepte d'una visió global d'espai natural s'allunya de la perspectiva més tradicionalista en la relació entre la ciutat i la natura, considerant que la infraestructura verda està present en els entorns rurals i urbans.

En els entorns urbans, que són els que ens ocupen en aquest capítol, parlem de verd urbà entès com un sistema complex, que aporta múltiples funcions al teixit urbà. El sistema de verds sovint actua com a esponja dels teixits urbans, però les principals funcions que els ciutadans li reconeixen són les socials, d'esbarjo, de contemplació, d'estada, d'oci. S'ha demostrat en diversos estudis que el verd urbà té beneficis sobre la salut i el benestar, també aporta altres beneficis, aproximar la natura a un entorn artificial com és la urbs, biodiversitat, juga un paper en la regulació tèrmica de les ciutats, ens ofereix ombra i al evapotranspirar disminueix la temperatura ambient. El verd ens proveeix d'altres serveis ambientals més desconeguts, –com la deposició seca de contaminants atmosfèrics, l'absorció de diòxid de carboni, pot contribuir a la regulació del cicle de l'aigua esmortejant la velocitat d'escorrentia de l'aigua de pluja i facilitant la seva infiltració en el sòl–, que contribueix a percebre millor les estacions i els vincles amb el món natural dins el medi ambient urbà.

Podem considerar verd urbà: parcs, jardins públics i privats, places, carrers arbrats, equipaments exteriors amb vegetació (com cementiris o horts urbans), alguns espais de protecció de sistemes, o el sistema hidrogràfic en el seu pas per nuclis urbans (Parc Fluvial del Besòs).

Durant les darreres dècades, els municipis metropolitans han millorat substancialment la dotació d'espai verd. Malgrat això, el seu desenvolupament s'ha realitzat majoritàriament a partir de la materialització dels estàndards que es requereixen en els sectors de planejament, i que sovint no ha tingut en compte la funció ecològica i social. Alguns municipis com Barcelona, Viladecans o Sant Cugat del Vallès han iniciat la utilització de criteris de disseny integral dels espais verds, però encara falta un sistema d'informació que permeti tenir una visió de conjunt de l'àmbit metropolità.

El Pla Director Urbanístic Metropolità, per primera vegada des de l'aprovació del PGM, té l'oportunitat de reorganitzar aquests sistemes amb una visió global del territori. El PDU és un bon instrument per recollir l'evolució conceptual sobre el verd urbà que s'ha produït en els darrers anys.

Com podem assegurar-nos que els verds urbans que planifiquem i gestionem en una ciutat puguin oferir el màxim nombre de serveis ambientals? Com podem fer que tots els ciutadans puguin gaudir d'aquests serveis? Com integrem aquests objectius dins la resta de dinàmiques i l'estructura de la ciutat?

És necessari tenir una visió integral dels sistema verd d'una ciutat i no generar zones verdes en llocs vacants, sinó buscar l'espai necessari per situar zones verdes on hi hagi carència d'aquestes i on s'integrin millor amb la resta de sistema, de forma que cada element verd estigui relacionat amb els altres, interactuant entre ells, potenciant i multiplicant així els seus beneficis ambientals i paisatgístics.

Hem de fugir dels estàndards urbanístics com a únics configuradors del verd urbà i establir els serveis ambientals que convé aportar als ciutadans. S'ha de tenir en compte que no tots els espais verds poden oferir-nos tots els serveis ambientals, sigui per la seva situació geogràfica, pel tipus de vegetació o per la seva dimensió.

Es pot plantejar crear, per exemple, peces més grans d'espais lliures que compleixin el que estableix la llei d'urbanisme, però facilitant les possibilitats de gestió plurimunicipal i compensant el territori en funció de les necessitats més enllà del compliment dels estàndards a cada peça de territori. D'altra banda, l'anàlisi de les zones verdes en urbanitzacions disperses mereix una especial atenció, ja que sovint es troben situades en zones limítrofes amb zones d'interès ecològic i, per tant, el seu tractament i la seva gestió són complexos. A l'AMB, trobem, en casos principalment a Collserola, alguna a la Serralada de Marina i a Corbera de Llobregat entorn a les Muntanyes de l'Ordal.

De la mateixa manera, el PDU ens ha de permetre fer la reflexió sobre les grans peces d'equipament metropolità i la seva localització. En una àrea metropolitana on la major part del sòl urbà està consolidat és convenient fer balanç. Actualment molts d'ells es troben en zones que generen problemes de mobilitat (per exemple complexes hospitalaris a les muntanyes com Vall d'Hebron, Hospital de Sant Joan de Déu o Germans Trias i Pujol), mentre que amb un altre emplaçament estratègic podrien reactivar altres zones de la ciutat amb clústers d'activitat econòmica relacionada amb aquests equipaments, a més de facilitar l'accessibilitat del seu servei a la població.

Un cop realitzada la diagnosi, els principals reptes que tenim per davant són:

- Equilibri de la xarxa d'espais lliures a través del seu planejament, buscant una distribució dins d'una lògica global metropolitana i, per tant, compensant el conjunt plurimunicipal, en relació amb la seva funció social i/o ambiental.
- Elaboració d'un Pla Metropolità d'Equipaments com a eina de la planificació urbanística.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Establir directrius generals sobre la planificació dels espais lliures dins l'AMB.



Espais oberts - sòl no urbanitzable

- Detecció dels dèficits en el sistema d'espais lliures, cercant l'equilibri del territori pel que fa a la distribució dels espais, millorant la distribució i la funció en el territori.
- Implementació de mesures que garanteixin l'accessibilitat i l'ús dels espais lliures i dels equipaments.
- Recerca dels mecanismes per executar i urbanitzar aquells sistemes previstos pel planejament, particularment la resolució dels problemes específics dels espais lliures vinculats a urbanitzacions disperses.

Elaborar un Pla d'Equipaments de l'AMB.

- Definició de les necessitats de millora i transformació dels equipaments existents dels municipis metropolitans.
- Planificació tenint en compte les noves necessitats del territori, de la xarxa d'equipaments que cal planificar, tant de caràcter local com metropolità.

Generar una xarxa de verd urbà establint les funcions i els serveis principals que ha de brindar a la població metropolitana.

- Planificació d'un model de "verd de proximitat", aportant nous elements d'ús, garantint la multifuncionalitat d'aquests espais com a funció social, pedagògica educativa, que a la vegada porti biodiversitat, generi paisatge i sigui un recurs recreatiu per a la salut i el benestar.
- Planificació del verd com un sistema integral que configura la "infraestructura verda" de l'entorn metropolità, generant diversitat d'espais que aporten múltiples i diversos serveis ambientals.
- Aprofitament de les condicions de compatibilitat entre espais verds de diferents escales i equipaments, locals o metropolitans per a generar més centralitats i complexitat urbana, amb la riquesa social i espacial de la ciutat metropolitana.

13.4. ESPAIS OBERTS I SÒL NO URBANITZABLE

Els espais oberts són, a efectes de la reflexió de territori i seguint els criteris utilitzats al PTMB, els sòls classificats coma no urbanitzables segons el planejament urbanístic. Ocupen una superfície aproximada de 330 km²¹⁹, que resulta un 51,99 % de l'AMB. A més, es considera que el sòl urbanitzable, mentre es manté sense transformar, també forma part dels espais oberts, que hi suma 69,7 km² més, un 10,96 % de l'AMB.

Classe sòl	PGM		MUC	
Zones SNU	Verd privat d'interès tradicional	8b	Protecció	N2
	Rústic protegit de valor agrícola	24	Protecció	N2
	Lliure permanent	26	Rústic	N1
	Àrees forestals	30	Protecció	N2
Sistemes	Parcs forestals (de conservació)	27	Espais lliures-Zones verdes	SV
	Parcs forestals (de repoblació)	28	Espais lliures-Zones verdes	SV
	Parcs forestals (reserva natural)	29	Espais lliures-Zones verdes	SV
	Cementiris	25	Equipaments	SE
	Parcs i jardins urbans	6a, 6b, 6c	Espais lliures-Zones verdes	SV
	Equipaments	7a, 7b, 7c	Equipaments	SE
	Zona marítimo - terrestre	1c	Costaner	SC
	Sistema ferroviari	3	Ferrovitari	SF
	Serveis tècnics	4	Serveis tècnics i ambientals	ST
	Protecció	9	De protecció	SS

Actualment, la major part dels espais oberts metropolitans són espais naturals protegits, un 44,6 % de l'àrea total de l'AMB, fruit de la política de protecció efectiva dels espais naturals. Per a l'anàlisi dels espais oberts s'han considerat, dintre de la classificació de sòl no urbanitzable, els sòls propis d'aquesta classe de sòl, així com també el sòl urbanitzable que no s'ha desenvolupat ni determinats sistemes. El següent quadre mostra les qualificacions en el sòl no urbanitzable del PGM que formen part dels espais oberts, amb les equivalències al MUC. L'AMB és un territori que ha sofert una gran transformació els darrers anys, producte d'una important urbanització que ha comportat la potent consolidació del sòl urbà, provocant una pèrdua significativa de la seva superfície agrícola. L'àrea de conreu més important es situa al delta del Llobregat i al voltant d'aquest riu, a la plana vallesana que toca a l'AMB, i també existeixen dues zones agrícoles d'extensió més reduïda, a les parts altes de les rieres de l'Ordal i el Garraf, Tiana i Montcada i Reixac. Per contra, es conserven grans peces forestals, principalment a les àrees de Collserola i la serra de l'Ordal. A més, també trobem les zones de prats i matollars, que es concentren al Garraf, i en menor mesura a la serralada de Marina, al nord de Castellbisbal i algunes zones de Collserola. Per últim, les zones humides i els hàbitats de ribera són molt minoritàries a l'AMB, i per tant estratègiques, i les àrees més grans se situen al delta del Llobregat.

Aquesta evolució del territori denota que el paisatge és canviant i que, per tant, les qualificacions del sòl no haurien de respondre al tipus d'hàbitat que s'hi genera sinó a altres qüestions, com els valors ambientals i socials que té. Les problemàtiques més importants dels espais oberts són les relacionades amb la manca de connexió entre espais protegits, que provoca l'aïllament d'uns respecte els altres, alterant-ne la diversitat ecològica.

A l'AMB, hi trobem principalment les següents circumstàncies:

- Aïllament de Collserola respecte a tots els espais circumdants, i la seva bifragmentació provocada per l'eix de la carretera de Vallvidrera, juntament amb altres infraestructures i assentaments urbans com Vallvidrera, Les Planes, La Floresta,...

¹⁹ Segons el planejament vigent l'any 2011.

- La barrera de l'AP-7 a la serralada Pre-Litoral.
- La fragmentació de les zones humides del delta del Llobregat per culpa de l'aeroport i la barrera de l'autovia C-31.
- Problemes de connectivitat als hàbitats forestals als entorns de les Muntanyes de l'Ordal, a la zona de Montcada, i entre les zones humides del delta del Llobregat.
- Alteracions a gran part dels cursos fluvials, sobretot a les parts baixes.

Els territoris de l'AMB que avui formen part dels espais oberts queden inclosos en multitud de plans especials i de protecció sectorials, que tenen les seves pròpies regulacions urbanístiques respecte als terrenys que delimiten²⁰. La resta de sòls tenen les determinacions del propi planejament urbanístic. És en aquests sòls no protegits, on precisament avui en dia es troben majoritàriament els punts crítics on cal actuar per garantir la bona funcionalitat dels espais oberts, evitant així la fragmentació dels espais naturals.

En aquest sentit, una de les iniciatives recents ha estat el concurs "Les Portes de Collserola a Barcelona", que promou la revalorització del Parc i intenta renaturalitzar la ciutat. Iniciatives com aquesta poden ser traslladades a altres municipis que es troben en contacte amb espais naturals: Garraf, Serralada de Marina, Parc Agrari, etc. funcionant com a vàlvules de control entre l'urbà i el no urbanitzable.

Les normatives urbanístiques actuals dels municipis de l'AMB tenen la finalitat de conservar i protegir el sòl no urbanitzable per impedir-ne la transformació en àrees urbanes i evitar-ne la degradació. Amb aquest objectiu regulen, per a les diferents qualificacions dels sòls d'espais oberts, les proteccions de l'edificació, de la vegetació i el paisatge, les limitacions de la propietat, les condicions de l'edificació i altres paràmetres urbanístics, com els usos i les activitats que permeten, l'edificabilitat o l'ocupació.

De totes maneres, ja sigui per l'aparició de normes de rang superior (plans territorials, sectorials...) o perquè les previsions fetes en el moment de la seva aprovació no s'han complert, hi ha casos en què el compliment d'aquests paràmetres va en contra de la finalitat per a la qual van ser determinats, obligant a una reflexió sobre la seva conveniència. Per tant, seria convenient que les normes o condicions urbanístiques fossin clares, però suficientment flexibles perquè sempre prevalgui la preservació dels valors ambientals en els espais oberts²¹.

Per tot això, és important prendre mesures en els àmbits corresponents amb els punts crítics de la funcionalitat ecològica, encara que sovint estiguin sotmesos a altres pressions, com d'infraestructures, de creixement dels nuclis urbans o d'urbanitzacions de baixa densitat. En aquest sentit, cal parar atenció i proposar solucions a situacions com per exemple:

- Teixits poc consolidats o sectors de sòl urbanitzable en situacions sensibles o que puguin afectar el medi ambient.
- Sòls amb usos residencials o no residencials, que a vegades en el seu origen eren legals i que a dia d'avui estan fora d'ordenació, com poden ser conjunts de baixa densitat amb deficiències d'urbanització, activitats extractives, activitats industrials, etc. Aquestes situacions dificulten la gestió d'aquestes àrees, afectant els valors dels espais oberts.
- La gestió dels espais protegits davant d'activitats privades que hi estan instal·lades, a vegades amb usos incompatibles al sòl no urbanitzable.

²⁰Dins la proposta catalana de la Xarxa Natura 2000 trobem les serres del Litoral Central, la serra de Collserola, les serres del Litoral Septentrional, el Delta del Llobregat i les costes del Garraf. Els principals espais protegits amb diverses figures de protecció són: el Parc Natural de Collserola, els Parcs del Garraf i la Serralada de Marina, el Parc Agrari del Baix Llobregat i les Muntanyes de l'Ordal.

- Tal com s'ha tractat en les reflexions sobre infraestructures, els corredors d'infraestructures moltes vegades passen pel sòl no urbanitzable, ja que sovint és el més convenient ja sigui per l'orografia del territori o per incompatibilitats amb els usos urbans. Aleshores és important que, en la planificació o en les intervencions de millora d'aquests corredors es consideri com a un dels criteris prioritaris de disseny el respecte dels valors naturals dels espais oberts.

Un cop realitzada la diagnosi, els principals reptes que tenim per davant són:

- Necessitat de disposar d'una planificació urbanística dels espais oberts de l'AMB des de l'òptica de la preservació i millora de la seva funcionalitat ecològica i socioeconòmica.
- Adaptació normativa a les necessitats actuals dels espais oberts, superant el marc anterior vigent des d'una perspectiva innovadora.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Actuar sobre la categorització dels espais oberts, permetent més coherència en la delimitació, qualificació i classificació del sòl.

- Revisió de les àrees de protecció del sòl d'espais oberts, o bé classificació de sòl no urbanitzable allà on sigui necessari per al bon funcionament del sistema, garantint la compatibilitat amb altres sistemes.
- Identificació i anàlisi de l'estat en què es troben els sòls fora d'ordenació.
- Anàlisi dels teixits urbans poc consolidats, amb usos dins del sòl no urbanitzable, i emplaçaments mal urbanitzats en els espais de relació entre nucli urbà i sòl no urbanitzable, per proposar la seva recuperació per a usos propis com espais oberts.
- Potenciació dels espais de transició en els límits entre el sòl urbà i el sòl no urbanitzable, que compleixin una funció ordenadora de cara a l'excés de freqüentació dels espais oberts.

Modificar i regular els paràmetres urbanístics dels espais oberts, d'acord amb les figures de protecció de rang superior.

- Realització de projectes de millora dels punts crítics on cal actuar des del planejament per tal d'evitar la fragmentació del sòl o millorar la connectivitat dels espais oberts.
- Revisió dels usos del sòl en els espais oberts, considerant la freqüentació d'aquests usos i la regulació d'activitats autoritzades, establint llocs adaptats a l'ús social dels espais naturals i agrícoles (per exemple a Collserola, al delta del Llobregat, al Garraf-Ordal i a la serralada de Marina).
- Estudi de les condicions de l'edificació en els espais oberts, així com d'altres paràmetres urbanístics (edificabilitat, ocupació...)
- Inclusió dels criteris pel pas d'infraestructures pel SNU.

13.5. USOS MIXTES DEL TERRITORI

L'espai metropolità barceloní es caracteritza per l'existència de grans àrees urbanes, centrals a escala metropolitana o municipal, on conviuen la residència –tot compartint edificis o illes edificades– i activitats econòmiques molt variades, com són comerços, tallers, oficines, hotels, equipaments, etc. Els teixits urbans més antics, l'Eixample de Barcelona o altres eixamples urbans anomenats “menors” són un bon exemple de teixits urbans complexos.

²¹ Per exemple, en el cas d'una modificació del planejament urbanístic en què l'objectiu sigui la instal·lació d'un nou equipament en sòl no urbanitzable, que per les seves característiques sigui compatible i fàcilment integrable dins el sistema d'espais oberts, caldrà definir paràmetres que promoguin la mínima afectació del sòl en quant a l'ocupació i localització de l'edificació necessària, altures i materials de construcció integrats a l'entorn, que minimitzin l'impacte paisatgístic.

Aquesta característica, pròpia de les ciutats compactes i complexes, es dona en gran mesura a l'àrea mediterrània i resulta distintiva respecte a les ciutats on la diferenciació dels teixits per nivells d'especialització ha estat una pauta de creixement molt freqüent.

Tot i que avui veiem aquestes característiques com un fet positiu, no sempre ha estat així. També dins l'AMB s'han produït, des de mitjans del segle xx, creixements altament especialitzats i espacialment segregats, polígons d'habitatges, polígons industrials, centres comercials i terciaris o urbanitzacions residencials de baixa densitat.

En alguns casos, les raons de l'aparició d'aquests teixits especialitzats i segregats van ser de tipus funcional, com per exemple en el cas de la instal·lació d'una gran indústria que precisava grans espais, comunicació directa amb la xarxa viària i era pertorbadora, quant a efectes, dels teixits residencials veïns.

En altres casos, la necessitat urgent de donar resposta a l'habitatge de masses va tenir com a resultat l'establiment dels polígons residencials destinats als treballadors dels nous desenvolupaments industrials que es produïen al territori metropolità, la majoria dels quals eren immigrants.

I, finalment, la motorització de la societat i la construcció de noves infraestructures (autopistes) va permetre l'establiment de nous suburbis residencials allunyats dels centres tradicionals i de nous enclavaments terciaris (centres comercials i d'oci).

Per dibuixar els antecedents i l'estat actual d'aquesta realitat, tractarem primerament aquells elements de reflexió i diagnosi, referents a l'habitatge, que poden ser comuns als sòls de caràcter mixt, amb un alt contingut residencial, i als sòls especialitzats en habitatge. Després ens centrarem en les activitats econòmiques presents en aquest tipus de sòl mixt.

Segons dades de l'any 2012, aproximadament el 20 % del sòl de l'AMB està destinat a usos amb contingut residencial, de manera que hi ha més d'un milió i mig d'habitatges.

En els darrers anys s'ha generat oferta d'habitatge de nova construcció segons unes previsions que posteriorment s'han vist inadequades per a la demanda real. En general, s'ha construït per sobre i per endavant de la demanda, i sovint amb unes condicions financeres que en dificulten l'accés; de manera que s'ha trencat l'equilibri entre l'oferta i la demanda. S'ha planificat i construït molt, però potser el problema no ha estat ben plantejat, ja que en determinats sectors hi ha un excés d'oferta i en d'altres hi ha una demanda acreditada. El 2011, a l'AMB hi havia més de dos-cents mil habitatges buits, quasi un 14 % del total, i això sense tenir en compte les promocions en construcció en aquell moment, ni la quantitat de sectors de transformació pendents de desenvolupar. Tenim al davant, doncs, un complex escenari per repensar la planificació dels propers anys en matèria d'habitatge.

Alguns dels reptes seran, per tant, reconduir el desequilibri actual entre l'oferta i la demanda, reduir les mancances en l'estat del parc d'habitatges existent, així com reflexionar sobre les tipologies, els règims de tinença i la densitat d'habitatge que s'adaptin tant com sigui possible a l'evolució de la societat.

L'anàlisi i la diagnosi dels barris metropolitans actuals i dels sectors de desenvolupament previstos en relació amb els canvis de les expectatives actuals, ens hauria de donar pistes

de les potencialitats en la transformació de teixits urbans que requereixin intervencions de millora en aspectes diversos. La planificació urbanística transversal és necessària com a eina de construcció d'una realitat social complexa, per tal de donar una autèntica dimensió metropolitana a les polítiques d'habitatge, espai públic i equipaments. Un bon exemple és la Llei de barris, a partir de la qual es desenvolupen projectes per tal d'intervenir en les millores dels barris, de les àrees urbanes i viles que, per les seves condicions, requereixen una atenció especial per part dels poders públics. Les intervencions poden dirigir-se a diversos àmbits: la millora de l'espai públic i la dotació d'espais verds; la rehabilitació i l'equipament dels elements col·lectius dels edificis; la provisió d'equipaments per a l'ús col·lectiu; la incorporació de les tecnologies de la informació en els edificis; el foment de la sostenibilitat del desenvolupament urbà, especialment pel que fa a l'eficiència energètica; l'estalvi en el consum d'aigua i el reciclatge de residus; l'equitat de gènere en l'ús de l'espai urbà i dels equipaments; el desenvolupament de programes que comportin una millora social, urbanística i econòmica del barri, i l'accessibilitat i la supressió de les barreres arquitectòniques.

Un altre aspecte que cal considerar és l'evolució històrica i l'actual tendència dels règims de tinença de l'habitatge. Durant més de mig segle, la propietat de l'habitatge (o de compra amb pagaments pendents) no ha deixat de pujar fins a consolidar-se com el règim de tinença clarament majoritari, però des de l'esclat de la crisi immobiliària i financera el 2008 la tendència al lloguer s'ha anat incrementant de manera molt notable. El planejament urbanístic té un paper rellevant a l'hora de regular les opcions dels règims de tinença de l'habitatge, sobretot en sectors de desenvolupament. Actualment, la Llei d'urbanisme determina el deure de cedir gratuïtament a l'Administració actuant el sòl corresponent al 10 % o al 15 %, segons els casos, de l'aprofitament urbanístic del sector. A més, s'ha de reservar per a la construcció d'habitatges de protecció pública, com a mínim, el sòl corresponent al 30 % del sostre que es qualifiqui per a l'ús residencial de nova implantació, un 20 % del qual, també com a mínim, s'ha de destinar a habitatges amb protecció oficial de règim general i règim especial, o d'ambdós règims, o als règims que determini com a equivalents la normativa en matèria d'habitatge, destinats a la venda, al lloguer o a altres formes de cessió d'ús.

S'hauran d'estudiar, doncs, mecanismes més efectius –ja sigui a través del planejament o de polítiques d'habitatge –per tal de garantir un determinat parc d'habitatges públic dins de cada municipi per combatre el risc d'exclusió social de certs col·lectius que comporta l'actual model, sense que això signifiqui la pèrdua de la propietat pública del sòl. En aquest sentit, el Pacte Nacional de l'Habitatge 2007-2016 plantejava mesures per aconseguir un parc suficient d'habitatges per a polítiques socials (a un preu assequible per a les famílies amb rendes més baixes i mitjanes). Amb l'aprovació de la Llei del dret a l'habitatge s'estableix el principi de la solidaritat urbana, segons el qual s'estableix que els municipis de més de 5.000 habitants i les capitals de comarca (tots els municipis de l'AMB, excepte Sant Climent de Llobregat, El Papiol i La Palma de Cervelló) han d'anar augmentant el seu nombre d'habitatges destinats a polítiques socials fins a arribar al 15 % del parc d'habitatges principals, en un termini de 20 anys.

En el moment actual, però, caldria reconsiderar el Pacte Nacional de l'Habitatge, així com el Pla Territorial Sectorial de l'Habitatge (març de 2010), en un marc on les previsions en l'evolució de les necessitats d'habitatge per als propers anys s'han moderat considerablement. Semblaria raonable, doncs, basar els futurs creixements en la transformació urbana de teixits i usos.

Els paràmetres urbanístics que es determinen en les diferents ordenances municipals d'edificació condicionen el caràcter dels nous sectors de creixement, però també el que es va configurant al llarg del temps a causa de la transformació gradual dels teixits urbans més consolidats. En el cas del PGM, es determina per a cada zona o subzona i respecte a l'ús d'habitatge, un nombre màxim o densitat màxima. Per exemple, Barcelona ha optat per un model força dens on la densitat mitjana màxima en subzones d'habitatge plurifamiliar és de 80 m² (d'edificabilitat màxima a la parcel·la)/habitatge. Al 22@, la densitat d'habitatges màxima és de 90 m²/habitatge, excepte en aquelles promocions sotmeses a règims específics de protecció pública que tinguin un límit de superfície protegible inferior, en les quals la densitat s'ajustarà en funció d'aquesta superfície. En canvi, per a la resta de municipis, el nombre màxim d'habitatges per parcel·la en les subzones plurifamiliars no podrà superar el que resulti de dividir l'edificabilitat màxima permesa a la parcel·la pel mòdul de 100 m².

S'haurà de revisar si aquests valors –a l'igual d'altres com pot ser el nombre màxim de plantes i la profunditat edificable, dels que en resulten determinades tipologies d'edificis i, per tant, una determinada configuració de ciutat– són els adequats dins una perspectiva de futur de l'AMB que possibiliti una diversitat de tipologies d'habitatge adaptades a les transicions del curs de la vida, relatives a l'emancipació residencial, a les separacions, a l'ampliació o reducció dels membres de la llar, o a l'autonomia en edats avançades.

Per últim, cal considerar l'habitatge dotacional, que recull les reserves de sòl d'equipament destinades a habitatges públics temporals de col·lectius de persones amb necessitats d'assistència o d'emancipació, justificades en les polítiques socials prèviament definides, les quals s'hauran d'especificar en la memòria social del planejament urbanístic. En aquest sentit, caldria avaluar quina part del 5 % de la reserva de sòl global dels municipis destinat a equipaments públics locals que la llei permet transformar en habitatge dotacional s'ha ocupat i determinar el procediment per establir un pla més ambiciós i així ampliar la seva oferta.

A manera de conclusió, hauríem de tenir presents alguns d'aquests aspectes claus en l'anàlisi de les necessitats residencials a mitjà i llarg termini.

Pel que fa les activitats econòmiques, situades en aquest sòl de caràcter mixt, podem fer les següents consideracions de reflexió i diagnòstic:

Moltes de les activitats econòmiques que configuren el teixit productiu metropolità no ocupen espais especialitzats, sinó que es troben immerses en àrees urbanes amb un alt contingut residencial a les quals aporten caràcter i, fins i tot, estructura urbana.

El comerç es troba dispers per tots els teixits centrals, amb diferents escales de servei, estructura centres i de barri, i de vegades es concentra entorn d'alguns equipaments específics com els mercats. En molts casos, defineix eixos i àrees que, juntament amb altres serveis, estructurin i donen caràcter a les ciutats metropolitanes. Aquest comerç urbà se situa amb promiscuitat respecte als habitatges, als baixos dels edificis residencials i, fins i tot, de vegades ocupa edificis sencers veïns als d'habitatge.

Les oficines són característiques de les àrees urbanes centrals –malgrat l'existència d'alguns “parcs” d'ús més exclusiu poc freqüents a l'espai metropolità barceloní–, especialment les corresponents a serveis personals i a les empreses, que cerquen unes bones condicions

d'accessibilitat, centralitat i, en ocasions, representativitat. La majoria de seus empresarials, industrials o financeres, podem trobar-les sobre teixits de matriu residencial i sobre qualificacions urbanístiques que permetrien també aquest ús.

Molts dels clàssics tallers, de mida petita i mitjana, industrials o artesanals, també els trobem situats sobre en aquests teixits de caràcter mixt, en baixos o en edificis sencers, encara que aquest és un fenomen a la baixa i més aviat problemàtic, en el cas de generar perturbacions inadmissibles sobre els habitatges veïns, que condicionen la seva marxa a zones més segregades de la ciutat (centrifugació). D'aquesta manera apareixen buits urbans en parcel·les i, especialment, en plantes baixes d'edificis d'habitatges on hi hagueren serralleries, fusteries, impremtes o botigues, fora dels eixos i dels espais més comercials. Aquests espais buits són avui un recurs valuós en tant que és disponible per a moltes activitats econòmiques pròpies de la nova emprenedoria, més basada en el coneixement i la informació que no en l'energia motriu.

Els hotels i altres establiments hostalers també tenen lloc sobre aquest sòl. El turisme és un dels motors de la nostra economia que en els últims anys s'ha incrementat de forma considerable. Això és molt bo per al sistema econòmic, però sense una bona planificació i regulació pot arribar a generar també perturbacions inadmissibles, a saturar determinats serveis o equipaments pensats per a la ciutadania, o provocar la gentrificació de certes zones. D'altra banda, és cert que s'ha ampliat la capacitat hotelera, però faltaria pensar de forma global en els serveis vinculats a aquest sector per tal de millorar la seva qualitat i buscar els mecanismes per potenciar-la en benefici d'altres municipis de l'àrea metropolitana, a més de Barcelona.

La coexistència d'extenses àrees d'ús mixt presenta molts avantatges, perquè redueix els temps emprats per a la mobilitat quotidiana, optimitza el transport públic i fa la ciutat més viva, interessant i variada, tot i que, com ja hem vist, també genera problemes que s'hauran de tractar amb les regulacions oportunes.

Per últim, tant sols constatar que aquesta barreja de usos, que caldria estructurar millor per tal d'optimitzar-la, constitueix a l'AMB la base de material urbà que fa possible el policentrisme metropolità del que parlarem en l'apartat 14.1.

ESTAT ACTUAL DELS DIFERENTS TEIXITS MIXTOS AMB ÚS RESIDENCIAL

Al barri vell o en els nuclis fundacionals s'ha iniciat un procés de recuperació de l'espai públic, que en molts casos s'ha convertit en una illa de vianants, on es concentren serveis i molta activitat cívica. Però en alguns d'ells existeix el perill de gentrificació i, per tant, cal una millor regulació dels usos permesos.

Els teixits urbans tradicionals tenen normalment una estructura anterior a 1950 i es troben situats a l'entorn del nucli fundacional. Aquest tipus de teixit sovint neix com a desenvolupament urbà al llarg d'una carretera o d'un pol d'activitat econòmica. Però les vies estructurants entorn de les quals havia anat creixent la ciutat, actualment han quedat integrades dins la trama urbana, de manera que hi ha casos en què cal fer una revisió del seu caràcter, ja que no s'ha revisat en el marc del creixement metropolità. Manca, així, una reflexió sobre el caràcter que han de tenir aquests àmbits.

L'Eixample Cerdà (districte del mateix nom i Poblenou), juntament amb alguns barris veïns de dimensió més reduïda, és actualment el gran centre de la metròpoli barcelonina, amb una

part molt consolidada, la central, i amb un enorme sector en plena transformació, el 22@. El futur planejament haurà de regular de manera convenient els usos de les illes, de les activitats als edificis i dels espais públics, carrers, verd i equipaments per tal que segueixi sent un espai atractiu, tant per a l'habitatge com per a les activitats econòmiques actuals i futures, regulant tant les "dosis" dels diferents usos com les condicions de compatibilitat requerides per a una bona convivència.

Els eixamples "menors", amb ordenacions en illa tancada, seguint un model geomètric d'ocupació del sòl en malla i normalment amb edificació en alineació de vial, que van promoure el creixement de les ciutats de manera contínua i compacta.

Entre els anys trenta i setanta, període de fort creixement metropolità, les ordenances permetien en alguns casos, eixample Cerdà inclòs, l'increment del nombre de plantes, la construcció d'àtics i sobreàtics o l'edificació en el pati d'illa, fet que va provocar l'excessiva densificació d'alguns barris.

En tots quatre casos, es tracta de teixits urbans que solen estar ben comunicats respecte al sistema metropolita, ja que des de l'origen van disposar de connexions viàries i ferroviàries que permeteren el seu creixement, de manera que també són peces centrals dels respectius municipis.

Un cop realitzada la diagnosi del sòl de caràcter mixt amb usos residencials i d'activitats econòmiques, és necessari que:

- Es planifiqui un model de creixement basat principalment en la transformació i rehabilitació de teixits, per possibilitar l'ús residencial en habitatges de domicili habitual en un context urbà segur, salubre, accessible i de qualitat, restaurant els equilibris ambientals.
- S'introdueixi el factor temps en la planificació, adaptant el del creixement a períodes més ajustats a les necessitats residencials reals, equilibrant l'oferta i la demanda.
- S'hi incorporin els aspectes socials, referits que afectin els canvis en els models familiars i les necessitats de mobilitat, per tal d'integrar, en el teixit urbà, usos compatibles amb la funció residencial per contribuir així a l'equilibri de les ciutats i dels nuclis residencials. D'aquesta manera que s'afavoriran la diversitat d'usos, i l'aproximació als serveis i als equipaments per part de la comunitat resident.
- S'estableixin les condicions de compatibilitat entre els diferents usos relatius a les activitats econòmiques presents o possibles en aquest sòl i l'ús d'habitatge.
- Es planifiquin els serveis, els equipaments i les infraestructures relacionades amb el sector turístic, amb la finalitat de mantenir la competitivitat amb un model de creixement sostenible.
- Es disposi d'un Pla d'Espais d'Activitat Econòmica per millorar des del planejament urbanístic les grans àrees comercials urbanes, els equipaments públics i privats i els grans centres de serveis en el territori, així com per potenciar la creació de nous centres d'activitat econòmica de serveis.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Definir criteris sobre els planejaments de sectors residencials que s'han de desenvolupar els propers anys.

- Prevenció de les reserves de sòl que calgui d'acord amb l'estudi sobre les necessitats residencials de l'AMB a mitjà i llarg termini, tenint en compte les previsions de creixement, el parc d'habitatges desocupats actualment previsible (per efecte de la mortalitat), l'estat dels habitatges, el mercat residencial i la cohesió social, els plans pendents de gestió, etc.
- Definició del model de desenvolupament basat principalment en la transformació i rehabilitació de teixits, considerant els ritmes de generació de l'oferta i la demanda.
- Foment de la rehabilitació de barris en sòl urbà consolidat a partir de programes de renovació urbana que coordinin les intervencions en habitatge, urbanisme, activitat econòmica i benestar social.

Ampliar l'oferta de règims de tinença dels habitatges.

- Prevenció en el planejament de noves modalitats de règim d'habitatge, incentivant l'equilibri entre règims de tinença en tots els barris metropolitans, a partir d'un estudi detallat del mercat residencial i de la cohesió social.
- Cerca de mecanismes jurídics per afavorir que, des del planejament, es puguin definir règims de tinença de lloguer o de dret de superfície en àrees de transformació d'usos o en sectors de desenvolupament nou, de manera que es garanteixi la propietat pública del sòl amb habitatge de protecció.

Redefinir paràmetres urbanístics dels teixits residencials.

- Concreció d'un model d'habitatge adequat als diferents barris metropolitans a partir de la definició de les ràtios mitjanes dels habitatges, la diversitat de tipologies, la densitat mitjana i la proporció d'usos en sòl residencial.
- Revisió dels paràmetres urbanístics del sòl urbanitzable programat i no programat en funció d'un model de ciutat densa, diversa quant a usos i compacta.
- Impuls de les mesures normatives necessàries per adequar l'oferta d'habitatge als canvis en les formes de convivència al llarg del curs de vida, creant nous models per a les necessitats de la població (més flexibilitat en acabats, dimensions, serveis...).
- Regulació dels usos compatibles per incentivar la mixticitat funcional dels barris metropolitans.

Establir directrius des de les figures de planejament sobre la millora de la qualitat dels habitatges.

- Promoció de figures normatives de l'AMB per a la millora del confort dels habitatges, amb sistemes passius (proteccions solars, aïllament, ventilació natural, elecció de materials de construcció...).
- Priorització de normatives que impulsin l'ús d'energies renovables als habitatges en comptes de la utilització de fonts d'energia fòssil, i també de mesures a favor de l'eficiència energètica.
- Impuls de mesures dins dels plans urbanístics i d'ordenances per a l'ús de materials, productes i tecnologies que redueixin les emissions contaminants i de gasos d'efecte hivernacle del sector de la construcció, així com de materials reutilitzats i reciclats.
- Incorporació de normatives per aplicar mesures relatives a l'eficiència en l'ús d'aigua en edificis d'obra nova, com per exemple, la separació d'aigües grises, dipòsits de pluvials o l'ús d'aigua regenerada.

Planificar en funció de les necessitats per mantenir un model turístic sostenible.

- Planificació dels equipaments i dels serveis per tal d'adaptar-los a l'increment de l'oferta turística, sense afectar la dinàmica de la població local.
- Impuls dels canvis en el territori que permetin la desconcentració del turisme present només en determinades zones de Barcelona, amb l'objectiu d'evitar un excés de dependència de la indústria turística.

Estudiar les grans àrees comercials urbanes, els grans equipaments públics i privats, i els centres de serveis, així com els seus efectes en el territori.

- Potenciació, a través de la planificació del territori, de determinats sectors econòmics a l'entorn de centres que actualment ja funcionin i tinguin capacitat de creixement, com els grans centres hospitalaris públics i privats, grans centres comercials...
- Instauració de nous eixos comercials, si s'escau, sota el criteri de la rehabilitació de barris de l'AMB, per tal d'aprofitar noves dinàmiques d'activitat econòmica i potenciar les relacions socials de l'entorn, que poden venir impulsades per transformacions en la xarxa viària, intercanviadors de transport (aeroport, Sagrera...).
- Inclusió de la reflexió global de l'AMB sobre el pes i l'especialització de l'activitat econòmica en nous desenvolupaments o sectors de transformació (el Barça, Tèrmiques, La Sagrera...).

13.6. SÒL RESIDENCIAL

Com s'ha dit més amunt, malgrat que l'espai metropolità barceloní es caracteritza per l'existència de grans àrees urbanes on conviu residència i activitats econòmiques molt variades, des de mitjans del segle xx s'implantaren creixements altament especialitzats i espacialment segregats, polígons d'habitatges, polígons industrials, centres comercials i terciaris o urbanitzacions residencials de baixa densitat.

En aquest apartat parlarem dels polígons d'habitatges que, entre els anys cinquanta i setanta, respongueren a una necessitat "urgent" de donar resposta al problema de l'habitatge massiu i dels suburbis residencials, allunyats dels centres tradicionals, que aparegueren impulsats per efecte de la motorització de la societat metropolitana i de la construcció de noves infraestructures.

Atès que els temes relatius a l'habitatge, en línies generals, ja han estat tractats en l'apartat anterior, a continuació exposem alguns elements de reflexió i diagnòstic específics dels teixits residencials especialitzats.

Els polígons d'habitatges socials construïts entre els anys cinquanta i setanta pretenien donar resposta a la forta explotació, per densificació, de l'estructura urbana existent (augment de les altures permeses en àtics i sobreàtics, etc.), al creixement i a la consolidació dels barris de barraques i a l'expansió de l'autoconstrucció.

Els polígons d'habitatges s'estructuren en d'ordenacions en blocs plurifamiliars aïllats i, de vegades, en "illa oberta". Cal remarcar que van tenir un gran impacte sobre les ciutats metropolitanes; com a exemple, podem dir que només al municipi de Barcelona la superfície dels polígons disseminats pels antics pobles de la plana sumaven una superfície similar a

la de l'Eixample Cerdà, descomptant-ne el Poble Nou: 900 hectàrees i 127.000 habitatges. Hem de parlar també del seu caràcter innovador, ja que per primera vegada es plantejava fer la urbanització (dotació d'espais lliures i equipaments) i els serveis simultàniament amb l'habitatge. En realitat, els espais lliures no es varen urbanitzar fins molts anys després de la construcció dels habitatges, i els equipaments van ser durant molt temps tan sols reserves. A partir de la implantació dels ajuntaments democràtics, es van començar a superar els dèficits d'urbanització i d'equipaments, especialment en els últims anys, en què s'han realitzat algunes operacions de millora importants (Bellvitge, la Mina). Alguns dels polígons s'han transformat radicalment i d'altres estan en procés de reordenació (Cases Barates - Bon Pastor, Trinitat Nova). Tot i amb això, encara n'hi ha que necessiten importants inversions de rehabilitació (Ciutat Meridiana, Sant Roc...).

Una prova de l'impacte que representa la problemàtica dels polígons d'habitatges és el fet que les mancances actuals en el parc d'habitatges són més evidents en municipis com Sant Adrià del Besòs, Badia del Vallès, Hospitalet de Llobregat o Ciutat Meridiana a Barcelona, on els edificis destinats principalment a habitatge que necessiten algun tipus de rehabilitació superava, l'any 2011, el 18 %. Per tant, seria desitjable la implicació de les administracions competents (el Consorci Metropolità de l'Habitatge) en el finançament d'ajudes per al compliment de la legislació vigent.

Suburbis residencials: cases agrupades / cases aïllades. Aquest tipus de teixits acostumen a respondre al model de ciutat dispersa i de baixa densitat. A l'AMB, moltes d'aquestes urbanitzacions (amb un auge significatiu en la seva construcció entre els anys vuitanta i el 2000 en municipis com Tiana, Begues, Cerdanyola, Sant Cugat del Vallès o Sant Just Desvern) s'han realitzat en zones allunyades dels centres de treball i de serveis dels seus habitants, la qual cosa implica una elevada mobilitat amb mitjans privats. Aquestes característiques comporten costos ambientals, econòmics i socials; és a dir, problemes relacionats amb la falta de serveis, de transport públic, d'equipaments i d'espais lliures, provocant dificultats en la cohesió social per la manca d'aquests espais relacionals.

Les àrees residencials especialitzades es caracteritzen per la manca de mixticitat d'usos. Aquestes circumstàncies poden suposar una falta d'accés a determinats serveis, problemes de seguretat o de segregació de certs col·lectius. Tot i que durant el període democràtic ja s'han realitzat multitud de projectes de millora de barris metropolitans per dotar-los de transport i altres serveis, encara queden zones amb aquesta problemàtica, que s'haurien de diagnosticar i d'incloure, també des del vessant urbanístic, en els diversos projectes.

Aquests teixits residencials presenten problemàtiques de tipus general i d'altres de més concretes, en funció de l'edat, l'estat i la tipologia dels habitatges, el nivell de dotacions, etc. Però, en molts casos, les problemàtiques depenen, també, de qüestions molt específiques que cal avaluar individualment, com per exemple, la dimensió, la densitat i l'estructura urbana dels barris; la distància i la relació amb el centre urbà més pròxim; el nivell d'integració urbana o l'existència, o no, d'intercanviadors de transport públic propers. En definitiva, és molt diferent el cas de Badia del Vallès que el del barri del Congrés a Barcelona.

Un cop realitzada aquesta breu diagnosi sobre el sòl residencial especialitzat, és necessari que:

- S'estudiïn i avaluïn de manera individualitzada les problemàtiques específiques dels diferents barris residencials especialitzats de l'AMB.

- S'integrin aquestes problemàtiques dins el procés de planificació de l'Àrea Metropolitana com a qüestions importants de l'estructura metropolitana en transformació.
- S'estableixin àrees de centralitat i dotació de serveis per al conjunt d'àrees residencials especialitzades, aprofitant les oportunitats resultants dels recursos territorials disponibles.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Estudiar i avaluar les problemàtiques específiques dels barris residencials (especialitzats) de l'AMB.

- Identificació, estudi i caracterització de tots els barris residencials dels diferents municipis i districtes de l'Àrea, i especificació dels principals problemes detectats (d'envelliment de parc, de degradació d'espai públic relacionat, de mobilitat...).
- Estudi evolutiu i tendències de les diferents variables, socials, econòmiques i urbanístiques de cadascun dels barris, en relació amb els centres metropolitans més pròxims i amb l'AMB en conjunt, que ajudin a preveure escenaris prospectius d'evolució d'aquests territoris.
- Avaluació, diagnosi i establiment d'actuacions que cal desenvolupar per corregir les problemàtiques detectades en totes les matèries (rehabilitació, intervenció espai públic, connectivitat i mobilitat, etc.).

Planificar les accions que s'han de desenvolupar en els diferents barris de manera integrada i dins el planejament metropolità.

- Integració de les problemàtiques i actuacions a desenvolupar dins de la planificació metropolitana en totes les temàtiques: social, econòmica i territorial (urbanisme, espai públic, transports, habitatge, equipaments...) i en tots els àmbits: de barri, municipal i metropolità.
- Determinació del conjunt de mesures a incorporar dins dels diferents programes d'actuació, municipals i metropolitans, de manera coordinada.
- Programació i prioritització de les accions a desenvolupar en les diferents temàtiques i en els diversos àmbits.

Projectar elements de serveis singulars als diferents barris, de manera articulada amb els espais del seu entorn urbà.

- Identificació dels llocs on siguin possibles les actuacions singulars de centralitat i dotacions, dins o en continuïtat amb els barris (portes) i de manera articulada amb l'estructura de la ciutat, en l'àmbit local i metropolità. Si és possible, aquestes actuacions s'haurien de lligar als sistemes generals metropolitans: viari i espai públic; transports i àrees d'intercanvi; equipaments i espais verds, etc.
- Establiment dins del planejament urbanístic dels continguts corresponents als projectes urbans necessaris per al desenvolupament de les actuacions referides.
- Redacció i implementació dels projectes concrets corresponents a les actuacions singulars de centralitat i dotacions.

13.7. SÒL D'ACTIVITAT ECONÒMICA

Per abordar la REM de Territori Cohesionat, en aquest apartat, ens hem centrat en els sòls industrials, de logística i de serveis, considerant que l'activitat econòmica és el principal objectiu del desenvolupament d'aquest tipus de sòl. Els sòls agrícoles, que de fet també generen activitat econòmica i potencialment podrien fins i tot guanyar pes en el sistema productiu de

la futura AMB, són tractats al capítol sobre els espais oberts - sòl no urbanitzable, perquè el seu paper com a peces clau en el funcionament del sistema d'espais oberts és més rellevant, sobretot en el cas del Parc Agrari, tractat en l'apartat sobre l'àrea estratègica del delta del Llobregat de la Prioritat 14 Innovació en estratègies d'intervenció territorial, que s'explica en el proper capítol del present document.

Entre els diferents usos del sòl per a l'activitat econòmica és fàcil delimitar (i, per tant, quantificar i analitzar) els que corresponen a teixits industrials, però no ho és tant establir els que corresponen als serveis, als centres comercials, als equipaments privats, als hotels, etc., ja que sovint estan dintre dels teixits amb fort component residencial que s'han tractat a l'apartat 13.5.

Dins el marc de la reflexió sobre el futur model productiu a Catalunya, basat en criteris de sostenibilitat, la innovació i el coneixement, un dels reptes més importants és l'optimització dels espais per a l'activitat productiva, adaptant el planejament i millorant les seves infraestructures de servei i de mobilitat.

L'any 1976, el PGM va fer les previsions necessàries per desenvolupar el model d'economia industrial, que també va ser un dels factors principals de l'organització social d'aquell moment. L'evolució de l'estructura industrial de Catalunya dins el marc de la globalització i el canvi tecnològic ha derivat, en bona part, cap a un increment de les activitats basades en el coneixement i dels serveis, més que no en el processament de productes tangibles com fins aleshores. És, per tant, el moment d'establir un full de ruta per al sòl industrial, ja que caldrà reformular els espais de l'activitat econòmica, adaptar-los a les noves necessitats d'ubicació, compatibilitzar usos diversos i oferir els serveis, les infraestructures, l'accessibilitat i les comunicacions necessàries. Fent un símil: s'està discutint un nou model productiu (*software*), quan actualment tenim uns polígons (*hardware*) que segurament necessitaran adaptar-se a aquests nous requeriments. Això implica un coneixement amb molta profunditat de la situació actual dels teixits industrials o productius, en relació amb la seva ubicació, l'estat actual de les seves infraestructures, les comunicacions, els transports, l'energia... i també des del punt de vista del planejament urbanístic.

A l'AMB hi ha 198 polígons d'activitat econòmica que ocupen 6.975 ha, ubicats principalment a les comarques del Vallès Occidental i al Baix Llobregat, seguint els principals corredors d'infraestructures, com el de la C-32, la B-30, la N-340 i els eixos dels rius Llobregat, Besòs i Ripoll. En molts d'ells, no s'hi han fet les inversions per modernitzar les instal·lacions o millorar-ne l'accessibilitat, situació que fa que molts siguin poc competitius per a la implantació de noves activitats.

En alguns casos, els paràmetres urbanístics i d'ordenació especificats –tant en els plans parcials dels polígons com els especificats en les NNUU del PGM– han quedat obsolets, ja que tractaven principalment l'edificabilitat, els usos permesos i la seva intensitat, la categorització d'acord amb la potència elèctrica, o les condicions d'ordenació (altura, ocupació de parcel·la, front mínim de façana, etc.). Pel que fa als usos, malgrat que la planificació vigent ha fet una distribució d'usos més o menys adequada sobre el territori, actualment hi ha alguns polígons o sectors d'activitat econòmica que per diversos motius no han acabat de funcionar.

En aquest context, hi ha territoris o zones amb potencial per desenvolupar-se com a àrees especialitzades en determinats sectors d'activitat econòmica. Per tant, des del planejament es podrien afavorir les condicions d'entorn per incentivar la seva implantació com a dina-



Sòls industrials. Font: Barcelona Regional

mitzadores d'una part del territori. Alguns exemples els trobem en l'actual zona d'activitat logística del port (ZAL), en els terrenys lliures del Consorci de la Zona Franca, en les àrees de proximitat amb la indústria de l'automòbil o la química, en les àrees de contacte amb el Parc Agrari del Llobregat, l'aeroport, el TAV, els centres de recerca, o en possibles nous equipaments per a la logística relacionats amb el corredor del Mediterrani.

Igual que en el cas del sòl residencial, a l'AMB hi ha poques reserves de sòl urbanitzable i, en canvi, hi ha molts sectors en procés d'execució o executats, on cal una reflexió en relació a la seva viabilitat urbanística o a la seva conveniència, econòmica i social.

D'altra banda, es creu necessària una reflexió per tal de trobar la manera de treure partit de certes situacions, com els de centres comercials i d'oci vinculats a infraestructures com nusos d'autopistes o línies de ferrocarril, i que estan situats més a prop de polígons d'activitat econòmica que de la trama urbana residencial. Alguns exemples de l'entorn metropolità són el Baricentro a Barberà del Vallès, Barnasud a Gavà o Splau a Cornellà de Llobregat. Amb la propera revisió del planejament a escala metropolitana tenim l'oportunitat d'aprofitar aquestes situacions i fomentar més activitat en les seves àrees d'influència, dotar-les de caràcter urbà o associar-les a possibles creixements.

La Universitat Autònoma i alguns grans hospitals són altres exemples d'espais en els quals l'economia del coneixement és molt present i l'afluència de persones és altíssima, però que, en canvi, la seva integració a l'espai metropolità és molt feble. A escala metropolitana, podem dir que la integració és per "cordons umbilicals", mentre que a escala urbana pràcticament és inexistent. No obstant això, i si ens atenem a les funcions que desenvolupen, el potencial de centralitat i de generació d'activitats al seu entorn és altíssim.

Un cop realitzat el plantejament respecte als sòls d'activitat econòmica, cal que:

- Es desenvolupi, des del punt de vista urbanístic, un Pla de Polígons per a l'AMB que contempli, entre altres aspectes, les determinacions dels àmbits territorials clau (ATC).
- Es tractin de manera específica les grans peces comercials i de grans equipaments metropolitans actualment segregades de les trames urbanes, per tal d'aprofitar el seu potencial econòmic i urbà, tot integrant-les en les diferents escales de la xarxa metropolitana.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Desenvolupar, des del punt de vista del planejament, un Pla de Polígons per a l'AMB.

- Anàlisi i avaluació dels polígons, amb l'objectiu de conèixer amb profunditat l'estat actual de les edificacions, de les infraestructures i del planejament urbanístic.
- Elaboració de recomanacions d'emplaçaments adients per a cada activitat productiva, considerant la possible especialització dels territoris.
- Plantejament de la millora de l'accessibilitat dels espais productius, atenent als requeriments de mobilitat de cada cas (tant pel que fa a la mobilitat de les persones com per a facilitar l'accés de vehicles pesants o ferrocarril), etc.
- Promoció de la millora de les infraestructures de serveis als espais productius.
- Reflexió sobre els instruments urbanístics i d'ordenació, de forma que es puguin adaptar més fàcilment als requeriments de les demandes industrials i de serveis.
- Adaptació del planejament per facilitar el desenvolupament dels 5 ATC: Barcelona- Besòs, el corredor de la B-30, l'eix del Llobregat, el delta del Llobregat i el litoral.
- Estudi del territori amb la finalitat de trobar polígons o àrees on es puguin dur a terme reconversions urbanístiques que permetin realitzar altres tipus d'activitats econòmiques (tipus 22@, per exemple).
- Anàlisi i avaluació dels sectors planificats, en execució i executats, i que a causa de la crisi i d'altres factors actualment no funcionen, amb la finalitat de reactivar-los.

Tractar la integració en la xarxa metropolitana multiescalar de les grans àrees comercials, dels equipaments públics i privats i dels centres de serveis actualment segregats de les trames urbanes.

- Identificació d'aquestes grans àrees de serveis, quantificació de les seves necessitats d'accessibilitat i de dotació de serveis complementaris.
- Estudi de les possibilitats d'integració en les trames urbanes veïnes, amb els espais de transició o continuïtat adients, posant especial atenció als espais intersticials existents i als sectors de planejament per desenvolupar (exemple: UAB - Parc de l'Alba - Cerdanyola - Sant Cugat - Badia del Vallès).
- Integració d'aquestes grans àrees d'equipaments i serveis a les grans xarxes metropolitanes: viari, no segregat (bulevards i enllaços metropolitans); espais públics representatius, i transport públic d'escala metropolitana. De manera anàloga, s'haurà d'impulsar la integració d'aquestes àrees en les trames urbanes locals.
- Establiment dels espais de transició i continuïtat amb el sistema d'espais oberts i els teixits urbans de caràcter local.
- Planificació d'actuacions concretes sobre els entorns d'aquestes grans peces per tal d'aprofitar les oportunitats que les grans concentracions d'equipaments i serveis poden generar de forma sinèrgica sobre els teixits productius locals.

PRIORITAT 14. INNOVACIÓ EN ESTRATÈGIES TERRITORIALS

14.1. CARÀCTER POLICÈNTRIC DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

L'espai metropolità de l'AMB del segle XXI és un espai policèntric en construcció i transformació, amb unes arrels originàries singulars, diferents de les d'altres àrees metropolitanes. Aquest policentrisme és un recurs territorial clau i amb unes possibilitats d'evolució que, de ser aprofitades amb una planificació adequada, ens pot permetre avançar cap a un espai socioeconòmic integrat, més cohesionat, eficient i durable.

UN PROCÉS VIU: L'ESPAI METROPOLITÀ D'ORIGEN POLINUCLEAR

Manuel de Solà-Morales, a la lliçó 7 "Els drets d'annexió i el pla d'enllaços. Barcelona teixit de pobles", ens diu que «aquesta estructura agrumollada –polinuclear, més que no pas policèntrica– és la que permet oportunitats de localització d'activitats variades en un àmbit de distàncies curtes. El contrast de densitats o tipus de residència es produeix de ben a prop... Els llocs de treball, d'esbarjo i de servei públic resulten barrejar-se amb més facilitat i varietat que a les ciutats homogènies, fetes per extensions concèntriques».

A la lliçó 6 "Hortes, fàbriques i torres. La xarxa carrilera fa la forma comarcal", referint-se a la comarca de Barcelona (1a corona metropolitana, actual AMB), ens parla de la «Barcelona fora d'ella mateixa» i de com en un segle i mig, a partir de 1850, es produeix una «difusió urbanitzadora» que es pot explicar a partir de tres episodis clau:

- El desenvolupament de l'agricultura intensiva a la vall al·luvial i el delta del Llobregat (El Prat i Sant Vicenç) i l'aparició d'horts d'esbarjo (Sant Joan Despí i Sarrià). Dos fenòmens lligats al creixement de la ciutat central en el context de la industrialització.
- La implantació de les primeres indústries, que es produeix de forma diferent de la que té lloc en altres grans ciutats, com per exemple Londres, que localitza grans àrees industrials clarament identificables.

A Barcelona, en ser una ciutat de molta indústria petita, aquest procés no és tan clar, ja que trobem indústria a Badalona, a Sant Martí, a Sant Andreu; a l'altra banda de la ciutat, a Sants, a la Bordeta, a Hostafrancs i a Sant Joan Despí, a Sant Feliu, al Garraf i a Viladecans... i a Barcelona, on l'única zona gran, i no gaire, està situada darrera de la Ciutadella, al Poble Nou. La ciutat industrial es comença a solidificar amb les fàbriques de la primera indústria (metal·lúrgiques, químiques i tèxtils), de forma trencada i sostenint-se sobre els petits nuclis existents i les primeres traces ferroviàries, component un rosari d'establiments molt fragmentari. A finals del segle XIX, totes les antigues parròquies eren núclids importants de població.

Lligats a les estacions ferroviàries, apareixen els barris i les zones d'estiueig com Esplugues, Sant Just i Sant Feliu, i Montcada, la part alta de Badalona i Santa Coloma de Gramenet, on la gent de Barcelona tenia una torre de vegades molt modesta i de vegades lligada a aquells horts esmentats.

Els nuclis sobre els que es produeixen aquests fenòmens, abans de la implantació de les vies ferroviàries, eren poc més que un castell, un monestir, una ermita o una fonda, i sobre aquests elements febles es localitzen nous usos molt lligats al ferrocarril i a les estacions. I sempre vinculats amb Barcelona, però amb estructures autònomes i diversificades, dèbils i confuses des del principi. La formació de l'espai metropolità més pròxim a la ciutat central no és comparable al d'altres capitals europees, on aquest trinxat fragmentari no apareix a escala tan menuda, ja que tot està molt més unificat per eixos territorials d'una marcada especialització funcional.

La singularitat de la geografia, amb la presència de la Serralada Litoral, fa que aquest creixement es trenqui i que no es reprengui fins passat Collserola, a Sant Cugat, Cerdanyola o El Papiol. El conjunt urbà es densificarà, però no serà compacte, fenomen molt diferent del d'altres ciutats capitals, ubicades sobre planes que suposen avantatges per al creixement.

Mentre es desenvolupa el gran centre metropolità, l'eixample aglutina la residència i els serveis de capitalitat, serà sobre aquest mosaic fragmentari i plurimunicipal que "caurà" l'allau de la immigració, amb la densificació extrema dels antics teixits populars i l'aparició dels polígons d'habitatge social entre els anys cinquanta i els setanta, causant un gran impacte urbanístic. Evolució cap a un espai metropolità policèntric.

En un treball publicat l'any 1981, "Macrocefàlia barcelonina o ciutats catalanes?", Joan Busquets reflexiona sobre el sistema urbà català i planteja una sèrie de qüestions que poden resultar il·lustratives sobre el tema que estem tractant.

Sosté la tesi que «si la qualificació del creixement més recent a Catalunya (1920-1970) és resumeix per la continua concentració a Barcelona, aquesta concentració s'identifica amb el desenvolupament del suburbi comarcal com a fenomen expressiu i valoratiu d'aquella; i a més, que un tal procés no ha anul·lat, encara, la capacitat d'altres ciutats catalanes per un creixement més racional...»

En aquest treball s'estableixen 3 tipus de ciutats en funció dels seus ritmes de creixement entre 1920 i 1970: a) les ciutats madures, b) les ciutats recents i c) les ciutats aturades.

Pel que a fa a l'espai metropolità barceloní, podem trobar com a ciutats de tipus "a" les capitals de l'arc metropolità: Terrassa, Sabadell, Mataró, Granollers, Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès. Totes elles són ciutats històriques, que havien mantingut un nivell de centralitat comarcal. També hi ha Badalona que, malgrat la proximitat amb Barcelona, fa aquesta funció respecte als veïns immediats i les poblacions del Baix Maresme.

Pel que fa a les ciutats de tipus "b", les recents, hi trobem les del "suburbi comarcal"; és a dir, aquells nuclis que fa uns 100 anys van començar a localitzar-hi horts, fàbriques i torres: l'Hospitalet, Santa Coloma de Gramenet, Cornellà, Sant Boi, el Prat, Esplugues, Cerdanyola, Ripollet, Sant Joan Despí, Sant Vicenç dels Horts, Barberà del Vallès, Castellbisbal, Castelldefels, Cervelló, Corbera, Gavà, Molins de Rei, Montcada i Reixac, Montgat, Pallemà, el Papiol, Sant Adrià, Sant Andreu de la Barca, Sant Climent, Sant Cugat, Sant Feliu, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Cervelló, Tiana, Torrelles i Viladecans.

Aquestes poblacions en aquell "punt de la transició" es caracteritzaren, segons l'autor abans citat, «pel fet de presentar fases de creixement poblacional elevadíssim durant el període 1960-1970 (entre el 150 i el 200 % aproximadament). I fort, també, durant el període 1950-1960 (al voltant del 80 %). Aquest creixement es produeix a l'entorn de recintes urbans de petita grandària i d'una dotació d'infraestructures molt precària».

A aquest grup de ciutats "b", hi pertanyerien les del "continu" barceloní i algunes altres amb una relació semblant de dependència respecte a d'altres aglomeracions secundàries pròximes. Són ciutats que havien crescut sense cap altra estructura que la sorgida de la juxtaposició dels serveis d'accés individuals imprescindibles, així com de les infraestructures potents i

generals que hi havien existit, com els ferrocarrils suburbans dels anys vint que, a causa de la seva proximitat amb Barcelona, havien provocat en aquestes ciutats «processos de creixement degradat».

Ens situem, doncs, a principis dels anys vuitanta, en plena crisi econòmica, amb una situació de l'AMB caracteritzada per la macrocefàlia barcelonina i la microcefàlia dels diferents nuclis, municipis i barris propers al gran centre metropolità, mancats d'urbanització, d'infraestructures, d'equipaments bàsics i de centralitats urbanes, però això sí, amb una estructura poli-nuclear gràcies a la qual, els propers anys, amb els nous ajuntaments democràtics, assoliran un important desenvolupament qualitatiu.

En els anys següents, i amb episodis molt notables que ja formen part d'una història potser poc explicada en conjunt, es produirà una millora generalitzada en les condicions d'habitabilitat d'aquells nuclis urbans tan febles al final de la dictadura.

Sortosament, molts dels dèficits heretats d'urbanització, d'infraestructures i d'equipaments bàsics s'han anat superant durant aquests més de trenta anys d'ajuntaments democràtics. S'ha fet un salt molt important, però el que aquí ens interessa és destacar que els avenços també van fer possible la dotació de noves centralitats urbanes a ciutats fins aleshores microcefàliques, en les quals el petit nucli antic era incapaç de donar serveis de ciutat als creixements sobrevinguts, amb la qual cosa la dependència del gran centre metropolità esdevenia obligada. Tal com assenyala Busquets (1985), les àrees de nova centralitat a Barcelona –i, de fet, a gairebé tot l'AMB– es refereixen a intervencions que van comportar un objectiu urbanístic, però també econòmic. No es tractava només de la qualificació d'un espai públic o de la dotació d'un equipament, sinó també de la reconversió productiva d'àrees que, per diferents raons, havien quedat obsoletes o que romanien com a buits urbans expectants ubicats en una posició estratègica.

EVOLUCIÓ CAP A UN ESPAI METROPOLITÀ POLICÈNTRIC

Així, doncs, la idea de “nova centralitat” fa referència al fet que suposarà la creació d'un nou centre econòmic a partir del desenvolupament de diferents tipus d'activitats (comercials, financeres, d'oci) promogudes en funció dels mateixos trets o vocacions de l'àrea on cal intervenir. Aquestes àrees tindran, a més, la funció de restar pendularitat al centre i resignificar àrees urbanes deteriorades i deprimides.

En aquest sentit, tal com indica Monclús (2004), i l'experiència ens diu que, a més dels projectes de la façana litoral directament vinculats als Jocs Olímpics i impulsats per ells, podem referir-nos a una altra sèrie de grans projectes per a la ciutat que es desenvolupen i formalitzen des de mitjans dels anys vuitanta i que entrarien en aquesta categoria de “projectes urbans estratègics”. Es tracta de les anomenades “àrees de nova centralitat”, de les intervencions en el sistema viari de la ciutat i d'altres projectes centrats en les grans infraestructures, entre els que destaquen l'execució dels cinturons i dels accessos viaris (rondes, sobretot). En relació amb les “àrees de centralitat”, cal dir que, en certa manera, desenvolupen els conceptes previstos ja en el PGM de 1976 i són deutors dels Centri Direzionali italians, com el Pla Intermunicipal de Milà (Calavita-Ferrer, 1999). La novetat és que ara inclouen altres sectors de cara a la redistribució d'usos centrals als quals s'afegeixen dos nous sectors olímpics (Monjtjuïc i Diagonal), que conformen les 12 àrees que posseïen millors condicions per acollir els nous tipus de edificis del sector terciari i d'equipaments, en espais amb usos

obsolets i de bona accessibilitat (Ajuntament de Barcelona, 1987). D'una altra banda, hi hauria les operacions associades a la remodelació del port, la plataforma logística al delta del Llobregat, l'aeroport, el tren d'alta velocitat i l'àrea de Sagrera, l'operació Diagonal Mar, etc. (A. B., Barcelona Regional, 1999).

A aquestes iniciatives, caldria sumar-hi el 22@, la Plaça d'Europa i múltiples iniciatives en diversos municipis que han enfortit aquesta situació de policentralitat del territori metropolità. Aquest model implantat arreu de l'AMB també ha significat, sota el fort impuls de l'Administració, un espai clau de concertació amb el sector privat, en què es troben fórmules originals i d'efecte multiplicador per al desenvolupament metropolità.

En aquest sentit, podem considerar alguns exemples clars de dotació de centralitat a molts dels barris i ciutats metropolitanes i que podem sistematitzar en una sèrie d'actuacions tipus:

1. Millores en l'espai públic dels centres antics, per tal de consolidar eixos comercials tradicionals o desenvolupar nous espais de centralitat en molts dels districtes i ciutats metropolitanes.
2. Nous espais de gran dimensió, significatius a escala de ciutat i a escala metropolitana, que se situen en espais fins llavors perifèrics, com el fòrum nord, el parc central de Nou Barris o el parc de Bellvitge amb el nou hotel.
3. Dotació d'equipaments, que generen nous espais de centralitat urbana, amb diferents escales de servei: de barri, de ciutat i metropolitana, com biblioteques, centres culturals, Citilab-Cornellà o el nou port de Badalona.
4. Consolidació i extensió de centralitats urbanes, amb ampliacions i extensions de centres antics, com els nous ajuntaments de Gavà o Sant Cugat i els seus entorns urbans.
5. Nous espais de centralitat metropolitana, articulats amb la ciutat existent, com la Fira i la plaça d'Europa a l'Hospitalet.
6. Artefactes de centralitat, encara desarticulats o feblement vinculats amb l'espai metropolità, com el desenvolupament de Baricentro a Barberà del Vallès o la UAB a Cerdanyola.
7. Projectes urbans d'ampliació de centres de ciutat, com el del nou centre de Viladecans projectat sobre espais a reciclar.

Dèiem que s'ha avançat en matèria de policentrisme; ara ja no parlem del "suburbi comarcal" com als anys setanta i vuitanta, i s'han generat nous centres de serveis fora del gran centre metropolità, però aquest és un procés que continua, i cal desenvolupar els projectes existents, plantejar-ne de nous i aconseguir una bona articulació urbana en aquells casos on encara és molt feble, per tal que la centralitat urbana arribi arreu i en tots els àmbits.

I mentre el projecte metropolità del policentrisme encara no s'ha acabat de consolidar, ens trobem amb nou repte: aconseguir que l'espai metropolità funcioni com una xarxa integrada on tots els centres siguin nodes, de més o menys jerarquia i amb diferents nivells d'especialització, però nodes interconnectats, en un espai metropolità més ampli i divers en el qual el territori de l'AMB té un protagonisme central.

CAP A L'ESPAI METROPOLITÀ MULTINODAL

Com diuen Trullen, Boix i Galleto, entenem per economies d'aglomeració aquelles que troben avantatges en costos o en altres factors qualitius basant-se en la concentració espacial de recursos i agents productius. Aquestes economies poden ser:

- Internes. Si es produeixen a l'interior de les empreses i es deriven de:
 - La dimensió de la planta productiva (els costos fixos unitaris són decreixents).
 - Economies de gamma (derivades de produir béns diferents, però relacionats en una mateixa planta productiva).
 - Reducció dels costos de transacció (coordinació, informació específica).
 - Coneixement intern (com l'R+D).
- Externes. Si es generen a l'exterior de l'empresa, podem distingir-ne de dos tipus:
 - De localització, derivades de la concentració, en un lloc, d'empreses pertanyents a un mateix sector productiu, amb treballadors especialitzats, proveïdors, coneixement i altres factors comuns. Permeten superar els inconvenients no només dels costos i arribar al benefici mutu, sinó també quant al coneixement i innovació tot generant rendiments creixents.
 - D'urbanització, derivades de la interacció amb altres sectors i de l'ambient urbà en general. S'expliquen per la dimensió del mercat; la diversitat productiva i social; la fertilitat creuada entre sectors, ja que les innovacions d'uns sectors també poden ser útils per a uns altres, i l'existència d'infraestructures formatives, de transport, etc.

L'economia en l'espai es pot interpretar com un sistema de xarxes format per les activitats econòmiques localitzades en un conjunt de llocs específics: els nodes; l'existència de vincles que connecten els llocs: els links; i els fluxos entre nodes que transiten sobre els *links*.

Les xarxes de ciutats són estructures en les quals els nodes són les ciutats, connectades per relacions de naturalesa socioeconòmica. A través d'aquests nodes s'intercanvien fluxos de diferent naturalesa, sustentats sobre infraestructures de transports i comunicacions. La hipòtesi és que les externalitats no es generen únicament en l'interior dels establiments productius i de les ciutats, sinó també a la xarxa de ciutats, i que aquestes externalitats estan associades a la interacció entre unitats urbanes.

Aquestes externalitats reben el nom d'"economies de xarxa" i es refereixen a l'organització de la producció en l'espai i a l'efecte de massa que aconseguen les ciutats en interactuar, a la morfologia i intensitat d'ús de la xarxa, i als processos de *feedback* derivats d'intercanvis materials i de coneixement (Boix, 2003). Poden haver-hi dos tipus de xarxes:

- Les xarxes de complementarietat, quan les relacions són entre ciutats amb diferent especialització, i per tant es complementen entre sí, és a dir; i de complementarietat; quan hi ha una "divisió territorial del treball".
- Les xarxes de sinergia, quan les relacions són entre ciutats similars amb la mateixa especialització, de manera que es reforcen mútuament.

Aquestes xarxes de ciutats permeten generar a cada ciutat uns avantatges, aconseguir economies superiors a les que obtindrien de manera independent o desconnectada o per vincles

merament jeràrquics. Aquest enfocament posa en evidència la importància de la cooperació i la coordinació territorial per generar economies i avantatges competitiu territorials.

En l'espai metropolità barceloní tenim la necessitat de fomentar les economies en xarxa, per tal de maximitzar les economies d'aglomeració externes característiques dels espais metropolitans que, alhora, han d'integrar-se en xarxes d'escala superior, com poden ser les macroregions econòmiques europees.

En aquest sentit, el policentrisme en construcció es pot interpretar com una precondició de les economies de xarxa i, per tant, caldrà articular millor el sistema metropolità amb un "nou pla d'enllaços" que, a una escala més gran que la del pla de Léon Jaussely, articuli la xarxa metropolitana en conjunt. Pot fer-se de manera anàloga –però, evidentment, amb les tècniques actuals– a la de l'arquitecte occità quan va intentar articular la Barcelona vella, l'exemple i els pobles del pla en un gran projecte per a la Barcelona noucentista.

El que en principi va ser difícil d'implantació i problemàtic de gestió –el creixement trencat, fragmentari, grumollós i confús de l'espai urbà sobre una geologia difícil en contraposició amb els creixements més clars i ordenats d'altres àrees metropolitanes– ens pot donar avui avantatges si sabem aprofitar bé les oportunitats que aquesta situació heretada ens aporta. A l'AMB tenim la natura i el paisatge agrari, el mar, les muntanyes i els camps més a prop que en altres àrees urbanes de dimensió similar, però amb creixements concèntrics, i el creixement polinuclear que ja esdevé policèntric ens aporta oportunitats per poder unir l'escala gran amb la petita en una macla d'estructures de diferents escales, que pot resultar molt rica i variada, però també eficient i competitiva.

2 ESCALES, FUNCIONS I PROBLEMES

En parlar de policentrisme, cal parlar de les funcions i escales de servei dels diferents centres. En una estructura urbana molt jerarquitzada o centralista, totes les funcions directives (direccionals) se situarien en el node central que, en créixer, expulsaria funcions secundàries que anirien a parar als nodes secundaris i després als terciaris... És el cas que trobaríem en ciutats, especialment les americanes, amb un gran centre de negocis (CBD) que concentra les seues empresarials i els grans equipaments públics i privats; amb suburbis residencials normalment de baixa densitat i socialment segregats, i amb espais per a la producció (polígons industrials) i per al consum (centres comercials), clarament diferenciats dels teixits que els envolten.

En una estructura en xarxa la cosa resulta més complicada, ja que els diferents centres integren funcions diverses: espais residencials equipats, espais per a la producció i espais per al consum. Això és compatible amb una certa especialització funcional dels centres i una certa jerarquia en les funcions; però hi ha d'haver de tot, i a tot arreu, si bé cal tenir en compte que els recursos socials i territorials presents a cada part del territori en condicionaran els usos principals i les intensitats.

Malgrat l'origen polinuclear i l'avenç del policentrisme, l'espai metropolità presenta problemes que caldrà superar per poder construir una veritable xarxa metropolitana de nodes urbans (centres) i vincles (links) eficients. Apuntem-ne alguns:

1. Els derivats de la mateixa naturalesa dels teixits especialitzats amb escasses funcions de serveis de centralitat.

- Polígons dels anys cinquanta-setanta amb usos exclusivament residencials.
 - Urbanitzacions de baixa densitat, originàriament de segona residència.
 - Polígons d'activitat econòmica.
2. Els corresponents als grans recintes "feblement vinculats", malgrat contenir materials d'alta centralitat.
 - Centres comercials amb continguts de centre urbà, com comerç, lleure, hotels i edificis d'oficines.
 - Grans equipaments generadors de centralitat; per exemple, universitats i hospitals.
 3. Les barreres, que impedeixen el funcionament eficient de la xarxa, i que poden ser:
 - Físiques, com són les dificultats i el temps d'accés o els efectes barrera sobre l'entorn local produïts per grans infraestructures.
 - Socials, com la segregació territorial que presenten determinats barris metropolitans, ocupats per grups socials vulnerables i en perill de segregació social.

3 OPORTUNITATS

Com podem constatar, les estructures econòmiques dels espais metropolitans canvien al llarg del temps, i aquests canvis tenen efectes molt significatius sobre els espais metropolitans alhora que fan aflorar noves oportunitats per a la transformació del sistema urbà, que poden aprofitar-se per millorar totes les funcions urbanes: habitabilitat, activitat, mobilitat...

El planejament físic (urbanístic) és una eina fonamental per aprofitar aquestes oportunitats, però cal trobar la manera més adient per a cada emplaçament.

En aquest sentit, podem plantejar unes primeres aproximacions a les oportunitats que l'espai metropolità de l'AMB, en transformació, ens ofereix avui:

1. El mateix espai metropolità, en canvi constant, és molt divers.
2. Les grans infraestructures en construcció, que es poden utilitzar per expandir el cor metropolità.
 - Aeroport. Baix Llobregat.
 - Sagrera. Districtes del nord de Barcelona i Barcelonès nord.
3. Les grans peces de sòl, encara per desenvolupar. Els centres direccionals del PGM, per exemple, poden tenir un paper articulador del territori i contribuir a solucionar problemes, però també a generar-ne de nous si es vinculen feblement a la xarxa metropolitana i creen nous efectes barrera sobre els entorns locals.
 - El Prat. Eixample nord.
 - Cerdanyola. Parc de l'Alba.
4. Els equipaments metropolitans i de rang superior són un gran recurs per generar centralitat urbana en molts llocs del territori, però també poden arribar a ser "recintes feblement vinculats".

5. L'optimització d'estructures urbanes existents, com els PAES, actuacions encaminades a millorar, completar o transformar aquests espais poden tenir un gran efecte sobre l'espai metropolità en xarxa.
6. Les intervencions minimalistes, encara que només siguin normatives, poder servir per expandir de forma difosa la centralitat sobre teixits massa especialitzats.
7. El planejament urbanístic (PDU) és una nova oportunitat que ha de servir per avançar en l'establiment del policentrisme arreu del territori de l'AMB i per definir l'estructura de la xarxa metropolitana:
 - Gràcies al PDU es poden identificar els espais d'actuació possible en tots els nodes, però amb la visió de conjunt de tota la xarxa. Caldrà contrastar les possibilitats a escala metropolitana amb les visions més locals. Per encaixar bé les peces, es necessita treballar a diferents escales.
 - Amb el PDU es pot estructurar el nou "pla d'enllaços" per tal de superar barreres i establir vincles eficients dins la xarxa metropolitana, ja que ens manca una estructura urbana que articuli de manera suficient el conjunt amb claredat. Moltes vegades hem intentat resoldre problemes funcionals simples (trànsit o transports) mitjançant actuacions sectorials, però ara necessitem un enfocament transversal a escala del conjunt urbà real que pugui desplegar-se amb projectes urbans que lliguin les diferents variables a cada part del territori.

Un cop plantejades algunes de les temàtiques rellevants del policentrisme metropolità en construcció i per tal de seguir avançant, cal que:

- Es desplegui l'expansió de les funcions centrals de l'AMB, fent més gran i divers el cor metropolità.
- Es garanteixi un nivell de centralitat suficient a totes les ciutats de l'àrea metropolitana en funció de la seva mida.
- Es dotin molts dels subcentres urbans de funcions i espais d'escala metropolitana, en funció de les oportunitats locals.
- Es planifiqui de manera que es puguin aprofitar l'heterogeneïtat i els recursos socials i territorials de cada part de l'àrea metropolitana de manera coordinada.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Expandir les funcions del cor metropolità, cap als territoris pròxims, Barcelonès nord o el Baix Llobregat.

- Integració dels grans projectes d'infraestructures en la transformació dels seus entorns urbans, a escala local, de ciutat, i metropolitana. L'aeroport i l'estació central de la Sagrera són dues grans oportunitats per transformar entorns urbans molt amplis i dotar-los de noves activitats econòmiques i funcions urbanes que, a més de trobar en aquests llocs les localitzacions òptimes, expandirien el cor metropolità sobre teixits que fins ara podem considerar d'escassa centralitat.
- Reconsideració de les estructures urbanes existents (sistemes i zones) entorn d'aquests grans projectes per tal d'aprofitar les oportunitats de transformació que les noves implantacions de grans infraestructures ofereixen sobre àmbits territorials amplis. Cal, també, que els nous artefactes infraestructurals es configuren com a espais permea-

bles i dotats de moltes funcions de centralitat, altrament aquests grans artefactes de connexió global podrien esdevenir noves barreres físiques.

Garantir un nivell de centralitat suficient a totes les ciutats en funció de la seva mida, per no haver de recórrer a instàncies superiors a l'hora de portar a terme les funcions locals.

- Dotació als nodes de la xarxa metropolitana, ciutats i barris, dels equipaments i espais necessàries per possibilitar ocupació i serveis a la ciutadania resident.
- Evolució dels nodes urbans mitjançant intervencions en matèria d'actuació urbanística que facin possible el bon ús de tots els centres urbans, sense àrees vulnerables al buidat i a la degradació. Algunes d'aquestes intervencions poden ser operacions de rehabilitació, regeneració, transformació i extensió en els llocs clau i amb els continguts i les intensitats més adequats en cada cas.

Dotar els diferents subcentres urbans de funcions i espais d'escala metropolitana, en funció de les oportunitats locals, per tal d'avançar en la construcció d'un espai metropolità en xarxa.

- Localització, en molts dels nodes, d'equipaments i funcions de rang superior al local de manera que tots els barris tinguin un atractiu propi. Per fer-ho viable, cal aprofundir aspectes bàsics, com la superació de les barreres en temps, i altres obstacles, dotant la xarxa metropolitana de les infraestructures de connexió encara necessàries per tal de possibilitar un funcionament més eficient del sistema productiu, tot reduint els costos operatius i apropant tots els nodes entre si.
- Implementació d'un bon disseny dels vincles de la xarxa: referents al transport o a la vinculació dels espais públics rellevants –com avingudes, places i estacions–, que generaria nous eixos i espais de centralitat.

Aprofitar la heterogeneïtat i els recursos socials i territorials de cada part del territori de manera coordinada.

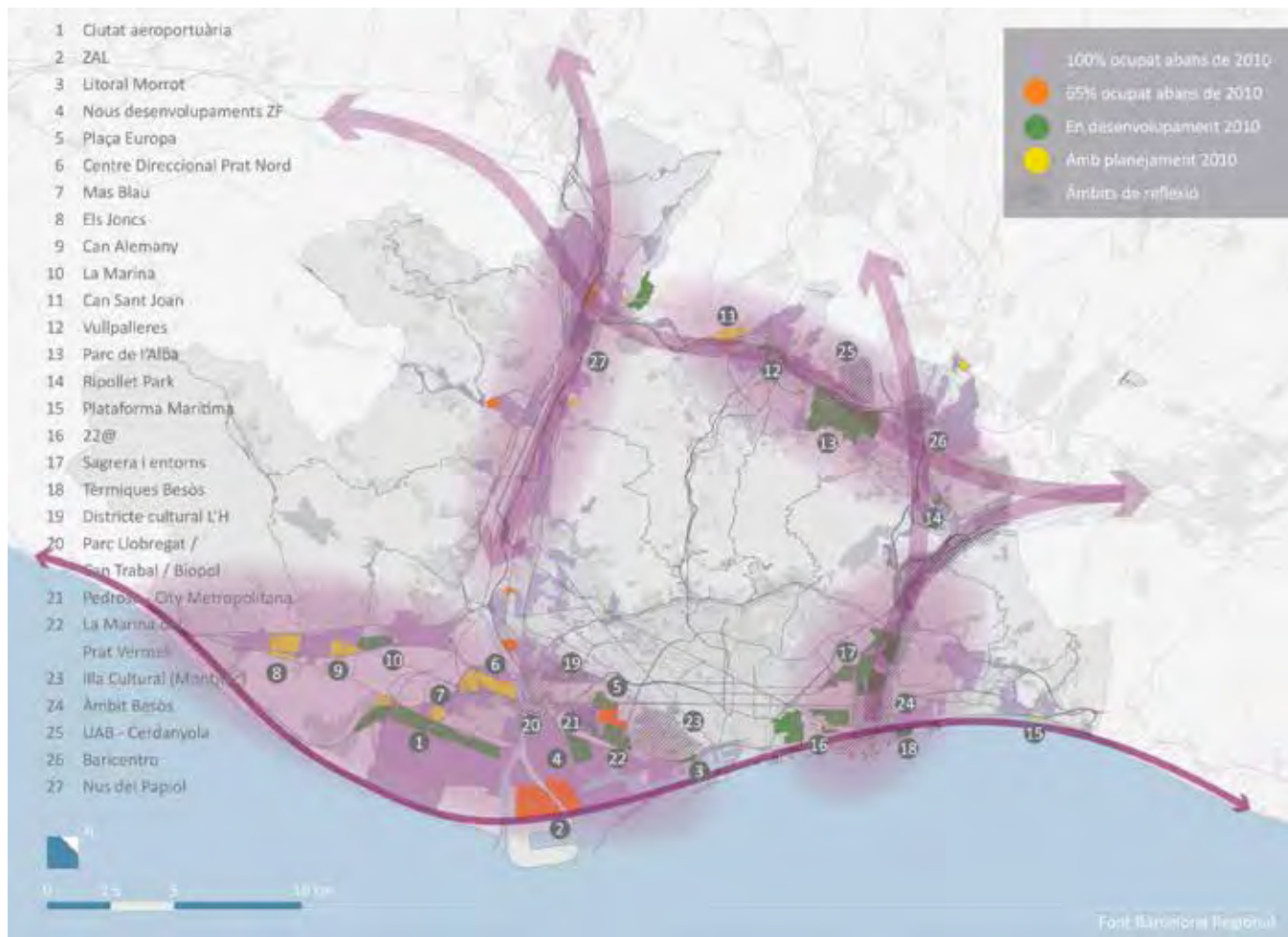
- Identificació i prioritització de les funcions que són possibles i eficients en cadascun dels llocs –ja que optimitzen els potencials locals– davant d'aquelles que hi encaixen amb dificultat o poden col·lapsar l'àrea a escala local. Pensem, per exemple, en el turisme de masses o en la indústria que requereix transport pesant, en la gran logística o en les activitats que obliguen les persones a recórrer distàncies llargues o mitjanes situades lluny del lloc de residència. No tot funciona igual de bé a tot arreu.
- Optimització de l'espai productiu existent:
 - a) En àrees especialitzades d'activitat econòmica, on es portaria a terme mitjançant operacions de millora, per tal de fer-les més funcionals i més flexibles als canvis de la producció i de dotar-les de més funcions productives i de centralitat.
 - b) En espais de possible utilització econòmica dispersos dins el teixit dels centres urbans existents on, per exemple, en estar en promiscuïtat amb la residència, arriba la fibra òptica. L'activació com a espais d'activitat, compatibles amb els habitatges, de molts locals vuits a peu de carrer engrandiria i expandiria certes funcions de centralitat en molts dels municipis metropolitans.
- Aprofitament de les oportunitats que ens ofereix l'actual context de canvi, pel que fa a la generació de nous espais d'activitat i centralitat més eficients i integrats a la xarxa metropolitana, com poden ser els grans projectes d'infraestructures abans esmentats, les transformacions urbanes de teixits obsolets, i les extensions urbanes encara per desenvolupar.

14.2. ÀMBITS TERRITORIALS CLAU

Es tracta de grans àmbits territorials on es donen tot un seguit d'oportunitats futures i projectes ja en curs, que pel seu nivell d'interrelacions o d'interferències reclamen l'estudi i el tractament conjunt de les futures ordenacions i intervencions a diferents escales. Aquests territoris es corresponen amb unes àrees geogràfiques que, tot i les particularitats de cada cas, comparteixen algunes característiques comunes:

- Es situen al voltant de grans infraestructures de mobilitat com l'aeroport, el port, la xarxa ferroviària i les grans estacions, la xarxa viària bàsica i altres grans peces de serveis.
- Entorn a aquestes grans infraestructures s'han desenvolupat polígons d'activitat econòmica, centres comercials o grans equipaments de diversa mida i abast territorial.
- Inclouen espais de transformació o d'extensió urbana d'interès metropolità, ja sigui en procés d'execució o previstos pel planejament urbanístic, amb un gran potencial per a l'estructuració d'una xarxa metropolitana equilibrada i policèntrica.
- Acostumen a ser zones que presenten problemes de connexió entre teixits urbans o amb els espais oberts veïns degut l'existència d'aquelles grans infraestructures que de vegades produeixen fragmentacions de les trames urbanes o dels espais naturals i agrícoles.

Els àmbits territoris clau que podem considerar, avui, com els més consolidats són Barcelona-Besòs, el corredor de la B-30, l'eix del Llobregat, el delta del Llobregat i el litoral metropolità. Aquests àmbits presenten situacions diferenciades quant a les proporcions entre l'ocupació del sòl, ja existent, en desenvolupament o previst pel planejament, però tots ells tenen capacitats



Àrees estratègiques. Font: AMB i Barcelona Regional

importants per a localitzar noves activitats econòmiques, dotacions, serveis i habitatges. Per tant es tracta d'àrees molt significatives pel que fa a l'ordenació de l'espai metropolità en desenvolupament.

L'estudi del territori metropolità, enfocat a l'ordenació urbanística, ens ha de permetre avançar en els continguts, les funcions, les estructures i les formes urbanes d'aquests àmbits territorials, i també en la recerca d'altres espais amb potencialitats anàlogues pel que fa a la millora i la transformació del conjunt metropolità.

En aquest sentit caldrà continuar en la recerca de nous àmbits de concentració de projectes i oportunitats a diferents escales, com poden ser eixos territorials i espais més difosos arreu del territori, també claus per a estructurar el projecte metropolità, com per exemple les portes del Pla de Barcelona (Diagonal i C-17); el corredor entorn a la ronda de dalt (bufer entre Collserola i els turons); el sistema de centralitats (metropolitanes, de ciutats i de barris); els enllaços (Bulevards i eixos cívics) entre aquestes centralitats; la integració urbana dels teixits urbans més especialitzats i segregats (urbanitzacions i polígons residencials i d'activitat); etc.

BARCELONA - BESÒS

L'entorn del Besòs és una de les zones del territori metropolità on queden força espais a transformar i on també es concentren grans zones d'activitat econòmica i també espais d'oportunitat. Cal tenir molt present la situació social d'aquest entorn, amb taxes d'atur elevades i amb un índex de renda familiar per sota la mitja, sumada a mancances en el parc d'habitatges en determinades zones. El Besòs és un espai que segurament jugarà un important paper en l'evolució futura de la metròpolis.

El desenvolupament urbà d'aquest territori ha comportat riscos en la funcionalitat dels espais oberts, sent la connectivitat de la serralada litoral (a la zona de Montcada) on trobem els punts actualment més sensibles.

És precisament la seva naturalesa d'eix vertebrador la que ha propiciat el creixement de polígons industrials entorn als rius Besòs i Ripoll, entorn a les infraestructures d'accés i sortida del pla barceloní. S'haurà de veure l'evolució d'aquestes zones d'activitat econòmica, de situació privilegiada per la seva centralitat, sense que es comprometi l'entorn de continu urbà on es troben integrats.

Curiosament és un territori que queda estructurat pel propi riu que actualment, gràcies al projecte de recuperació ambiental, ha esdevingut un veritable eix vertebrador de gran èxit social, que pot ser la base per consolidar i millorar els marges del Besòs. El projecte del parc fluvial del Besòs avarca des de la desembocadura fins a l'alçada del nus de la Trinitat, quedant pendent l'estudi de la seva continuïtat riu amunt i el caràcter que hauria d'adquirir. El riu hauria de ser l'estructura sobre la qual construir el Pla Besòs, però també passa per la millora de la situació dels ciutadans d'ambdues ribes. És cert que trobem sectors pendents de desenvolupar o que requereixen una transformació degut a l'obsolescència del seu model, i per tant hi ha espai físic per pensar i projectar, però cal una reflexió no només des de l'òptica del projecte, sinó que cal pensar en la integració d'un entorn equilibrat entre els teixits residencials sense oblidar la importància de l'activitat econòmica.

Tant la Sagrera com el projecte del districte del 22@Barcelona es configuren com unes de les transformacions urbanístiques més importants de l'AMB dels darrers anys, i s'emmarquen en l'estratègia de renovació del Llevant de Barcelona, juntament amb actuacions com les del Forum, Diagonal Mar, la renovació del barri de la Mina, o la plaça de les Glòries. Al marge esquerre del riu també trobem operacions destacades d'aquest àmbit com són la del port de Badalona, que es troba en execució, o la propera transformació del front litoral de Sant Adrià de Besòs i Badalona (Les Tèrmiques). Pel que fa als planejaments en procés de materialització en aquest àmbit podem parlar de l'ARE Vallbona i altres ARE a Santa Coloma o Sant Adrià, la transformació vinculada a l'obertura de Sant Ramon de Penyaforç a l'altura de la ciutat esportiva del RCD Espanyol, el sector de la Valentine a Montcada i Reixac...

La Sagrera i la seva transformació pot ser un revulsiu que actui com a taca d'oli aportant oportunitats, llocs de treball i activitat. És un projecte que es va iniciar l'any 2002 amb l'acord de les administracions estatal, autonòmica i municipal per al desenvolupament del conjunt d'actuacions necessàries per a la implantació de l'Alta Velocitat a Barcelona, que inclou els traçats ferroviaris, l'estació, les infraestructures, el metro i la urbanització, que en part es finançaven amb els aprofitaments urbanístics dels terrenys de titularitat pública. El global de l'actuació té una superfície de 164 ha, una nova àrea residencial i d'activitats de serveis diverses, abastament servida pel transport públic, amb una gran estació central, i un parc lineal amb serveis i nous usos, que serà l'element estructurador de la superfície on abans es trobaven barreres entre els diferents barris d'aquest sector.

En el context actual de crisi, és el moment de plantejar si cal fer una reconsideració de la transformació urbana planificada, ja que les previsions fetes dificulten el desenvolupament d'aquesta àrea. De fet, ja s'han iniciat algunes modificacions de planejament, però seria necessari un estudi detallat per determinar si les mesures a prendre passen per una revisió de paràmetres urbanístics, costos i fases d'execució assignats als sectors de planejament. Al seu torn, l'operació del 22@Barcelona es situa al barri del Poblenou, que després de la recuperació del litoral dels anys pre-olímpics, l'obsolescència funcional de les indústries, l'obertura de l'Avinguda Diagonal finalitzada l'any 1999, el creixement ràpid de la població i l'extraordinària centralitat urbana i metropolitana de l'àmbit, a finals del segle passat van fer plantejar la necessitat d'una profunda transformació.

La Modificació de PGM per la renovació de les àrees productives del Poblenou, aprovada l'any 2000, coneguda com el Pla 22@, planteja la transformació de 200 ha de sòl industrial del Poblenou en un districte productiu innovador que és a la vegada un projecte de renovació urbana, econòmica i social, seguint un nou model de ciutat que vol donar resposta als reptes de la societat del coneixement: atracció del talent, promoció de les empreses, innovació en ciència i tecnologies.

Pel que fa la renovació urbana, es basa en la superació de la baixa intensitat d'ús que caracteritza les zones industrials i aposta per un model urbà que busca la qualitat, l'eficiència de les infraestructures i la sostenibilitat, perquè la ciutat resultant sigui més equilibrada, amb més força econòmica i més cohesionada. Els eixos bàsics de la renovació urbana són la densitat, la diversitat i complexitat i la flexibilitat. Proposa un sistema d'incentius que millora l'aprofitament urbanístic del sector, on els processos de transformació urbana contribueixen a la reurbanització de tots els carrers i generen sòls de cessió gratuïta a la comunitat -d'un

100 % de sòl privat, un 30 % es convertirà en sòl públic- per crear noves zones verdes, equipaments i habitatge social, a més del finançament d'una part del Pla Especial d'Infraestructures (nou model de mobilitat, renovació de l'espai públic), noves xarxes d'energia i telecomunicacions, recollida pneumàtica selectiva de residus, climatització centralitzada, galeries subterrànies registrables).

Com a projecte de renovació econòmica i social, cal dir que constitueix una oportunitat única per crear una plataforma científica, tecnològica i cultural, alhora d'afavorir la dinamització de treballadors i la col·laboració entre empreses, veïns i entitats d'àmbits socials, educatius i culturals. El seu objectiu final és situar Barcelona com a una de les ciutats més dinàmiques i innovadores en l'àmbit internacional.

Des del començament del projecte s'ha iniciat la renovació del 70 % de les àrees industrials del Poblenou, enriquint significativament la seva estructura productiva. Tot i la valoració positiva que se'n pot fer, després de gairebé de quinze anys de desenvolupament es requereix un debat sobre certs resultats, sobretot pel que fa a l'estructura urbana que s'ha anat generant. El fet de voler potenciar els sòls productius el màxim possible ha anat en detriment d'una estructura residencial i per tant d'un teixit social que equilibri l'activitat en l'espai públic més enllà dels horaris vinculats amb les activitats econòmiques.

Amb tot això, al Besòs un dels factors més importants a considerar és el temps, temps per poder millorar, reorientar i per a consolidar un millor teixit social d'aquest àmbit. Aquest territori requereix encara una transformació que aprofiti les oportunitats que trobem en ambdós marges però s'ha de fer considerant que precisament degut a la urbanització de les darreres dècades ha esdevingut un territori encara més vulnerable i que alhora es tracta d'un eix vertebrador del territori metropolità. Segueix sent un territori d'entrada i sortida, on hi trobem moltes infraestructures que encara cal acabar d'integrar en una lògica més urbana i no tant de congestió d'accés.

EL CORREDOR DE LA B-30

L'àrea d'influència de la B-30 es caracteritza sobretot per l'existència de l'eix estructurant de mobilitat que suposa el corredor mediterrani al seu pas pel territori metropolità, i que suposa la principal via de connexió amb Europa i la resta de la península. És fàcil imaginar, doncs, la importància d'aquesta àrea pel que fa a l'activitat econòmica de Catalunya, i pel fet que compta amb un gran potencial de desenvolupament de cara al futur.

El corredor de la B-30 és un eix que passa per la depressió prelitoral principalment pels municipis del Vallès Occidental. Al seu entorn s'han desenvolupat sobretot zones d'activitat econòmica, industrials i d'oficines, el Centre Direccional de Cerdanyola, amb un desenvolupament incipient i grans equipaments com hospitals i la universitat UAB. Aquest model, que s'ha dut a terme durant les últimes dècades, reclama una reflexió pel canvi de tendència que es percep en els sectors d'activitat econòmica i per la falta de sortida d'algunes de les darreres promocions de terciari planificades en aquesta àrea. Molts d'aquests sectors acusen la falta d'una bona comunicació en transport públic amb la resta de l'AMB.

Malgrat la quantitat de línies de ferrocarril que travessen aquest territori, en molts casos no disposen de les parades o els intercanviadors de transport adequats. Un altre aspecte a considerar en relació amb la mobilitat és una manca d'estructura viària bàsica de connexió

interna dels propis municipis i intermunicipal, el que suposa una sobreexplotació de la B-30, infraestructura de connexió d'escala regional i internacional.

D'altra banda, hem de tenir en compte l'afectació al sistema d'espais oberts que pot comportar l'obtenció urbana completa de les "façanes" de la B-30, per la barrera que suposa entre la serralada prelitoral i la litoral. No prendre mesures en relació amb els connectors ecològics d'aquesta àrea podria significar l'aïllament de Collserola amb conseqüències ambientals greus per a aquests espais oberts.

Cal tenir present també que, en els últims anys, alguns municipis d'aquesta àrea han tingut un creixement urbà considerable, han aprovat diversos planejaments urbanístics amb una quantitat important de sostre residencial, molts dels quals, a causa del context actual de crisi, o no han iniciat la gestió urbanística o no s'han acabat d'executar. Aquesta situació òbviament planteja la necessitat de reformular l'encaix territorial dins de l'AMB d'aquestes noves zones, ja sigui la ubicació, la quantitat, les tipologies o els règims de tinença dels habitatges .

L'EIX DEL LLOBREGAT

El riu Llobregat potser és el principal eix vertebrador de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. De l'aportació històrica de sediments del riu procedeix la plana deltaica del Llobregat, territori fèrtil de gran valor per a l'agricultura que ocupava bona part del sòl fins al segle XX, quan la urbanització de l'hemidelta esquerre fa que es perdi un 40% del sòl agrícola. Des d'aleshores, l'activitat agrícola s'ha concentrat a l'entorn més proper del darrer tram del riu i, sobretot al marge dret de la plana deltaica.

La urbanització al llarg de l'eix del Llobregat es concentra en la franja de contacte entre la vall fluvial i els espais protegits. Destaca al marge dret la urbanització dispersa de municipis com Corbera, Cervelló o la Palma, inserint-se en els espais més abruptes cap a les Serres de l'Ordal i el Garraf. En el marge esquerre, la presència, dels pendents i la protecció de Collserola és palpable.

L'eix del Llobregat constitueix un territori industrial d'importància cabdal a l'AMB. La proximitat de Martorell-Abrera, el teixit industrial de Rubí i Castellbisbal, fins la Zona Franca, el Port i l'Aeroport són espais productius que prenen sentit des de la perspectiva metropolitana, i estan tots vinculats a l'eix vertebrador que és també, com no pot ser d'altra manera, corredor d'infraestructures de transport i serveis.

Precisament aquesta condició de corredor d'infraestructures com a porta principal de la plana de Barcelona és una de les principals pressions sobre aquest espai. Des del congest de Martorell fins a l'obertura a partir de Sant Boi - Cornellà la presència d'autovia, autopista, FGC, RENFE, AVE, accessos a polígons i municipis és molt evident. A això cal sumar-hi també les línies "invisibles" de sanejament, col·lector de salmorres, serveis energètics i de telecomunicacions, pous d'abastament, etc.

Com a un dels corredors d'accés a l'entorn metropolità encara li manquen infraestructures per desenvolupar, ampliar o millorar: connexions entre carreteres, autopistes i autovies. El Llobregat és un corredor de fluxos: mercaderies, serveis, persones. En alguns indrets hi ha colls d'ampolla que caldrà superar. En ambdós marges trobem un seguit de polígons d'activitat econòmica força consolidats, alguns d'ells amb necessitats de millora i d'acondicionament,

d'altres amb necessitats de ser reformulats. El Llobregat segueix tenint aspectes a tractar com la permeabilitat entre marges, les connexions dels diferents sistemes de servei i de transport o d'altres aspectes com la gestió de la mobilitat, per exemple el trànsit de camions.

DELTA DEL LLOBREGAT

Des de la dècada dels 50 el sòl agrícola ha anat disminuint a l'entorn metropolità, el 57% del territori metropolità tenia caràcter agrícola l'any 1956, a dia d'avui només el 9% del sòl de l'AMB es destina a aquest ús. Si tenim en compte que en aquest període la població de l'AMB s'ha duplicat, ens adonem que ens trobem en un territori que ha perdut gran part del seu potencial d'autoabastament. Dels 140m² d'àrea agrícola que disposava cada habitant l'any 1956, actualment s'ha passat a 18m².

En part, la protecció del Parc Agrari també és fruit d'aquesta transformació, l'àmbit deltaic ha canviat molt en el darrer segle i el Parc Agrari avui per avui és la major peça agrícola del territori metropolità. L'ocupació extensiva d'aquest territori ha provocat la fragmentació de les zones humides del Delta del Llobregat deguda a l'aeroport i a la barrera de l'autovia C-32. Malgrat això, disposar de les aproximadament 3.000 ha en la Vall Baixa del Llobregat i el Delta és un tret singular i distintiu del territori. El Parc Agrari, té diverses categories de protecció des de l'urbanisme com a sòl no urbanitzable, i compta amb el un Pla Especial, i el planejament territorial li atorga la categoria de protecció especial. Tot i així, sempre ha estat un indret desitjat per a la seva transformació, segurament aquest desig constant de transformar-lo o la percepció de que és fàcilment transformable pot ser un dels motius pel qual el Parc no té una robusta solidesa a nivell de consciència tècnic – política o de determinats agents territorials.

El conveni de cooperació en infraestructures i medi ambient al Delta del Llobregat, de l'any 1994, va coordinar el desenvolupament de diferents plans urbanístics per àmbits, i tenia l'objectiu d'obtenir sòl per a dur a terme diversos projectes d'infraestructures de serveis tècnics com la depuradora, el desviament del riu Llobregat, l'ordenació dels accessos viaris i ferroviaris al port, la zona d'activitats logístiques i la reserva natural del Delta del Llobregat. En aquest àmbit resten infraestructures pendents de desenvolupar i alguns dels polígons d'activitat econòmica circumdants estan en diferents fases de desenvolupament, fins i tot alguns repensant-se. L'entorn del Parc Agrari allotja sovint sistemes que donen suport i són vitals per a d'altres grans infraestructures com l'Aeroport, el Port o la Zona Franca.

Per tot això, és necessària una reflexió sobre el model territorial d'aquest àmbit dins l'àrea metropolitana. Si un fa només una valoració econòmica, merament agronòmica, no deixa de fer una visió extremadament parcial, cal valorar tot el que aporta el Parc Agrari del Baix Llobregat al territori metropolità i a la seva població. En un anàlisi cost-benefici a curt termini el sector primari present en aquest territori no és un competidor, tot i que la relació Parc Agrari i territori metropolità acaba tenint un component de model territorial i de voluntat política. Cal tenir present en tot moment els intangibles que aporta aquest sòl eminentment agrari, des del punt de vista dels serveis ambientals (inundabilitat, dispersió de contaminants, producció d'aliments, biodiversitat, lleure, cicle de l'aigua...), els quals independentment de la seva repercussió econòmica al territori, aporten uns valors inquantificables a tenir en compte.

EL LITORAL

Una visió transversal del litoral metropolità tracta de fer compatible la posta en valor del litoral com a part dels sistemes naturals o espais protegits, amb la vinculació del litoral amb



El litoral metropolità. Font: Barcelona Regional

activitats de lleure o equipaments per a la població, passant pel tractament dels teixits urbans del front litoral i fins a l'activitat econòmica vinculada a la franja costanera.

Bona part dels municipis litorals metropolitans durant molts anys varen viure d'esquena al mar. El mar era més aviat font de problemes, des del paludisme fins als temporals, en una part s'aprofità aquesta franja per col·locar-hi infraestructures, com el primer tren de la costa o les infraestructures portuàries. D'altres municipis hi ubicaren sòl industrial amb magatzems, activitats o infraestructures ambientals i de producció d'energia. D'altres van transformar el litoral en zones de segona residència o de turisme de sol i platja.

Però des de fa dècades el litoral s'ha anat transformat principalment com un gran espai públic de lleure, en alguns trams de manera molt artificial però amb gran èxit d'ús, com serien les platges de Barcelona. En altres indrets amb la preservació dels valors naturals com podria ser el cas del Prat, Gavà, Viladecans i Castelldefels, i en altres zones recuperant la ciutat i la seva vinculació amb el mar com a Badalona. Generalment s'ha fet en base a les oportunitats que ofereixen processos de transformació concrets, com els ports esportius, el Port Vell, la transformació olímpica, Gavà Mar, el Pla Delta, el port de Badalona i la transformació de bona part del seu teixit industrial o a Montgat. Tot i així, en tots aquests anys de desenvolupament cal destacar l'aprovació el 1984 del Pla Especial de la Zona Costanera, que tenia els objectius principals següents: primer, l'obertura al mar dels assentaments urbans del territori metropolità; segon, la reestructuració i redefinició dels teixits urbans costaners per tal de fer possible aquesta obertura; tercer, aconseguir que les operacions a emprendre permetin la realització dels equipaments necessaris per als Jocs Olímpics de 1992 programats en l'àmbit costaner.

En aquest context una de les principals actuacions pels propers anys es conformarà al voltant del desplaçament de la terminal de trens de mercaderies del port, tot guanyant espai per als ciutadans al Morrot. Així, es desencalla el projecte de transformació del tram comprès entre el passeig de la Zona Franca i la Carbonera, d'uns set quilòmetres.

La proposta que en aquest moment es planteja des de Barcelona és aprofitar la calçada actual de la ronda del Litoral i convertir-la en un carrer amb espai per a vianants. Aquesta via connectarà alhora amb la muntanya de Montjuïc. Per sota d'aquest carrer, passarà la nova ronda del Litoral, que mantindrà els carrils actuals. Així, la ronda del Litoral no s'ampliarà sinó que es descongestionarà perquè els trajectes curts i locals es podran fer pel nou carrer. El litoral com a espai de frontera entre diferents sistemes, terra-mar, és un indret on conflueixen nombroses administracions i agents, des de diverses administracions de l'estat com el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, el Ministerio de Fomento, la Generalitat, l'AMB i el propis municipis, entre d'altres. També hi ha nombrosos concessionaris que gestionen i mantenen diferents espais, fet que també li confereix una certa complexitat. Des de l'AMB s'han generat nous espais públics, nous passeigs marítims, es gestionen les platges de manera integrada, s'han generat parcs litorals i es fa educació ambiental sobre l'espai costaner.

Tot i la gran transformació que ha patit el litoral metropolità segueixen havent-hi zones pendents de transformació o per acabar de formalitzar, i això fa que encara no sigui un litoral continu. El litoral és un àmbit que requereix una millora constant, ja que és un dels espais claus per al sector turístic i un dels pilars per als ciutadans de l'entorn metropolità.

Un cop realitzada la diagnosi en matèria dels àmbits territorials clau, cal afrontar:

- L'establiment d'un full de ruta per a cada àmbit territorial clau, des del punt de vista econòmic i social, i basat en el desenvolupament sostenible del territori.
- La definició d'una planificació estratègica conjunta del litoral metropolità, ja sigui en termes de transformació, formalització, protecció o redefinició d'usos dels trams de costa.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Produir més sinèrgies entre els sòls productius del delta, les infraestructures i les dotacions comunitàries, sota el concepte de preservació dels valors de l'entorn.

- Compatibilització dels espais del delta d'una manera global incorporant el factor temps en la planificació.
- Impuls d'accions per treballar amb les vores, els contorns, i les relacions entre els sòls productius, per tal d'enfortir un territori estratègic com el delta del Llobregat.

Promoure l'evolució i transformació de l'àmbit Besòs-Barcelona partint de l'element estructurador del riu d'acord amb la identitat pròpia d'aquest territori.

- Definició de directius per a l'optimització de les infraestructures, l'estructuració dels espais lliures i el teixit urbà en l'àrea Besòs-Barcelona.
- Estudi rigorós dels paràmetres de transformació d'usos que ha de tenir el territori Besòs-Barcelona.

Plantejar actuacions a l'eix del Llobregat que millorin la funcionalitat d'aquesta àrea a tots els nivells.

- Estudi d'actuacions sobre les urbanitzacions disperses de l'eix del Llobregat per dirigir el territori cap a un model més sostenible.
- Impuls de la millora de la connectivitat entre els marges del riu Llobregat, així com la millora entre infraestructures i la gestió del trànsit de mercaderies.

Consolidar el *buffer* de la B-30 com a zona d'activitat econòmica i d'equipaments vinculats a grans infraestructures de mobilitat.

- Definició del paper estratègic dels diferents tipus d'activitat econòmica entorn de la B-30 en relació amb el conjunt de l'AMB.
- Reformulació de l'encaix territorial dins de l'AMB dels sectors residencials pendents de desenvolupar o a mig executar propers al corredor de la B-30.
- Impuls de les actuacions en les infraestructures de la mobilitat i els serveis per tal de millorar la competitivitat del corredor de la B-30.
- Definició de les futures intervencions entorn a la B-30 garantint la connectivitat dels espais oberts.

Establir directrius d'actuació en les diferents parts del litoral metropolità segons una estratègia global.

- Definició i anàlisi dels trams funcionals de la costa metropolitana, amb les seves corresponents àrees d'influència en les zones urbanes.
- Adopció de les mesures de transformació o adaptació per tal de millorar la relació del litoral amb el mar en cada tram, en termes d'usos permesos, d'intensitat d'ús, de la seva ordenació física, etc.
- Promoció de la protecció d'aquelles àrees considerades estratègiques del litoral metropolità per a la preservació del medi ambient.
- Desplaçament de la terminal de trens de mercaderies del port, tot guanyant espai per als ciutadans al Morrot, connectant alhora amb la muntanya de Montjuïc, i aprofitament de la ronda del Litoral per tal de descongestionar els trajectes curts i locals.

14.3. ESPAI DE TRANSICIÓ

La màxima eficiència de la matriu territorial de l'AMB depèn en bona part de l'adequada distribució i de la intensitat dels usos que es desenvolupen a cada part del territori. En aquest sentit, els límits entre determinats usos, teixits o certes infraestructures poden convertir-se en zones de conflicte o frontera, o bé en espais d'oportunitat, si des del planejament s'entenen les potencialitats de cada situació.

Uns espais a estudiar són les vores dels espais oberts, enteses com a l'àmbit de transició o de contacte entre el sòl urbà i el no urbanitzable. De vegades són el resultat casual del creixement dels propis teixits urbans. D'altres s'hi ubiquen usos periurbans, equipaments o parcs metropolitans. Una de les funcions d'aquesta franja de transició és la de regular l'accessibilitat i la intensitat d'ús dels espais oberts, funció molt necessària en una àrea metropolitana tan densament poblada per tal de compatibilitzar la funció social i ecològica d'aquests espais. L'ordenació del territori pot actuar com a filtre de determinades activitats, com per exemple, els grans parcs metropolitans equipats amb zones de picnic o amb oferta per a la pràctica esportiva, etc. També poden ubicar-s'hi equipaments (educatius, culturals, de serveis socials,

esportius,...) o activitats econòmiques vinculades amb els espais oberts, aprofitant els serveis que pot oferir el sòl no urbanitzable.

Del límit entre el teixit residencial i l'industrial o especialitzat de serveis, sovint en resulten situacions complexes, ja que no sempre aquestes activitats són fàcilment compatibles i integrables en la trama urbana. S'ha de tenir en compte que, tant els usos, com els horaris de freqüentació, l'accessibilitat o l'escala del propi teixit són molt diferents en un cas i en l'altre, sobretot com més específica sigui l'activitat industrial, ja sigui per la dimensió de les instal·lacions, la compatibilitat de les activitats que s'hi desenvolupen o pel tipus de vehicles que hagin d'accedir-hi, etc. Les situacions més conflictives es donen quan els polígons industrials es troben contigus o propers a l'entorn residencial, de manera que els límits es converteixen en zones marginals, de difícil accés... També és el cas de grans zones comercials i de serveis pensades des del punt de vista de la mobilitat en vehicle privat, però amb gran afluència de població en determinats horaris. Caldria tractar aquestes zones per evitar la seva degradació i facilitar la mobilitat de les persones entre teixits, ja que normalment les connexions estan pensades exclusivament per resoldre la mobilitat motoritzada.

Igualment passa amb les grans infraestructures que travessen nuclis urbans o els grans corredors d'infraestructures. A l'AMB trobem casos on línies de tren o autopistes són cicatrius entre barris, equipaments i serveis, dividint grups de població i fins i tot generant barreres entre grups de població que poden derivar en diferències socials. En són exemples la línia de tren R2 al seu pas per Montcada i Reixac, l'autopista C-31 a Badalona o el pas de vies de tren per l'Hospitalet de Llobregat. Quan parlem de corredors d'infraestructures, normalment es tracta de fractures de més gran escala, municipis o parts del territori que tot i estar envoltats d'infraestructures els manquen connexions locals, o accessibilitat als espais lliures, com són l'exemple alguns municipis de l'eix del Llobregat. És necessària per tant la intervenció a diferents escales segons el cas, des de l'acondicionament d'un pas soterrani o una passarel·la elevada fins al soterrament de tota una infraestructura.

Per afrontar un correcte tractament dels límits entre les trames urbanes i els espais oberts i entre diferents teixits funcionals cal que hi hagi:

- Un tractament i arranjamant dels límits entre teixits urbans, sobretot en el canvi entre classificacions del sòl i entre usos molt diferents.
- Una millora de les connexions entre teixits dividits per grans infraestructures.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Definir el caràcter dels espais lliures en la banda de contacte entre el sòl urbà i el no urbanitzable, per regular l'ús i l'accés als espais oberts.

- Disseny de les connexions dels espais oberts amb els espais lliures de la ciutat segons les seves característiques, necessitats funcionals i proximitat als entorns urbans.
- Promoció de l'accessibilitat en transport públic dels espais de transició, limitant el seu accés en vehicle privat.
- Planificació dels equipaments adequats a aquestes zones vinculats amb activitats d'oci o productives pròpies del sòl no urbanitzable, de manera que tant els usos urbans com els espais oberts es beneficiïn d'aquesta situació.

Tractar les franges “frontera” per evitar segregacions de parts del territori.

- Estudi dels límits com a transició entre diferents teixits funcionals per tal de promoure una major complexitat i connectivitat entre ells.
- Promoció de la minimització de l'impacte de barreres provocades pel pas d'infraestructures enmig de teixits urbans.

14.4. ADAPTACIÓ TERRITORIAL AL CANVI CLIMÀTIC

El canvi climàtic és un fenomen contrastat per la comunitat científica del que no podem defugir i que condicionarà les generacions futures. És necessari incorporar per tant el factor temporal a mig i llarg termini en la planificació del territori. Actualment ja es comencen a percebre els efectes d'aquest canvi global, per tant l'adaptació del territori metropolità als efectes del canvi climàtic és de vital importància per a garantir el seu bon funcionament en el futur. A més, s'ha de tenir en compte, tal com s'explica al capítol de la REM Sostenibilitat, que en un territori tant consolidat com el metropolità els possibles efectes del canvi climàtic tenen menys marge d'adaptació. Plantejar un Pla d'Adaptació al Canvi Climàtic de l'AMB sembla del tot necessari, així com seguir treballant per a la mitigació de les emissions de CO₂. Però per sobre tot és també una qüestió d'enfocament estratègic global ja que, com dèiem a la introducció, aquest enfocament travessa el conjunt d'aspectes que conforme la globalitat de les actuacions al territori, no aquelles estrictament “ambientals” sinó que representen també una “mirada oportuna i desafiant” a molts dels aspectes que conformen un cert “cànon de planificació” avui dia que ha de superar-se amb un enfocament agosarat i innovador.

L'augment del nivell del mar causarà inevitablement efectes sobre el litoral, i per tant la planificació d'aquest àmbit està condicionada a aquesta perspectiva. S'hauran de preveure determinades reserves d'espai o la construcció d'infraestructures per evitar l'afectació dels entorns urbans a la costa. A dia d'avui, les infraestructures litorals s'han calculat per uns determinats temporals i unes condicions de clima marítim, les quals es poden veure alterades. Pot ser que algunes zones del litoral siguin més vulnerables, des de les platges a les infraestructures presents a la costa. L'augment de la temperatura pot generar una major demanda energètica i un menor confort en les zones més denses de la metròpolis, pot alterar la vegetació dels espais oberts metropolitans i pot fer necessari un major consum d'aigua per part de la societat, dels verds urbans i de l'agricultura. Per altra banda, això farà que augmenti el risc d'incendis, que obligarà a posar especial atenció a les urbanitzacions més properes a les masses forestals, sobretot tenint en compte que algunes d'elles tenen problemes d'accessibilitat degut a la insuficiència de la xarxa viària.

Per altra banda, el règim de pluges es preveu més irregular i extrem, produint-se episodis de sequera i temporals més importants. Des de la darrera sequera, l'AMB s'ha dotat d'un complex sistema d'abastament i garantia de subministrament; caldrà veure les necessitats d'aigua a les que ens pot sotmetre els efectes del canvi climàtic. De la mateixa manera, es podran produir inundacions, afectant les zones més sensibles, als marges dels rius o properes a les seves desembocadures. Per aquesta i altres raons, serà important que en la planificació de les zones estratègiques, en aquest sentit, es garanteixi certa permeabilitat del sòl.

A fi i efecte d'adaptar el territori metropolità al canvi climàtic cal que:

- Es construeixi un territori resilient al canvi climàtic i plenament integrat en un enfocament sostenible.

- S'estableixin mesures que es puguin prendre des del planejament urbanístic per a la mitigació del canvi climàtic

OBJECTIUS I INICIATIVES

Establir les directrius de la planificació urbanística amb previsió de l'adaptació i mitigació del canvi climàtic.

- Estudi d'aquelles infraestructures de la mobilitat més susceptibles de patir els efectes del canvi climàtic per proposar-hi solucions a nivell de planejament urbanístic.
- Anàlisi de les afectacions a la costa i elaboració de proposta de solucions.
- Establiment de les condicions d'urbanització i serveis en nous desenvolupaments urbans i àrees de transformació, vinculades als efectes del canvi climàtic.
- Impuls d'actuacions innovadores com les illes autosuficients en la perspectiva d'incorporació progressiva de models energètics, per exemple, que tendeixin a la reducció del consum de recursos de costosa – econòmica i ambientalment – obtenció.

Incorporar la planificació de les infraestructures, els nous projectes d'urbanització i els sistemes de transformació de teixits urbans i productius en la prospectiva d'una millor adaptació al canvi climàtic

- Proposta de canvis en les infraestructures de serveis que garanteixin la seva protecció enfront dels efectes produïts pel canvi climàtic.
- Proposta d'actuacions en els teixits urbans que quedin afectats per riscos d'inundabilitat o altres conseqüències del canvi climàtic.
- Adopció de mecanismes jurídics i urbanístics a través del PDU per millorar l'eficiència energètica dels edificis, dels equipaments i dels espais d'activitat econòmica.



EIX ESTRATÈGIC: CAPITALITAT I GOVERNANÇA

PRIORITAT 15. UNA GOVERNANÇA INNOVADORA PER UNA CAPITAL GLOBAL

- 15.1. BARCELONA: CAPITAL METROPOLITANA EN UN MÓN GLOBAL
- 15.2. SERVEIS PÚBLICS DES DE LA QUALITAT, LA TRANPARÈNCIA I LA RENDICIÓ DE COMPTES
- 15.3. ENFORTIMENT INSTITUCIONAL DE L'AMB
- 15.4. CIUTADANIA I TEIXIT SOCIAL I ECONÒMIC

LES ÀREES METROPOLITANES EN EL CONTEXT DE LA GLOBALITZACIÓ

El desenvolupament de les regions i àrees metropolitanes s'està convertint en una de les formes predominants d'assentament humà. Al segle XIX només el 2 % de la població mundial vivia a les ciutats, mentre que avui dia hi viu més de la meitat de la humanitat; de fet, hi ha més de 500 ciutats amb més d'un milió d'habitants i que, per tant, poden ser considerades com a metròpolis. Segons dades de les Nacions Unides, l'any 2050 set de cada deu habitants del món viuran a les ciutats.

Aquest fet ens interroga sobre quins són els atributs que millor descriuen una àrea metropolitana més enllà de les definicions geogràfiques, urbanístiques o sociològiques a l'ús. No obstant això, la pregunta pertinent al tema que ens ocupa fa referència a les formes d'organitzar aquests territoris i als models de governança que hi implementen.

Però, per entendre aquesta realitat, cal respondre un seguit de preguntes que permetin definir aquesta ciutat "real" –més enllà de les delimitacions i fronteres formals de definicions geogràfiques consensuades. En tot cas, el sentit de pensar la governança metropolitana ve determinat, justament, per la voluntat d'existir. Ara bé, la voluntat de comptar amb un model de govern comú –encara que només sigui d'uns àmbits determinats, com poden ser el transport, l'habitatge o la planificació urbana, per exemple– no ve tan sols definida per un mercat de treball unificat o una urbanització producte d'aglomeracions residencials i econòmiques.

Sabem que avui dia la prosperitat, la cohesió territorial, el creixement econòmic i la inclusió social provenen de les ciutats. Ciutats creatives, ciutats intel·ligents (Smarts Cities), ciutats resilients, ciutats transformadores, ciutats globals, ciutats tecnològiques, ciutats del coneixement... La ciutat és el nucli central de les transformacions del segle XXI. I les àrees metropolitanes –que no deixen de ser una veritable agrupació de ciutats, de naturaleses diverses i per raons diferents en cada cas– són l'expressió més estesa del que seran els escenaris de futur.

És per això que, més enllà de definicions de models d'organització, també és imprescindible pensar en termes de característiques singulars que permetin definir-la, sigui per la capacitat de gestionar de manera eficient i eficaç els recursos que administra o a partir d'uns altres paràmetres. Així, doncs, les àrees metropolitanes es troben davant problemàtiques diverses que requereixen un nivell de governança que superi les visions parcials o les accions individuals de certs territoris i que abordin les següents oportunitats:

- Necessitat de fer front als nous reptes de globalització, la qual cosa exigeix pensar en termes de competitivitat de territoris i complementaritats intraregionals.
- Necessitat de plantejar un model coherent de desenvolupament urbanístic que permeti una acció cooperativa i col·laborativa entre els governs locals afectats.
- Necessitat de respondre a la millora del tractament de certs temes que, per volum, abast, naturalesa comuna, economies d'escala i recerca de mesures optimitzadores de recursos i eficiència en la gestió, requereix nous enfocaments.
- Necessitat d'operar basant-se en un model de lideratge i concertació d'interessos i iniciatives que superi el marc local i no entri en col·lisió amb altres governs, siguin locals o supralocals.

El plantejament ha de comprendre, doncs, diversos aspectes que rauen en la història, els reptes, la conformació territorial, la interacció amb altres territoris propers, la coexistència amb altres administracions i el posicionament en l'àmbit de les ciutats metropolitanes d'arreu.



BARCELONA METRÒPOLIS, CAPITAL GLOBAL

La Barcelona metropolitana, com totes les ciutats del món, està sotmesa a la pressió dels canvis i transformacions de la globalització. El context socioeconòmic i geopolític i l'evolució del país, particularment arran de la crisi i els nous riscos relacionats amb l'augment de les desigualtats i l'exclusió, obliga a buscar la manera d'afrontar els nous reptes des d'una perspectiva que, en molts aspectes, exigeix canvis i una nova forma de política des de l'AMB, enfocada a fomentar la capitalitat de l'àrea metropolitana i la seva projecció al món.

Una projecció que ha de ser internacional en tota la seva dimensió, responent al lloc que li correspon dins les "noves cartografies de la globalització". Això vol dir: compromís, tenir un "lloc en el món"; assumir els lideratges que li pertocuen; aprofitar la seva capacitat per incidir, cooperar, competir, sumar i impulsar, en cada moment, el que li pertoca en un món global sotmès a canvis ràpids i moltes vegades no exempts de conflicte. Barcelona pot convertir-se així en un espai d'intercanvi, d'innovació, de creativitat, de trobada entre factors tan diversos com la gent i les polítiques, les idees i les realitzacions, el talent i els productes.

El paper de capitalitat li ha de fer saber trobar l'espai adequat que contempli la seva reconeguda i admesa capacitat per generar projectes de transformació urbana, social i cultural, que l'han convertida en veritable metròpolis líder en matèria d'innovació i celebració d'activitats. La gran oportunitat que brinda el naixement de l'AMB ha de reforçar el paper que la ciutat té com a capital de la Mediterrània, com a punt clau del sud d'Europa, en tant que seu de la Unió per la Mediterrània i d'organitzacions locals i internacionals que treballen a la regió, com ONU-Habitat, EIPA, CRPM, IEMED, Medcités, entre d'altres. D'aquesta manera esdevindrà un factor nodal en el procés de creació de l'arquitectura institucional de la Unió Europea i la porta d'Àsia, el Pròxim Orient i Amèrica.

EL BON GOVERN I LA DEMOCRÀCIA

El canvi radical que viuen avui dia les ciutats ens ha de portar a reflexionar sobre la necessitat d'una transformació significativa en matèria de fer política des dels territoris amb la ciutadania.

Ens trobem en un context social, econòmic i polític en què nous factors interroguen els governs de maneres diferents de les "tradicionals". Segurament, ja res no serà com. La crisi de legitimitat, la globalització, la crisi de la democràcia, l'ocàs dels models tayloristes i eficientistes de prestació de serveis i la responsabilitat dels actors, entre altres, són factors que subverteixen els models clàssics de governabilitat i que exigeixen una nova mirada sobre l'acció pública.

Tots aquests factors plantegen nous reptes al bon govern i a la democràcia. Molts d'ells són a la base de les dificultats amb que es troben avui les polítiques públiques, i que sovint es troben dins un entorn metropolità.

Les principals contradiccions en aquest nou entorn moltes vegades són poc previsible. Els riscos globals o que deriven de la mundialització dels sistemes (siguin financers, laborals, econòmics, mediambientals, de greus desigualtats, de seguretat pública...) no són controlables, i els béns públics que avui s'han de proveir (salut, educació, ciència i tecnologia, seguretat, sostenibilitat, democràcia de qualitat, infraestructures, bona administració, bona regulació dels mercats, serveis de seguretat i cohesió social, inclusió i equitat social, interculturalitat...) s'han fet més complexos, dinàmics, diversos i interdependents que mai.

Tal com deia Joan Prats «avui, el clàssic binomi eficàcia-eficiència en la gestió pública s'ha de subordinar a "l'eficiència adaptativa» que només es pot assolir mitjançant un procés d'aprenentatge permanent del qual en depèn la qualitat de vida de les societats actuals. Per això mateix, la innovació i el desplegament d'una capacitat emprenedora es fan indispensables i valuosos en tots els nivells de la vida (social, cultural, polític, administratiu, econòmic, empresarial...)¹. Hi ha tres raons que permeten entendre aquesta evolució:

1. El canvi de nivell de decisió que evoluciona des dels estats centrals cap a nivells més propers al territori. La UE ja fa més de 30 anys que planteja polítiques regionals i redistributives de la riquesa com a política de cohesió econòmica, social i territorial. Progressivament, les institucions europees han anat incorporant de manera significativa les qüestions urbanes en altres polítiques com la de medi ambient, I+D, energia, etc. A aquesta situació, li hem de sumar el paper de les metròpolis, cada vegada més important i hegemònic en la conformació de les organitzacions territorials i en la detecció de necessitats i demandes. En concret, la planificació urbana i metropolitana, en l'actual procés d'integració europea i la pèrdua de capacitat dels estats davant de temes claus com els financers, mediambientals, etc., fa que el "zoom" de les polítiques s'orienti a espais acotats d'actuació i, per tant, en el quals les àrees metropolitanes poden actuar d'una manera clau. En altres paraules, i sempre referint-nos a l'àmbit urbà i citant a H. Lefevre, «planificar, avui, significa tenyir de certesa la incertesa».
2. Hem de veure com es passa d'un model "d'agregació" de ciutats, que avui dia conforma moltes de les àrees metropolitanes en espais d'autèntica funció de ciutats amb processos renovats d'institucionalització, com han estat els casos de Londres, Barcelona i recentment a París, amb un model que contempli diverses modalitats, competències i formes d'actuació, amb organismes d'elecció directa o indirecta, però en tots el casos amb funcions reguladores i de gestió supramunicipals.

¹Prats, Joan: Papers de grup de treball sobre qualitat democràtica.

3. El fet de ser un fenomen estrictament local sorgit de la ferma vocació de treballar col·lectivament d'un conjunt de municipis de les àrees metropolitanes que reivindiquen una altra forma de fer les coses i a l'aplicació efectiva dels principis de subsidiarietat sense perdre, en casos, com el de Barcelona, la identitat i el paper proactiu del nivell més proper a la ciutadania, representat, en el nostre cas pels municipis metropolitanos.

La conformació de les àrees metropolitanes, avui dia, intenta donar resposta a alguns dels interrogants principals que tenen com a resultat les següents característiques:

- Sovint la seva implantació és resultat de decisions pragmàtiques basades en l'optimització de recursos, l'eficiència en la gestió de serveis i la necessitat de garantir coherència en la planificació.
- La majoria de vegades són conseqüència de l'adaptació d'estructures i projectes territorials existents (planificats o generats al llarg de la concurrència de temps i necessitats), i dels problemes que els àmbits de govern supramunicipals han d'abordar per donar resposta als reptes emergents en els territoris metropolitanos.
- La necessitat d'enfortir la legitimitat democràtica de certs àmbits d'actuació, vistos moltes vegades com llunyans de la realitat de la ciutadania.
- La resposta de concertació amb el sector privat en tots els projectes possibles, ja sigui liderant-los conjuntament, sumant o implicant-se en la gestió.

És necessari, doncs, parlar d'un nou model de governança que defineixi nous paràmetres de relació entre els diversos nivells de govern, en relació amb altres actors socials i econòmics, en el mateix reconeixement del paper dels municipis i, per descomptat, en un marc de relació amb la ciutadania. Aquest nou paradigma significa canviar d'un model unívoc i unidireccional de govern a un sistema de govern en què es requereixin i activin els recursos del poder públic, dels mercats i les xarxes socials, fent el pas d'un estil jeràrquic centralitzat a un estil de govern associat i interdependent entre organismes governamentals, actors socials i organitzacions privades.

Hem d'entendre la governança com la síntesi de sinergies que superen les visions tradicionals de la manera de fer les coses a la *res publica*, tot mantenint els principis d'una política proactiva i de progrés: combatre la pobresa i l'exclusió social, fomentar la cohesió social, la igualtat d'oportunitats, equitat en l'accés al serveis públics, proximitat, l'acció redistributiva, la transparència i la participació.

Així doncs, l'Administració pública no pot quedar al marge de tots aquests canvis, ja que som davant una nova manera de fer gestió pública: una gestió més eficient, eficaç, rendible, efectiva i apta per atacar i resoldre els problemes centrals que tenen les societats, que aprofundeixi en un model que permeti innovar el discurs i les modalitats dins el camp del sector públic. Els objectius d'aquest model de governança comprendrien:

- Posar l'Administració pública al servei de la ciutadania i aquesta al centre del procés, com a objecte principal d'atenció; allunyar-la de la imatge d'una administració burocràtica i distanciada dels problemes reals de la gent, i capaç de gestionar correctament i de manera progressiva els drets i deures de la ciutadania.
- Enfortir els mecanismes que afavoreixen un model de desenvolupament econòmic sostenible, de creixement i inclusió social on la cohesió, la igualtat d'oportunitats i la

proximitat treballin per evitar qualsevol situació d'exclusió social o inequitat en l'accés a la prestació de serveis i a la informació.

- Renovar els models de planificació, direcció i gestió, orientats a una perspectiva estratègica; a una veritable posició de lideratge, anticipació, concertació i escolta activa per part de l'Administració, tot superant els models poc interactius amb l'entorn.
- Cercar camins que portin a la recerca d'una ciutadania compromesa i coresponsable amb una cultura cívica i política profundament democràtiques.
- Inscriure els projectes en models de desenvolupament local-global, donant-los una nova dimensió en el territori, des d'una cultura resilient i compromesa amb la sostenibilitat i els reptes del canvi climàtic.
- Incorporar processos de qualitat i d'aprofitament òptim de la potencialitat que atorguen les TIC en tots els camps de gestió, comunicació, participació i avaluació.
- Aplicar principis de simplificació, subsidiarietat, acció coordinada i sinergia en les instàncies de govern centrals, regionals, provincials i locals per simplificar les relacions amb els ciutadans i l'entorn i per optimitzar recursos.
- Reforçar el conjunt de mecanismes de legitimació de la política pública metropolitana i l'enfortiment dels sistemes democràtics que aporten més credibilitat, confiança i lideratge. El desenvolupament dels processos d'*accountability* (transparència, rendició de comptes, innovació ètica) han regir i estar presents en les estratègies principals de funcionament i comunicació de l'acció de govern.
- Impulsar un model de lideratge adaptatiu, amb equips al capdavant que liderin processos innovadors amb nous valors, de difusió de noves regles, de noves actituds i capacitats.
- Continuar amb estratègies clares d'implantació del procés en el qual concorrin i s'impliquin el màxim d'actors socials i econòmics, òrgans administratius, municipis, institucions i, òbviament, la ciutadania.
- Crear un escenari de relació amb el teixit social des de la dimensió de concertació, col·laboració i complementarietat, en el marc de la potenciació de les accions concertades publicoprivades que aconseguixin la màxima implicació, fins i tot econòmica.

En síntesi, podem afirmar que les pràctiques de la democràcia actual i les formes de governabilitat estan canviant de manera accelerada. Els governs són cada cop menys jeràrquics i més relacionals i progrssivament estem passant del govern a la governança. Saber articular la bona governança entre els diversos governs concernits en cada qüestió, d'una banda, i el sector no públic, de l'altra, i fer-ho d'acord amb els principis de bona governança formarà part, sens dubte, del bon govern del nostre temps. El concepte de "sobirania institucional" entra en conflicte amb les actuacions multinivell i multidepartamental, com és el nostre cas; de vegades, les competències no resten prou clares, i, en d'altres, la percepció ciutadana de responsabilitat no sempre està vinculada en imatge amb el veritable promotor de l'actuació pública².

En aquest context, és fàcil que la ciutadania, dirigeixi la mirada i la responsabilitat relacionada cap a la institució més propera, que en el nostre cas és l'Ajuntament.

² Segons la Carta Europea de la Governança Multinivell que el Comitè de les Regions ha aprovat aquest 2014.

Aquests factors són clau per entendre un fet particular: la conjunció d'uns factors històrics i polítics que van donar pas a la creació de l'actual AMB el juliol de 2010 i la seva posada en marxa arran de les eleccions municipals al juliol de 2011.

ELS GRANS REPTES DE LA BARCELONA METROPOLITANA

El paper de lideratge i capitalitat de Barcelona s'ha fet encara més evident els darrers anys, per la puixança de la ciutat i per un conjunt de mesures legals i administratives que han reforçat aquest paper. Alguns dels aspectes remarcables assolits durant aquest últim mandat són:

- L'aprofundiment en el marc institucional.
- La recerca d'un finançament idoni i adequat a les necessitats dels reptes actuals en matèria de medi ambient, infraestructures, transport i cohesió social.
- La recerca de més projecció com a capital, com a marca, com a referent de ciutat metropolitana, com a projecte de cooperació i com a capital de la Mediterrània.

CONDICIONANTS INSTITUCIONALS I COMPETENCIALS

En el cas concret metropolità –i després de molts anys de reivindicació municipal de conformació d'una institució que, de fet, es coordinava per iniciativa dels municipis i de la realitat que derivava de la dissolució de la Corporació Metropolitana–, la constitució de l'AMB com a entitat va significar un moment que generava noves realitats en diversos àmbits.

D'una banda, es conjuntaven les actuacions de tres institucions que, si bé tenien un funcionament comú, per primera vegada passaven a comptar amb un únic consell metropolità i una única junta de govern; una integració plena de gestió, administració i pressupostos, i amb un nou pla d'actuació que establia, en dos àmbits, actuacions sectorials i transversals.

La resposta de la creació de l'AMB ja no era, ni és, solament una qüestió de voluntats polítiques, sinó una necessitat estratègica. L'habitatge, el transport, les infraestructures ferroviàries o d'accés i trànsit per Barcelona, a més de la gestió de l'ordenació urbana i del medi ambient han de planificar-se com un sistema complex –tal com ja es preveia en les històriques reivindicacions de constitució d'un govern metropolità– i que, a la vegada, permeti noves polítiques, tant de cohesió com de màxim aprofitament del potencial econòmic.

Ara s'obre un espai de reflexió i construcció de nous instruments d'acord amb el que preveia la llei, a saber: el Pla de Mobilitat i el Pla Director Urbanístic, que van anar acompanyats de la primera iniciativa del Pla de Sostenibilitat Ambiental i del posteriorment Pla de Desenvolupament Econòmic i del REM (Reflexió Estratègica Metropolitana), com a eina general de coordinació dels diversos plans posats en marxa en el conjunt d'àrees de l'AMB.

En el context del Pla d'Actuació Metropolità aprovat el 2012 s'establia: «El govern de l'Àrea Metropolitana de Barcelona manifesta, com a missió pròpia irrenunciable, impulsar el progrés i el benestar dels ciutadans i ciutadanes del seu àmbit territorial d'intervenció, entenent que la metròpolis de Barcelona és el resultat d'un sistema de governança compartit amb els Ajuntaments.» (...) «Tanmateix, en la formació d'aquesta voluntat no es pot obviar el moment de canvi profund en què ens trobem, ni les conseqüències negatives de la llarga i profunda crisi econòmica» (...) «L'espai metropolità de Barcelona, que concentra persones, activitats i moviments de tota mena –econòmics, socials i culturals– és un actiu principal que cal protegir de la forma més homogènia. És per això que el govern metropolità entén que aquest és el



moment d'aprofundir en les polítiques reequilibradores del territori i de crear les condicions d'entorn que permetin afrontar en millors condicions la sortida de la crisi i que afavoreixin la promoció econòmica conjunta d'aquest territori».

En aquest sentit, la governança s'ha de fer des dels dos vectors: a partir del canvi en les polítiques públiques i atenent a la història del nostre territori metropolità.

La construcció d'una nova governança metropolitana té diferents nivells d'articulació. D'una banda, és imprescindible la col·laboració dels actors en aquest context (siguin associacions, sector empresarial privat, sindicats i la mateixa ciutadania organitzada i mobilitzada); de l'altra es fan necessàries la cooperació, col·laboració, complementarietat i corresponsabilitat entre les administracions que concorren en un territori com el nostre.

I, per complementar-ho, tal com dèiem en el marc introductor del projecte REM, s'ha de tenir present el fet que la ciutadania també es fa més complexa i diversa. En aquest context, ni els models clàssics d'un estat del benestar mastodòntic ni el corrent inspirat en la nova gestió pública orientada a l'eficàcia i l'eficiència acaben de fer front adequadament a aquestes reptes. Avui, la uniformitat³ de les prestacions ja no garanteix ni l'equitat ni la cohesió social. La bona administració exigeix l'adequació dels serveis a les condicions i necessitats ben diverses d'una ciutadania de la qual ja no en podem suposar l'homogeneïtat. Es reforça així la necessitat de la participació ciutadana sostinguda sota el paradigma del pluralisme i la corresponsabilitat.

Ara bé, la governança ha de ser impulsada des de tots els àmbits de govern i per això cal disposar d'una lectura constant i acurada de la realitat de l'entorn i de la gestió que s'implementa, amb indicadors i informació de les xarxes d'actors que hi participen.

Davant els problemes i el context esmentat, hem de superar aquestes limitacions permanents amb l'exercici d'un nou model de governança, perquè la societat ara necessita, més que mai, tenir clar que l'Administració compta amb les variables i les eines necessàries per resoldre els problemes que es plantegen. La qüestió, avui dia, és convertir les solucions a aquests temes clau en acció de govern. En aquest sentit, cal un conjunt de principis a tenir presents en la nostra experiència:

- Som el producte d'una història concreta i recent de cooperació institucional entre un conjunt de municipis. No es poden obviar les pràctiques utilitzades ni els mecanismes establerts.

³ Prats, Joan. Op.cit

- Cal assumir que vivim un moment de governança complexa, amb diverses causes que cal assenyalar i tenir en compte.
- Hem de tenir present la concurrència de diverses administracions en un territori complex, esgotat en molts aspectes de recursos de creixement, amb tradicions i experiències de gestió diverses, amb interessos i necessitats no homogènies i a vegades contradictòries.
- L'evolució social i econòmica no és una dada clara i introdueix importants interrogants sobre el que cal fer i com. La crisi econòmica i l'augment de les desigualtats socials, així com la pèrdua de determinats serveis arran d'aquesta situació, comporten un escenari a curt i mitjà termini de màximes dificultats als municipis i, per tant, al territori metropolità.



El procés existeix sota el principi d'un sistema de coexistència (com fins ara) de les estructures metropolitanes i les municipals. Un dels grans encerts d'aquest procés es deu a la percepció de proximitat i pertinença que els municipis tenen de l'AMB, segur que molta més que d'altres institucions que no se senten tan pròpies. Això també permet un diàleg fluid i la gran potencialitat del projecte per a la construcció d'un model innovador i profitós per a tots els actors.

En la mateixa perspectiva, podem afirmar que s'ha conviscut col·lectivament amb altres administracions de manera molt constructiva, malgrat que de vegades s'ha treballat sobre terrenys no prou clars en matèria competencial. En aquest cas, cal dir que, com a norma general, la realitat institucional multinivell no ha trobat fissures entre la gestió metropolitana i la local, factor que a vegades no es dóna amb tanta claredat en la interacció amb altres àmbits d'administració.

Hem comprovat i demostrat la necessitat d'abordar un model de lideratge metropolità per a moltes de les qüestions que afecten el territori, sovint sense tenir competències. Un exemple clar és la posició en relació amb les infraestructures, en què aspectes que "teòricament" no són competència municipal ni metropolitana necessiten un impuls i lideratge clars i contundents que, bàsicament, han d'estar exercits pel representant més actiu i proper, com ha estat l'AMB i els municipis de l'entorn immediat, òbviament amb la concurrència i complicitat dels altres àmbits de l'administració (el cas més paradigmàtic ha estat el tema TAV, però d'altres, com l'impuls del corredor mediterrani, el comitè de rutes aèries, etc., també ho demostren). La cooperació intermunicipal, el desplegament de projectes col·lectius i de polítiques comunes, el treball en xarxa municipal i la complicitat en les decisions són aspectes clau que han

enfortit i que cal continuar aplicant com a mecanisme essencial, carta de naturalesa i senyal d'identitat principal de l'acció metropolitana.

Atesos aquests aspectes que conformen uns antecedents de governança prou clars i concrets, cal apuntar l'actuació futura tenint en compte les següents prioritats que han de regir el projecte metropolità.

L'ESTRATÈGIA DE CAPITALITAT I GOVERNANÇA

Des de l'AMB s'ha d'impulsar un model de lideratge adaptatiu per a la seva correcta organització i gestió; fomentar equips estratègics i iniciatives que es posin al capdavant per liderar processos innovadors amb nous valors, de difusió de noves regles, de noves actitud i capacitats.

La nova realitat que vivim en l'entorn metropolità requereix una nova visió que ha de combinar lideratge, polítiques efectives de cohesió social i territorial, innovació i un fort compromís des de la proximitat, i plantejaments de transparència i corresponsabilitat. Dins d'aquest context, la governança esdevé un factor clau en la gestió metropolitana que es reafirma i consolida en el projecte d'una administració propera, efectiva i proactiva, adaptada a un entorn canviant. Aquest model es reforça i retroalimenta amb una conjunció de diversos aspectes que conformen el desplegament d'estratègies de més transparència, més participació i més informació i comunicació amb la ciutadania. Aquests objectius que troben ara un aliat imprescindible en les noves tecnologies de la informació i la comunicació, sense oblidar els mitjans convencionals de comunicació formal i informal, que també han de ser utilitzats.

Hem de preparar els recursos humans per garantir una participació ciutadana efectiva en el marc del bon govern. Hem de seguir innovant en les tècniques i metodologies de treball, cercant constantment els models i sistemes més adients per garantir el màxim d'eficàcia en la prestació dels serveis.

Per garantir un bon govern, proper, participatiu, transparent i eficaç necessitem els recursos necessaris. En aquest sentit, continuarem reclamant el compliment dels models de finançament suficient i estable en temes de transport, aigües, residus, barris i habitatge. Només així assegurarem que la metròpolis de Barcelona compleix el seu paper de capital de Catalunya i pilar de l'euroregió de la Mediterrània.

El repte principal que cal desenvolupar en termes de governança el concepte de gestió, d'utilitat, de rendició de comptes, de transparència, d'eficàcia en els béns públics, la percepció en la ciutadania d'un canvi de model de relacions amb les administracions, justificar el marc competencial en definitiva de participació, i per tal de fer-ho realitat sorgeix la prioritat següent:

- Barcelona, com a capital global, amb una governança innovadora

Derivades d'aquesta prioritat, les principals línies de treball que s'han s'abordar en l'àmbit de la governança són:

- Barcelona, capital metropolitana en el món globalitzat.
- Serveis públics des de la qualitat, la transparència i la rendició de comptes.
- Més interacció i concertació amb la ciutadania i el teixit social i econòmic.
- Enfortiment del marc competencial.

PRIORITAT 15. UNA GOVERNANÇA INNOVADORA PER UNA CAPITAL GLOBAL

15.1. BARCELONA: CAPITAL METROPOLITANA EN UN MÓN GLOBAL

La Barcelona metropolitana és avui un node de la xarxa europea de ciutats i metròpolis. Comptem amb una identitat de ciutat oberta, dinàmica, creativa, rigorosa i productiva.

Una ciutat metropolis amb un urbanisme i un espai públic rellevants, amb un model social que treballa per la inclusió, amb un model ambiental que aposta per la lluita contra el canvi climàtic i la sostenibilitat, un model urbà que creu en la ciutat resilient i intel·ligent.

Però aquest posicionament demana infraestructures, centralitats i propostes que s'han de renovar i enfortir constantment per tal de mantenir-lo.

I Barcelona (i d'aquesta manera la metròpolis) és també la capital de Catalunya i li pertoca treballar en aquest sentit, per tal de preservar i millorar el patrimoni cultural i lingüístic que forma part de la nació que conforma i, alhora, ser motor de creativitat.

La Barcelona metropolitana ha d'exercir una relació i interacció amb la resta de ciutats de la regió metropolitana, de Catalunya, d'Europa i d'un món que ens aboca cap a un model de lideratge estratègic i relacional que es basa a brindar suport a tercers i a treballar pels grans reptes que les àrees metropolitanes tenen arreu, sobretot pel que fa a tasques d'innovació en matèria de polítiques urbanes.

D'altra banda, Barcelona s'ha guanyat al llarg dels anys un clar reconeixement en el context internacional. L'esforç de Barcelona per mantenir-se en l'espai global ha tingut èxits indiscutibles que han aportat una visió i una perspectiva municipalista i metropolitana que ha estat exemple i paradigma d'actuació un esforç que es materialitza en organismes com CGLU i Metròpolis, i en iniciatives de cooperació diverses com Medcities i programes europeus que posicionen la nostra metròpolis com a líder en matèria de transferència sobre tecnologies urbanes de tota mena.

La Barcelona metropolitana i l'AMB com institució que la representa podran jugar un rol de lideratge i innovació en matèria de governança metropolitana, i també de transferència de coneixement cap a països com França i Itàlia, on s'han aprovat noves lleis que crearan noves àrees metropolitanes.

Aquest paper de capitalitat s'expressa en moltes actuacions paradigmàtiques, entre les que destaca la reafirmació del seu paper com a capital, tant en temes d'infraestructures, com de promoció de la cultura catalana, d'exemple en projectes d'inclusió social, de suport als projectes de solidaritat i cooperació al desenvolupament, o de projecció exterior i pont amb altres territoris de la Mediterrània, d'Àsia i d'Amèrica Llatina.

Però hi ha un altre aspecte a tenir present en la definició de la capitalitat que sostrau de les "vocacions i voluntats". Com bé indiquen Vives i Torrens⁴ la capitalitat no esdevé d'un únic factor. Podríem afegir que aquesta funció s'exerceix més que es proclama. Hi ha ciutats que no han estat mai "capitals" d'estat i, no obstant, han tingut o tenen paper rellevants en l'economia, la tecnologia o la innovació social. Bons exemples en són Nova York (que ni tan sols és capital del seu estat dins de la Unió), Toronto, Rió de Janeiro o Milà.

⁴Vives i Torrens: *Estratègies de les àrees metropolitanes europees davant l'ampliació de la Unió Europea*. PEMB, Barcelona, 2005.



La capitalitat de Barcelona ha de combinar aquesta vocació amb un enfocament de naturalesa més estratègica, en el millor sentit de la paraula, que sàpiga combinar les voluntats, les expectatives, els reptes, les oportunitats i les factibilitats.

Per realitzar propostes en l'àmbit de la projecció i consolidació de Barcelona com a capital global, s'ha d'establir un nou model de governança, i per afrontar aquests reptes cal que:

- Es consolidi el lideratge en projectes estratègics de l'entorn, de la Mediterrània i del sud d'Europa.
- Hi hagi continuïtat de les polítiques de projecció exterior i suport a la cooperació.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Definir un model de lideratge com a ciutat global en temes claus davant la realitat geopolítica actual.

- Impuls de mesures de reconeixement del fet metropolità a Catalunya, Espanya i Europa.
- Potenciació de la presència de Barcelona en els organismes supramunicipals i internacionals en matèria de preservació i gestió ambiental, com a ciutat implicada en la sostenibilitat.
- Impuls de la Barcelona metropolitana com a capital europea de negocis, de projectes innovadors (ciutats intel·ligents, de referència gastronòmica, de projectes d'inclusió social a través del tercer sector, de recerca biomèdica...) així com d'altres àrees amb llarga tradició en diversos camps, com ara la moda i l'urbanisme.
- Potenciació de la ciutat metropolitana com a seu internacional (fires, convencions i congressos), amb projectes emblemàtics, particularment el Mobile.

Promoure projectes de cooperació i relacions internacionals d'acord amb les necessitats actuals de la nova AMB.

- Continuació i ampliació de les línies de projectes de cooperació en l'àmbit europeu i internacional i posicionament de l'AMB com a actor de referència de la governança metropolitana, i la prestació de serveis de qualitat, d'acord amb l'estratègia de relacions internacionals.
- Creació d'espais de suport tècnic, contactes i relacions amb els diferents agents del territori, com els ajuntaments metropolitans o els actors econòmics, a partir de les xarxes i de l'acció internacional de l'AMB.



- Continuitat dels projectes amb les ciutats de la ribera sud de la Mediterrània en matèria de planificació estratègica urbana sostenible, prestació de serveis locals bàsics, promoció econòmica, capacitació, qualitat democràtica i de transformació urbana.
- Suport actiu al Secretariat de la Unió per la Mediterrània.
- Implementació de mesures que ens portin a desenvolupar la capitalitat efectiva i el lideratge de la Mediterrània i del Sud d'Europa, com la línia d'alta velocitat, un pol logístic i de comunicacions de primera magnitud i un punt central del corredor mediterrani i de les connexions aeroportuàries, així com de l'impuls de projectes com Medcités.
- Continuitat de la nostra actuació en matèria de cooperació internacional, tot treballant per a l'increment dels recursos que s'hi destinen i fent de l'educació per al desenvolupament una de les línies prioritàries, tal com està definit en el pla de cooperació internacional al desenvolupament de l'AMB 2013-2016.

15.2. SERVEIS PÚBLICS DES DE LA QUALITAT, LA TRANPARÈNCIA I LA RENDICIÓ DE COMPTES

La qualitat en els serveis públics metropolitans ha de ser una prioritat, i des de la creació de l'AMB ens hem proposat aprofundir en allò que ja venien desplegant les tres entitats per separat, fent un salt gradual també en les propostes organitzatives. Necessitem organitzacions dinàmiques i compromeses amb els valors del servei públic, eficaces en el compliment dels objectius i eficients en l'ús dels recursos.

Durant aquests anys ens hem proposat moltes millores. Una prova de la nostra voluntat són la implantació progressiva de la ISO en molts dels serveis, i la posada en marxa de la nova

web amb mecanismes molt més interactius i efectius per a la realització de determinades tramitacions. Des de la conformació de la nova AMB s'estan fent passos endavant molt significatius en la millora de l'administració electrònica, l'atenció al ciutadà, els nous sistemes de mobilitat i seguretat i la gestió interna.

En conjunt, entenem que l'objectiu del projecte REM en aquesta matèria és intensificar i millorar l'ús de les tecnologies de la informació i la comunicació per executar les polítiques a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, per millorar els serveis, desenvolupar-ne de nous i per augmentar-ne l'eficiència i la qualitat.

Per últim, hem d'aprofundir en els processos de rendició de comptes a la ciutadania i d'augment de la transparència de la nostra actuació. En aquest sentit, cal establir un procés de comunicació públic i de diàleg permanent entre tots els actors metropolitans, i sobretot amb la ciutadania, ja que s'ha de tenir present que des del govern metropolità cal aplicar la responsabilitat d'informar, explicar i sustentar la gestió realitzada, la forma en què s'administren els recursos i els seus resultats.

Cal, doncs, aportar elements que permetin visibilitzar els resultats que s'obtenen de les actuacions desplegades per l'AMB, i així estar subjectes a l'escrutini ciutadà. En síntesi, cal tenir present que la responsabilitat de retre comptes a la ciutadania és pertinent durant tot el cicle de la gestió pública. Els tres factors clau són:

- Informar el ciutadà de la gestió.
- Dialogar, explicar i argumentar, responnent a peticions, queixes i suggeriments.
- Retroalimentar i incentivar l'actuació del govern metropolità, amb la implementació de processos de millora contínua.

El repte principal dels serveis públics per als propers anys, doncs, consisteix a fer una organització que tingui la qualitat, la professionalitat, la innovació i la proximitat com a eixos centrals de la seva activitat. Aquestes són les exigències legítimes d'una ciutadania que vol saber com s'administren els recursos i que demana que l'administració cada dia estigui més preparada per oferir uns serveis de qualitat.

Una vegada realitzada la diagnosi, per enfocar els principals reptes respecte als serveis públics des de la qualitat, la transparència i la rendició de comptes cal que:

- Es millori el model de prestació de serveis, tot promovent l'agilització de tràmits.
- Es potenciïn els nous models de relació amb la ciutadania centrats en una informació més accessible.
- S'impulsin els sistemes de rendició de comptes i major transparència.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Millorar el model de prestació de serveis.

- Impuls del programa "Compromís amb la ciutadania", mitjançant el qual els principals serveis donaran a conèixer els compromisos de qualitat de l'AMB.
- Potenciació dels serveis d'Atenció al Ciutadà amb un sistema d'accés àgil, extens i amb uns serveis altament especialitzats.

- Posada en marxa de les clàusules socials en compres i contractacions relatives a pràctiques de RSC per part dels proveïdors, contractistes i concessionaris de serveis.
- Aprofundiment de la implantació de les ISO en tots els serveis possibles per establir mecanismes objectius de qualitat en tots els àmbits de l'administració metropolitana.
- Potenciació de la carrera professional que permeti, a més de la promoció vertical, la promoció horitzontal, de manera que sigui possible un desenvolupament professional i tècnic.
- Foment de la comunicació interna, tot potenciant els instruments que impliquin els treballadors i les treballadores en el projecte estratègic de l'AMB.

Potenciar l'e-govern.

- Impuls de tots els projectes de tramitació electrònica per a tots els processos possibles.
- Posada en marxa de la informatització integral dels sistemes de comunicació amb la ciutadania.
- Promoció de l'accés públic a la informació de l'AMB i a les bases de dades i fons d'informació que puguin millorar la transparència, i l'accés per a estudiosos i públic en general.
- Potenciació de l'*open data* (dades obertes) en el conjunt dels sistemes d'informació que es puguin posar a l'abast de la ciutadania, particularment en els aspectes d'indicadors, informacions dels serveis, bases de dades d'utilització acadèmica, etc.

Impulsar les mesures de rendició de comptes i transparència.

- Establiment de línies d'informació per compartir amb la ciutadania, amb informes de seguiment i avaluació dels programes amb els avenços i obstacles destacats.
- Posada a disposició de la ciutadania del seguiment dels plans d'actuació i dels projectes singulars.
- Establiment d'un model sistemàtic de rendició de comptes que mostri la manera com s'administren els recursos públics i el seu impacte.

15.3. ENFORTIMENT INSTITUCIONAL DE L'AMB

La conformació de la nova AMB és un desafiament polític i institucional que requereix prendre decisions de gran abast per poder, de bon començament, establir i consolidar l'estructura de la nova institució i completar la integració administrativa de les anteriors institucions metropolitanes, millorant-ne l'eficiència i aconseguint l'equilibri financer mitjançant un sistema suficient i estable, adaptat a allò que preveu la legislació i que, a més de reforçar la fiscalitat pròpia, asseguri la participació de l'Estat i la Generalitat per tal d'aconseguir la millora progressiva i la viabilitat futura dels serveis metropolitans.

En aquest sentit, caldrà treballar tant a l'AMB com en tots els organismes i empreses que en depenguin o hi estiguin vinculats, per tal d'assegurar el millor compliment dels objectius institucionals sota criteris d'eficiència i racionalitat, garantint la proximitat i participació ciutadana en la gestió i prestació dels serveis públics i el dret a la bona administració (definit en termes de drets d'accés, transparència, informació i foment de la participació), a fi de construir un model d'administració resiliència, sostenible, que aposti pel capital humà de la seva organització i compromès amb els reptes del seu entorn.

Dit això, per enfortir el marc institucional és necessari que:

- Es consolidi una nova estructura institucional i participativa.
- Es millori la capacitat de finançament per a la prestació de serveis.
- Hi hagi una assumpció plena del nou marc competencial i de les responsabilitats atribuïdes.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Consolidar la nova estructura institucional.

- Impuls del conjunt de mecanismes institucionals necessaris per garantir la posada en funcionament de totes les competències que es deriven del desplegament de la Llei de creació de l'AMB.
- Reivindicació de participació activa en la gestió dels serveis de transport i de les infraestructures que siguin competència de l'Estat i que afectin directament l'AMB, com el port, l'aeroport i el servei de rodalies ferroviàries, amb la reclamació de la funció d'autoritat en matèria d'infraestructures.
- Establiment de les actuacions prioritàries per al reconeixement de la funció de capitalitat d'acord amb els reptes actuals plantejats, en especial en el referit als recursos necessaris.

Millorar la capacitat financera.

- Estudi i impuls d'un règim financer especial amb nous instruments, amb la consolidació d'una organització econòmica i financera específica de l'AMB.
- Reclamació a l'administració central de l'aplicació dels compromisos de la Carta Municipal de Barcelona en allò referent als fons d'assignació a l'AMB.
- Petició al Govern de la Generalitat per tal que l'AMB compti amb una assignació en el Fons de Cooperació Local de Catalunya que sigui coherent amb la seva condició de territori singular, sense detràure, però, recursos municipals.
- Participació de la gestió dels fons europeus que es gestionaran des de Catalunya i Espanya en el període 2014-2020, especialment el Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER) i el Fons Social Europeu (FSE).

Assumir competències i responsabilitats en l'àmbit metropolità.

- Incorporació de les competències pertinents segons la Llei 7/2010 de creació de l'AMB.
- Clarificació del marc competencial en matèria de transport i mobilitat amb el traspàs de competències, recursos i autoritat a tal efecte.
- Redacció dels instruments clau per al desenvolupament urbanístic del territori, PDUM i POUM, i establiment dels mecanismes d'aplicació.

15.4. CIUTADANIA I TEIXIT SOCIAL I ECONÒMIC

El grau de complexitat de les societats contemporànies requereix el concurs dels diversos actors socials i de la ciutadania per al desenvolupament de la societat. Tal com es deia abans, ja no n'hi ha prou amb centrar exclusivament la legitimitat democràtica en els estrictes processos electorals, sinó que aquests s'han de complementar amb altres models i instàncies de legitimitat que depenen, en bona mesura, de la capacitat de concertació, col·laboració i trobada de mecanismes de complicitat amb els diferents grups de la societat i de la capacitat per garantir la plena participació de la ciutadania.

Els avenços en la governabilitat passen per reformular i democratitzar la relació entre el govern metropolità i l'entorn social que l'envolta, i per promoure iniciatives que permetin comunicar i interactuar millor, mitjançant:

- Sistemes de comunicació oberts, aprofitant tots els canals possibles, especialment les tecnologies de la informació.
- Mecanismes innovadors que possibilitin copsar de manera objectiva i proactiva les necessitats i demandes emergents.
- Impuls d'una política d'inclusió i interlocució amb el conjunt d'actors socials en els processos de decisió pública.
- Disseny i impuls de diferents formes de representació de la societat civil per a la gestió dels interessos col·lectius d'àmbit metropolità.
- Recerca de mecanismes de concertació, complicitat i cooperació en la promoció de projectes amb el sector privat, amb implicacions fins i tot en el finançament de projectes.

En aquest context, el projecte metropolità exigirà un autèntic compromís amb la participació ciutadana que ha de servir per enfortir i legitimar l'actuació pública, ampliant la pluralitat en el coneixement de la realitat social i, sobretot, plantejant principis de corresponsabilitat i d'accions que involucrin la ciutadania de manera efectiva.

I en aquest context hem de continuar aprofundint en els processos d'aprofitament al màxim d'allò que les tecnologies de la informació i les telecomunicacions (TIC) ofereixen com a noves oportunitats, abans inimaginables, de relació i comunicació amb el ciutadà i d'innovació democràtica.

L'accés a les TIC s'està configurant com un nou dret ciutadà i, per tant, és la nostra responsabilitat facilitar l'accés a aquestes noves tecnologies. La reducció de la fractura digital és un component essencial de la lluita contra l'exclusió social.

Un cop realitzada la diagnosi, per respondre als principals reptes d'aquest àmbit cal que:

- S'augmentin i es millorin nous models de concertació, participació i col·laboració amb els agents i actors pertinents.
- S'aprofundeixi i es consolidi l'ús de les noves tecnologies en tots els processos de gestió, control i relacionals.

OBJECTIUS I INICIATIVES

Impulsar models de concertació i col·laboració amb els actors socials, la ciutadania i altres institucions.

- Desplegament de processos de participació sectorial de diversos actors socials en els projectes de naturalesa estratègica, com els plans a desenvolupar en els propers anys.
- Establiment de mecanismes permanents de cooperació i col·laboració amb els actors organitzats, particularment amb l'Associació del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona.

- Desenvolupament de projectes d'educació i difusió de la realitat metropolitana en temes ambientals, urbanístics, de mobilitat, etc.
- Creació de debats participatius amb la ciutadania en general i amb les entitats sectorials en particular sobre els grans temes de debat metropolità.

Aprofitar al màxim l'ús de les TIC en els processos d'extensió del bon govern.

- Impuls de processos de participació ciutadana amb estratègies de comunicació centrades en l'aplicació de les TIC, tot potenciant, també, els sistemes participatius i de consulta ciutadana basats en la xarxa social digital.
- Desplegament de nous canals de comunicació amb aprofitament de les TIC per a temes que requereixen sistemes de validació de determinades polítiques públiques.

REM

Coordinació General

Santcovsky, Héctor
Montiel, Juan Carlos

Comissió de Seguiment

Alarcón, Antoni
Artímez, José Antonio
Carreras, Josep M.
Conill, Carles
Farrero, Antoni
Lahora, Jordi
Martínez, Pelayo
Montiel, Juan Carlos
Novel, Antoni
Santcovsky, Héctor
Saurina, Eduard
Torra, Ramon M.

Coordinació Tècnica

Soler, Pere
Alier, Sara

Equip de Redacció

Aguilera, Sandra
Alarcón, Antoni

Alier, Sara
Alsina, Guillem
Artímez, José Antonio
Balliano, Marcela
Besa, Dolors
Bigas, Joan M.
Calafí, Joaquim
Carrera, Josep M.
Conill, Carles
De la Torre, Albert
Domene, Elena
Doñate, Isabel
Farrero, Antoni
Fígols, Marc
Frago, Emeteri
Fuster, Jordi
Galletto, Vittorio
González, Carles
Gullón, Martín
Haro, José Luís
Jiménez, Cristina
Juan, Santi
Lahora, Jordi
Lao, José
Lorca, Daniel
Martí, Josep
Martínez, Noemí

Marull, Joan
Montiel, Juan Carlos
Montlleó, Marc
Murrià, Marta
Narvaez, Francisco
Otero, Montserrat
Pérez, Maite
Pérez, Núria
Pié, Núria
Porcel, Sergio
Rodríguez, Gustavo
Ruiz, Ernest
Sanromà, Itzel
Santcovsky, Héctor
Sarasa, Sebastià
Serra, Josep
Serrano, Montserrat
Sodupe, Miquel
Soler, Pere
Soriano-Montagut, Laia
Tarragó, Marçal
Trullols, Joan Miquel
Valdez, Erick
Valls, Jordi
Villalante, Manel

Correcció

Núria Sàbat

Fotografies

© Àrea Metropolitana de Barcelona

Disseny gràfic

Servei de comunicació AMB
ec.iluch

Dipòsit legal

B 4450-2015

www.amb.cat/rem02-2015.pdf

www.amb.cat

© Àrea Metropolitana de Barcelona
© dels textos: els propis autors

Aquest treball ha estat coordinat per l'Àrea de Planificació Estratègica de l'AMB, i ha comptat amb la col·laboració del conjunt d'àrees, àmbits i serveis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, dels serveis i tècnics dels ajuntaments metropolitans, de Barcelona Regional (BR), de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB), d'experts del món universitari i acadèmic, d'entitats i associacions econòmiques, empresarials i socials del territori metropolità, així com de professionals a títol individual.

A tots, el nostre agraïment.

