

**SUGGERIMENTS A L'AVANÇ DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC
METROPOLITÀ, EXPOSAT AL PÚBLIC PER ACORD DEL CONSELL
METROPOLITÀ DE BARCELONA DE 26/03/2019 :**

1. Pel que fa a la documentació de l'Avanç :

Pensem que és molt notable pel que fa a la recollida i representació cartogràfica d'informacions diverses sobre l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Tot i que es fa públic després de 6 anys dedicats a aquesta elaboració, encara presenta algunes llacunes, sobretot les relatives als aspectes econòmics.

2. Pel que fa a la necessitat i la utilitat del PDUM :

Pensem que la inexistència de precedents en el marc dels instruments d'ordenació, atorga al PDUM un ampli ventall d'oportunitats. L'Avanç podria haver estat l'oportunitat per explorar i presentar propostes sense auto- imposar-se limitacions, per a que fossin el centre del debat en el temps de l'exposició pública.

3. Pel que fa a Territori i Govern :

Pensem que la situació de conflicte polític enquistat, i la complexitat i la debilitat de l'autoritat metropolitana poden ser les raons que impedeixen redactar un document/PDUM adequat a l'ambició que Barcelona / metròpolis es mereix.

4. Pel que fa a l'abast de L'Avanç :

Pensem que "el territori mana" i que per tant, moltes de les diagnosi estratègiques en aspectes claus com el desenvolupament econòmic, les infraestructures, l'habitatge i la mobilitat haurien de referir-se, en cada cas, a l'espai regional que els és propi, per be que els escenaris de les propostes es concretin al perímetre actual de l'AMB.

Barcelona, 25 de novembre de 2019

Relació de firmants :

BÀGUENA I MARANGES, CARLES
CARRERA I ALPUENTE, JOSEP-MARIA
CARRERAS I VERDAGUER, CARLES
CLOS I COSTA, ORIOL
CLUSA I ORIACH, JOAQUIM
COMAS I MIRALLES, PERE-MARIA
CONDE I RODRIGUEZ, GLÒRIA
ESTEBAN I NOGUERA, JULI
FERRER I AIXALÀ, AMADOR
JUAN I LLUÍS, SANTIAGO
JULIÀ I SORT, JORDI
LARROSA I PADRÓ, MANEL
LÓPEZ-GRADO I PADRENY, SERGI
MASSALLÉ I PUIG, XAVIER
MIR I TEIXIDOR, ENRIC
MIRA I LOZANO, TERESA
MONTERO I HOMS, SANTIAGO
MORELL I DELTELL, MIQUEL
PARCERISA I BUNDÓ, JOSEP
PIÉ I NINOT, RICARD
PRAT I SOLER, JORDI
RENALIAS I SULLÀ, ANTONI
RODRIGUEZ I CAMBRES, JAVIER
TEIXIDOR I FELIP, CARLES
VIÑOLAS I GARCIA, MARIA-ROSA

ARQUITECTE
ARQUITECTE
GEÒGRAF
ARQUITECTE
ECONOMISTA
ADVOCAT
ARQUITECTA
ARQUITECTE
ARQUITECTE
ARQUITECTE
ENG. CAMINS
ARQUITECTE
ARQUITECTE
ENG. CAMINS
ARQUITECTE
ARQUITECTA
ENG. INDUSTRIAL
ECONOMISTA
ARQUITECTE
ARQUITECTE
ENG. CAMINS
ARQUITECTE
ARQUITECTE
ARQUITECTE
GEÒGRAFA



EXCMA. SRA. ADA COLAU BALLANO
PRESIDENTA DEL CONSELL METROPOLITÀ DE BARCELONA
Àrea Metropolitana de Barcelona
C/ 62, núm. 16-18 edifici A
Zona Franca 08040 BARCELONA

Complementant l'escrit de suggeriments a l'Avanç del Pla Director Urbanístic Metropolità, exposat al públic per acord del Consell Metropolità de Barcelona de 26/03/2019, presentat el proppassat 26 de novembre amb el número de registre d'entrada 9161 a la seu d'aquesta AMB,

Em complau lliurar els textos de les ponències redactades als efectes de l'escrit de referència, pels senyors :

CARRERAS I VERDAGUER, CARLES	GEÒGRAF	2 fulls
CLUSA I ORIACH, JOAQUIM	ECONOMISTA	4 “
JULIÀ I SORT, JORDI	ENG. CAMINS	3 “
LARROSA I PADRÓ, MANEL	ARQUITECTE	2 “
MASSALLÉ I PUIG, XAVIER	ENG. CAMINS	3 “
PARCERISA I BUNDÓ, JOSEP	ARQUITECTE	4 “
	Total	18 “

Barcelona, 13 de desembre de 2019

UN ALTRE PDUM ÉS POSSIBLE? REFLEXIONS PEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC METROPOLITÀ

Carles Carreras, geògraf

La universitat no pot ser aliena en cap cas als problemes territorials i als de la seva ordenació i planificació, ja que s'hi formen una gran quantitat d'especialistes diferents, nacionals i internacionals, que intervindran en el pensament i en l'actuació sobre el territori en les pròximes dècades. Res, per tant, del que afecta aquest tema fonamental ens pot ser aliè. És una responsabilitat que compartim amb d'altres institucions com la representada pel prestigiós Laboratori d'Urbanisme de Barcelona (LUB), de la Universitat Politècnica de Catalunya.

Es presenten aquí algunes reflexions que s'han fet al llarg de la preparació de comunicat final que s'ha consensuat i presentat com al·legació al PDU.

La **primera reflexió** és sobre el que pot ésser considerat com la **crisi** actual de la planificació urbana, que encara no tothom accepta com un fet. Una crisi que es manifesta en una recessió dels estudis urbans, en els nostres àmbits acadèmics i de recerca, respecte a altres èpoques anteriors, especialment entre 1960 i 1990. Estem esperant la publicació del primer volum de les memòries del malaguanyat Joan Anton Solans (1941-2019) que publica el Museu d'Història de la Ciutat (Muhba) que ben segur ha de reanimar el debat sobre el nostre pla general, després de més de quaranta anys d'insòlita vigència. Una crisi sobretot que es relaciona amb la gran onada internacional de neoliberalisme que acompanya la crisi del Capitalisme des de ben entrats el anys 1970, i que, en gran part, soscava els principis de tota planificació. Una crisi que té a veure també amb els canvis econòmics globals, potser la crisi estructural del propi sistema, que enfosqueixen les perspectives de futur i dificulten estratègies i alternatives. A escala urbana, uns dels elements importants potser sigui l'enfortiment del paper de la propietat immobiliària, també globalitzada, que constitueix un fre a la planificació. La nostra Barcelona metropolitana és un cas d'estudi clar d'aquestes crisis diferents que pot puntuar-se en algunes dates clau: de la comarca del 1953, dels plans de l'Àrea Metropolitana frustrats del 1968, al Pla general del 1976 de tanta longevitat al Pla Territorial del 2010, no gaire tingut en compte, fins aquest Avanç de PDU.

Una **segona reflexió** té a veure amb l'**àmbit metropolità** real avui i el possible en el futur pròxim. Cal pensar, primer, si és necessari **delimitar** aquesta ciutat real i, sobretot, preveure'n i decidir la seva expansió o contenció futura. Cal repensar les dinàmiques diferents i contradictòries de la **jerarquia** dels centres urbans dins de l'AMB. L'actual policentrisme polític de base municipal és contrari tant a un possible policentrisme urbanístic, com al social i a l'econòmic. Cal defugir els discursos de grans principis genèrics i fixar uns objectius possibles, encara que siguin utòpics, basats

però en la necessitat de canviar: a) per les **capacitats** (competències de les institucions i encaix de l'AMB dins de tot l'entramat institucional per dalt (sobretot DIBA i Generalitat) i per baix (sobretot municipis, però també districtes i barris); b) compatibles amb les condicions naturals i ambientals les seves dinàmiques; c) coherents amb l'evolució econòmica general (tant global com d'Europa i de Catalunya) i realistes en la formulació d'alternatives locals; i d) que tinguin en compte el temps, les dinàmiques canviants, les evolucions i els seus ritmes.

Una **tercera reflexió** tracta ja d'alguns dels grans dilemes que exigeixen un debat més ampli i obert, tant com unes solucions concretes. La planificació urbana és basada en un conjunt de sabers i de tècniques, que no pot ser únic, apropiat per un sol col·lectiu i que requereix aproximacions pluridisciplinàries. A més la planificació no pot resoldre per ella mateixa els problemes de la societat urbana, tot i que pot ajudar; els problemes socials requereixen polítiques socials. Cal analitzar adequadament quina és l'economia urbana actual, de què viu la ciutat avui; cal saber com es generen les rendes urbanes entre els diversos sectors (indústria, turisme, consum o la simple circulació de capital sense procés d'acumulació). Cal aprofundir i molt els estudis de la situació de l'habitatge (localització, preus, estructura de tinença, usos) i la proposta de solucions. Cal pensar si el mercat de treball no hauria estat substituït ja pel mercat de consum en la configuració de la metròpolis, d'un abast regional molt diferent, quasi global. Caldrà també valorar si l'Àrea Metropolitana de Barcelona contemporània no seria ja un conjunt de grans regions urbanes juxtaposades i en competència (en l'espai i en el temps), amb paisatges diversificats que han digerit la Natura i l'agricultura (parcs naturals i parcs agraris). Caldria finalment retornar al concepte de ciutadà per superar el concepte topològic de veí (empadronat); la societat de la diversitat i de la mobilitat hauria creat ja nous ciutadans.

UN ALTRE PDU ÉS POSSIBLE?.

ASSOCIACIÓ CATALANA DE TÈCNICS URBANISTES (ACTU)

SUGGERIMENTS A L'AVANÇ DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC METROPOLITÀ, EXPOSAT AL PÚBLIC PER ACORD DEL CONSELL METROPOLITÀ DE BARCELONA DE 26/03/2019

Joaquim Clusa, economista

Agraït a l'Associació de Tècnics Urbanistes de Catalunya per poder parlar avui, aquí, i al grup que hem treballat l'al·legació, liderats per en Renalias, que ens ha esperonat.

I també agraït perquè ENCARA puc portar un LLAÇ GROC, sense que me'l facin treure, PER DEMANAR LLIBERTAT I AMNISTIA.

I disculpes per aprofitar part d'aquest 10 minuts per agrair sincerament a totes les persones que m'han ensenyat a treballar la ciutat i el territori, començant per Ernest Lluch i Ros Hombravella en aquell *Plan Director del Àrea Metropolitana de Barcelona* fa 55 anys, on vaig començar a estudiar les 7 comarques juntes dels 3200 km² de riu a riu i fer llistats i llistats manuals dels prop de 170 municipis, inclòs el meu poble, i treballar en els escenaris demogràfics a l'entorn dels 6,5 milions d'habitants. La llista d'agraïments són també per a Solans, Solà, Romay, Hortalà, Maragall, García-Duran, Borja, Casassas, Mangada, Leira, Subías, Serratosa, Esteban, Juan, Carrera, Angelet, Acebillo, Roca, Renalias, Ross, Brahams i García -Bragado, Meléndez. I també a la col·lega Sara Mur pels 120 projectes fets junts, des del 2004, a Catalunya, Espanya i estranger. I a tothom que ha tingut d'aguantar el meu caràcter esquerp, per dir-ho pietosament, en l'exercici d'aquest art menor que encara és l'economia en el planejament de la ciutat i el territori, com sembla el cas del present PDU de l'Àrea Metropolitana, encara que en una bona part és per culpa nostra.

I per començant per les conclusions, deu ser que per raó d'aquesta feixuga motxilla que VULL DEFENSAR AVUI, com fa 55 anys l'àmbit metropolità gran (la *regió*) pel PDU, en la línia que el *territori mana*, que deia el mestre Casassas, per tal de recolzar *l'espai regional per a les diagnosis i les estratègies claus que els hi és propi al desenvolupament econòmic, les infraestructures, l'habitatge i la mobilitat* que direm a les conclusions de la jornada.

I també per defensar que els POUMs que defineixen el règim jurídic del sòl i, per tant, els potencials d'activitat i residència, no ho siguin per a cadascun dels prop de 170 municipis, sinó per la vintena de *sistemes urbans/Àrees Funcionals*, encara que per l'àmbit central, prefereixo que sigui l'Àrea Metropolitana actual, sencera, per història i realitat territorial.

Perquè cal recordar, anant ja als arguments, que el municipi de Madrid, que sempre ha tingut Pla General, té una extensió de 606 km², extensió semblant a la de la nostra Àrea Metropolitana de 636 i una població resident també semblant, a l'entorn dels 3,3 milions d'habitants. Però ULL que Madrid ja va superar, l'any passat els 2 milions de llocs de treball mentre que nosaltres només en tenim 1,5. Cert que amb els àrbitres a favor, però aquesta diferència de mig milió de llocs de treball compten molt en termes de competitivitat econòmica i nivell de riquesa, quina consecució han de ser uns objectius bàsics de tot planejament territorial.

Vull felicitar a l'equip redactor del PDU pels AVENÇOS METODOLÒGICS I D'APORTACIÓ DE CONEIXEMENT INCREMENTAL del document del PDU en discussió. Inclosos els 8 ANNEXOS que són importants.

També haig de dir que als annexos me'n hi falten 3, de molt contingut econòmic: un sobre habitatge que faria de Memòria social, començant pels escenaris econòmics, un altre, que faria d'informe de sostenibilitat econòmica per documentar les desigualtats de les bases fiscals municipals, i un tercer sobre les demandes de sòl i sostre que generen sectors econòmics singulars, com seria el turisme que genera el 12% del PIB regional.

El primer, el de DEMANDA I NECESSITATS D'HABITATGE (I EN ESPECIAL D'HABITATGE ASSEQUIBLE), hauria de complementar la previsions dites demogràfiques, perquè només són els residents de dia. Pels imprescindibles escenaris econòmics, de partida, que poden ser assolits un any o altre depenent de les bombolles i dels esclats, hauríem de fer servir i afinar els del Pla Territorial del 2010, de fa 9 anys (*per un govern catalanista i d'esquerres*, es va dir), que ja són massa anys. S'han d'elaborar per les ben introduïdes Àrees Funcionals (encara que en lloc de 4, crec que haurien de ser 5, individualitzant el Besòs) i per tota la regió, i que arribaríem a la vintena.

El nou annex de les BASES FISCALS MUNICIPALS faria d'informe de SOSTENIBILITAT ECONÒMICA. Perquè cal documentar aquestes desigualtats són de gran entitat a tota la regió, són produïdes per la desigual distribució de l'ocupació de les zones d'activitat (que hi afegeix ingressos i poca despesa social), la desigual valoració immobiliària i l'habitatge unifamiliar que redueix ingressos. L'exemple paradigmàtic és Barcelona que pot tenir, aproximadament, un 60% més ingressos per habitant que les grans ciutats metropolitanes i unes 3 vegades més capacitat d'inversió per resident. Cal compensar; o fer-ho més que ara, perquè els recursos municipals són també un instrument bàsic de cohesió social.

L'altre annex de caràcter econòmic seria el de demandes de sòl i sostre de sectors singulars. El cas més emblemàtic és el del turisme: un escenari és el creixement vegetatiu del model actual de 7 milions de turistes a Barcelona, però un altre és el *model de Viena* o Roma que tenen uns 10 milions de turistes anuals. Des d'una perspectiva regional, cal considerar també les reserves de sòl per a la vinya o els hivernacles, lligats a les necessitats d'aigua i a produccions de qualitat.

La Regió és el mercat real de treball i d'habitatge, dels estàndards de l'experiència internacional, que hauríem d'aplicar. Ho deduïm del bon Annex de comparació entre la població ocupada resident i els llocs de treball localitzats, fent servir la traducció que vaig introduir a finals dels 80 de *resident working population* i *employment located*, del treball d' Smart de 1973.

El municipi de Barcelona té un superàvit equivalent al 24% de llocs de treball ocupats per residents de la resta de la regió metropolitana i de Catalunya. I més enllà dels 15 km, ben fornit de municipis grans, li faltaria un 14% més d'ocupació per equilibrar la seva població ocupada resident. Per tant, ras i curt, els Vallesos, Maresmes i Penedesos, *depenen* dels llocs de treball de Barcelona.

I entre parèntesi, moltes gràcies per haver tancat el contenciós dels 150.000 llocs de treball d'empreses multi-centres i que l'afiliació de la Seguretat Social atribueix al domicili de les centrals de Barcelona. Però, el municipi de Barcelona es queda només amb 900.000 llocs de treball, dimensió important, però lluny de les grans ciutats, com París que crec que té més del milió i mig.

Aquests balanços són el resultat de fluxos molt intensos *en els dos sentits de la marxa*, perquè la gairebé totalitat de municipis tenen més de la meitat de la seva població o dels llocs de treball localitzats que surten o entren del municipi; és a dir que *els municipis no són ciutat*.

El bon annex de potencials d'habitatges (165.000) i de llocs de treball (339.000), de l'Àrea Metropolitana, calculats sobre sòl i sense comptar el patrimoni buit, ens ajuden a estudiar el mercat de l'habitatge perquè són un 14% dels existents, i un 23% dels llocs de treball actuals de l'àrea metropolitana central. Són potencials prou significatius, que demanen actuacions de gestió urbana, més enllà del planejament, en rehabilitació i posada en mercat.

Al bon annex de les *previsions demogràfiques 2017- 2042*, en les quals sempre ens hem quedat curts, destaco que en l'escenari moderat *encara dona com a resultat un creixement que sobrepassa el potencial del planejament*, i que tot i comptant els prop de 500.000 habitatges que quedaran buits per demografia, encara necessitaríem 105.000 habitatges nous. Aquests diagnòstics se'ns fan curts si no hi afegim tot l'espai regional, estructurat, sobretot, per Àrees funcionals/ sistemes urbans.

Per tant, els arguments socio-econòmics que ens justifiquen tot l'espai regional per el diagnòstic i per a les propostes, són els 4 següents:

- la *població resident prevista que ni hi cap a l'AMB*,
- les necessitats d'habitatge pel balanç de noves llars que també la superen
- el dèficit net de llocs de treball fora de l'Àrea Metropolitana, que genera una dependència de mobilitat, segurament poc sostenible
- les desigualtats de base fiscal municipal

La PART PROPOSITIVA DEL PDU parteix de 3 grans objectius generals, 10 objectius específics i 60 objectius instrumentals o criteris. No puc deixar de criticar que són tan generals que tant es podrien aplicar a la revisió del PTPMB, pendent i que sembla inexistent al document, com a un POUM de ciutat gran, i poden justificar, com és el cas, qualsevol proposta. De fet les 4 alternatives, inclosa la del planejament vigent (com alternativa *0*) ho aconsegueixen en diferents proporcions, com ho posa de relleu l'avaluació d'alternatives. I posa de relleu com de difícil és avaluar amb una quantitat tan ampla de criteris, si les alternatives no es documenten amb dimensionaments i els criteris no són quantitius.

Els 6 PLÀNOLS INDICATIUS DE PROPOSTA (estructura blava -11 conceptes-, estructura urbana i social -11 conceptes-, xarxes i infraestructures de mobilitat d'alta capacitat -11 conceptes-, mosaic agro/forestal -5 conceptes-, assentaments urbans -15 conceptes) són ja una bona proporció del POUM futur, especialment en SISTEMES, encara que no en *ZONES DELS DIFERENTS USOS I DIMENSIONATS*. A aquest plànol de proposta també hi trobo a faltar l'espai regional, com a referent: sembla talment que el Pla Territorial del 2010 no imposi cap condicionant. I com a mínim, comparar, en cada cas, les propostes del Pla Territorial, amb els ajustos que fa el PDU, a l'àmbit metropolità.

Però al plànol 6 (PROJECTES METROPOLITANS, ÀMBITS D'OPORTUNITAT I ÀMBITS DE REGENERACIÓ), m'hi faltaria la *llista de les operacions* amb els seus objectius i dimensionats de potencials i necessitats d'habitatge (i habitatge social), població ocupada resident, llocs de treball localitzats i balanç fiscal municipal. De fet, serien els 22@, els Fòrum del Besòs, els Centres Direccional de Cerdanyola, els Carmels o les Marines de la Zona Franca, que són operacions on he tingut la sort de col·laborar-hi, que es proposen.

Esperem poder veure-ho tot completat, aviat. Moltes gràcies.

FONT:

<http://urbanisme.amb.cat/pdu-metropolita/documentacio-avanc>

ÀMBITS	Llocs de treball localitzats 2017	Superàvit / Dèficit amb Població Ocupada Resident	Població Ocupada Resident	% Balanç s./ LTL
barcelona	897.777	- 218.898	678.879	-24%
AMB	1.510.376	- 149.407	1.360.969	
RMB	2.195.840	58.867	2.254.707	
Província BCN	2.402.210	55.454	2.457.664	(tb estranger?)
barcelona	897.777	- 218.898	678.879	-24%
resta AMB	612.599	- 69.582	682.090	-11%
resta rmb	685.464	- 90.540	893.738	-13%
resta província	206.370	- 3.413	202.957	
total província	2.402.210	- 55.454		
Font: Annex 6- Avanç PDU- Àrea Metropolitana				

*Un altre PDUM és possible ?
Reflexions pel Pla Director Urbanístic Metropolità
Aula Magna Universitat de Barcelona
25-11-2019*

Jordi Julià Sort
Camins.cat
Col·legi de l'Enginyeria de Camins, Canals i Ports

En el sí de la Comissió d'Ordenació del Territori i Urbanisme del Col·legi de l'Enginyeria de Camins, Canals i Ports hem elaborat una sèrie de reflexions respecte del document d'avanç del PDU Metropolità, com a contribució al document que estan elaborant conjuntament els col·legis d'Economistes, Arquitectes, Advocats, Enginyers Industrials i Enginyers de Camins. Exposaré aquí algunes de les idees que han estat l'aportació des de camins.

Consideracions respecte del document d'Avanç

En primer lloc, cal valorar positivament la gran quantitat d'informació i la qualitat gràfica del document, si bé cal tenir en compte que s'ha tardat 6 anys a presentar aquesta tasca.

Ara bé, no hem d'oblidar que l'àmbit real metropolità és la RMB, que en particular inclou el Vallès i el Maresme. Qualsevol anàlisi infraestructural, de mobilitat, d'habitatge ... hauria de fer referència, com a mínim, a aquest àmbit. En aquest sentit, sorprèn que en el document presentat no hi hagi pràcticament referències ni al PTM 2007 document bàsics de planejament general en l'àmbit RMB.

Un document de planejament global com el PDU necessita recolzar-se en una sèrie d'anàlisis i de documents de planejament sectorial que son responsabilitat d'altres administracions, dels quals però n'ha de fer una lectura crítica, fent, si cal, noves propostes o aprofundint en les existents per a donar-los més coherència territorial.

La qüestió de l'àmbit està íntimament lligada amb la governança territorial, aspecte que seria interessant que d'una manera o altra fos tractat en un document com el que estem analitzant.

El futur desenvolupament del PDU en àmbits de POUM és un aspecte complex i fins i tot polèmic que caldria haver abordat.

Es troba a faltar un debat previ sobre estratègies metropolitanes, a partir de les quals es desenvolupi el PDUM per tal de donar-hi resposta. Això també té a veure amb la insuficiència d'anàlisis econòmiques del document.

Suggeriments de cara al document d'Aprovació inicial

Habitatge

Cal preguntar-se quant més es pot densificar Barcelona i el conurbat, i quina part va fora de l'AMB. Antecedents com les AREs, amb la seva aposta per la descentralització de les operacions d'habitatge, haurien de ser tinguts en compte.

Cal definir on ubicar els 450.000 nous habitants del període 2019-2042. El planejament actual en pot acollir 250.000. Considerar la possibilitat d'ubicar-los al voltant dels nous nodes ferroviaris (Torrassa, Montcada, Riu Sec/Baricentro ...). I d'aquesta consideració en surt també la necessitat d'analitzar les perspectives de futur de la xarxa ferroviària.

El PDU hauria d'establir normativa que faciliti els processos de regeneració urbana ja que es parteix de la base de què no es creixerà en ocupació de sòl. Els processos de regeneració urbana són molt complexos per la qual cosa caldrà que el PDU faci propostes en relació a la seva governança.

Cal una reflexió sobre les noves tipologies d'habitatge.

Mobilitat

Cal fer una anàlisi de les xarxes bàsiques de mobilitat d'alta capacitat, tant viària com ferroviària, que caldria fer, com a mínim, en l'àmbit RMB, i relacionar-les amb el model territorial que proposi el PDU. Cal que sigui una anàlisi funcional (temps de desplaçament, accessibilitat ...), no tant sols morfològica.

El document planteja que cal apostar per aquelles inversions en mobilitat que permetin transportar més persones amb menys recursos i, d'aquí, es dedueix una clara aposta per la xarxa d'autobusos. Pensem que això és una consideració més pròpia de la gestió de les xarxes, i especialment del repartiment de l'espai del viari, i no tant d'un document urbanístic.

Entenem que una peça clau del model de mobilitat ha de ser el ferrocarril (en totes les seves modalitats: rodalies, metro, tramvia), i per tant el PDUM hauria d'entrar en la comprensió/definició de la xarxa actual i futura, contingudes en documents sectorials com el PDI de l'ATM, pla de Rodalies del MiFo, estudis Adif dels nodes de l'Hospitalet/Torrassa, de Montcada, estudis de la Generalitat per un nou accés de FGC al Vallès. I en particular ha de reservar els espais auxiliars necessaris (tallers, cotxeres, terminals de mercaderies ...) per a fer possible aquest desenvolupament, que seran importants. Però per això cal haver entès bé la lògica del funcionament d'aquestes xarxes.

La xarxa viària d'alta capacitat tindrà un funcionament significativament diferent de l'actual en l'escenari de la desaparició dels peatges, que hauria de ser analitzat i tingut en compte.

Cal tenir en compte la distribució de mercaderies i les reserves (i normativa) de sol que es necessitaran per a desenvolupar aparcaments de camions i punts de trencament de càrrega.

Reserves per a sistemes i equipaments

Al document d'Avanç del PDU es destaca la quantitat desmesurada de sòl potencial destinat actualment al sistema viari. La utilització de la paraula desmesurada pot fer sospitar que existeix una intenció posterior de proposar l'eliminació o reducció d'aquestes reserves viàries.

Des del nostre punt de vista, l'existència de reserves (ja sigui per a infraestructures viàries o per altres usos) és un potencial de l'actual planejament que no s'ha de perdre, tot i que pugui requerir alguns ajustos puntuals.

Cal abordar el problema de les xarxes de serveis, tant de les seves necessitats pel que fa a reserves de sol com de la normativa per al seu desenvolupament.

Metabolisme urbà

Cal que la normativa urbanística i d'edificació inclogui de manera expressa mesures impulsores del canvi de model energètic. Si això no s'estableix com a obligació des del PDUM, després és difícil introduir aquests temes nous.

També caldrà que a la normativa urbanística es parli de reserves per a la correcta gestió de residus.

El PDU de l'AMB

Aquest acrònim, que vol dir “*Pla Director Urbanístic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona*”, vindria a ser l'encàrrec de planificar la Barcelona metropolitana del proper futur. Porta uns sis anys de feina i uns quants milions d'euros invertits i tant sols ha arribat a un avanç de pla, essent solament un tímid pas de cara a renovar l'anterior Pla General Metropolita del 1976. El document de l'avanç falla per tres raons claus: 1) per àmbit, 2) per manca de perspectiva de governació i 3) per manca de projecte.

És negatiu en l'àmbit perquè avui la realitat metropolitana abasta de Martorell a Granollers i de Castelldefels a Mataró. Aquest territori formaria el continu urbà, del quan en surten braços per la costa, pels rius, per la vall prelitoral. La Barcelona de l'administració metropolitana actual (AMB) aplega només 3 milions d'habitants, pels 5 de l'àmbit real i pels 7 del gran àmbit ferroviari català, el qual ja és a una hora de Barcelona en alta velocitat. Haver-se restringit a l'àmbit de fa més de quaranta anys pot ser una excusa de marc legal, però no justifica el fet que ni els redactors hagin analitzat la dimensió real efectiva. I la dimensió física restringida comporta la impossibilitat de les polítiques metropolitanes d'habitatge, d'espai productiu, de transport metropolità o medi rural... Aquests fets comporten una pèrdua d'oportunitat que paguem amb temps i manca de perspectiva de futur. El PDU tapa amb retòrica allò que caldria haver fet.

En governança caldria també aprendre la de la història i no magnificar el planejament urbanístic per si sol. Si el Pla anterior es va aprovar el 1976, només dos anys abans, 1974, s'havia creat la Corporació Metropolitana. I va ser una excepció, perquè el Pla Comarcal de Sabadell (1978) mai no va comptar amb un organisme similar i la resta de plans de l'entorn barceloní ni es van acabar. Una altra regió de Barcelona hauria estat si en tot l'entorn barceloní el planejament s'hagués acompanyat d'administració. I encara més, Antoni Solans, redactor del pla, va treballar immediatament a l'ajuntament de Barcelona amb una activa gestió urbanística, compra de sòl per exemple, que van encarrilar la Barcelona democràtica i el projecte olímpic.

La governació regional futura no podrà ser un únic organisme rígid, com l'actual AMB, sinó un exercici un pèl més complex, com les grans regions metropolitanes ens ensenyen: París, Londres, el Ruhr... però només el conservadorisme i el control per part dels capitans del Baix sobre la ciutat de Barcelona expliquen l'actual dinàmica reaccionària. I Barcelona es deixa limitar, per més que la retòrica li voli alta.

Aquella visió múltiple dels instruments comportava un projecte urbà molt més sòlid que l'actual. Inspirats en les experiències europees dels inicis del XX (de la Viena Roja a Holanda), en allò que feien els ajuntaments progressistes com a Itàlia i a partir dels nostres moviments veïnals o del Congrés de Cultura catalana, els setanta van emergir amb una gran força municipal que fou, però, pobre en la visió regional. I aquí seguim. Avui l'ajuntament de Barcelona delega en l'AMB la seva dimensió metropolitana, ignorant que la seva ciutadania ja és plenament regional i que es mou en un àmbit molt superior a aquesta institució. L'ajuntament i la mateixa AMB poden exercir relacions internacionals, però ignoren les simples relacions de veïnat. I, mentre estant, podem afirmar a una exposició xinesa que “Catalunya es el país de Barcelona”, però continuem ignorant que el país és una unitat i que la gradació és continua, que no hi dues realitats: Barcelona versus Catalunya, o viceversa. I és així quan massa sovint se'ns diu que sense Barcelona

Catalunya seria la Provença, ignorant que també Barcelona seria Marsella, sense Catalunya.

El projecte metropolità de Barcelona (a escala 7 milions) ha de ser plenament català en el reforçament del sistema de ciutats en base a les relacions d'alta velocitat, amb les més estacions, com ens ensenya la façana atlàntica de Galícia, com serà plenament regional (escala 5), amb Vallès, Maresme i Baix Llobregat, i consolidarà la ciutat del litoral (dimensió 3). Aquest projecte representaria que la Barcelona regional (escala 5) seria el 70% de París i no només del 50%, com ara. Representaria una visió de la capital més relligada al conjunt de la vall interior o prelitoral, amb la costa, com també, els grans eixos de país. Significaria qualitat al Maresme, allargar-hi el 22@ barceloní i que deixés de ser suburbi residencial de la capital, significaria endreçar decisivament l'entorn de SEAT a Martorell, portar la universitat a Granollers, etc., etc.

Planteja, imagina, preveu... alguna cosa d'aquestes el PDU?. No, simplement ho tapa, ho nega, no li obra cap porta.

manel larrosa
novembre 2019.

El Pla Director Urbanístic de l'AMB en el marc actual de la Planificació Territorial i Sectorial

Visió del PDU i crisi econòmica-financera

Molts de nosaltres trobem que l'avanç del PDU que se'ns ha presentat no té ni l'àmbit ni el nivell de determinacions adequats per a resoldre les dificultats d'entesa que tenim en l'acció sobre el territori.

Alguns opinen que no es poden fer propostes en l'àmbit AMB sense un estudi global de la Regió Metropolitana real. D'altres que el PDU no pot ser un substitut de la necessària revisió del PGM. També es considera que és una oportunitat que s'ha d'aprofitar per a resoldre determinats complexos i necessaris encaixos d'ordenació, localitzats a les comarques litorals.

De fet el PDU de l'AMB es redacta perquè així està establert legalment (Llei 31/2010 de l'Àrea Metropolitana de Barcelona). El tema és que la posició dels redactors i dels diferents agents pel que fa al seu abast i determinacions queda condicionada, ja no només per la, potser, dubtosa determinació legal que implica la seva redacció, sinó pel moment difícil pel qual passa la planificació territorial i sectorial.

Hem patit i encara estem patint una forta crisi financera de les administracions públiques que ha limitat terriblement les possibilitats d'intervenció en el territori.

Aquest fet, que arrosseguem des de fa anys sense veure clarament la llum al final del túnel, ens ha arrossegat a certa frustració en relació a les expectatives creades abans de la crisi i potser a una certa falta de confiança en els processos i determinacions de la planificació territorial i sectorial. La discordança però, s'ha produït en el ritme i possibilitats d'inversió; no pas en els processos seguits pels plans vigents. Cal, per tant, reprogramar el que convingui reprogramar, sense vergonya de reconèixer que no hem pogut fer el que dèiem que faríem, i revisar el que convingui revisar, amb visió i confiança en el futur i no pas creure que estem condemnats a administrar uns pressupostos insuficients o miserables.

Àmbit

Tenim un problema d'àmbits dels instruments de planificació. Dona la impressió que aquests s'estan determinant més per raons històrico-polítiques o sentimentals que no pas per raons purament geogràfiques.

No és només un tema de la bondat o no de l'àmbit de l'AMB com a àmbit de planificació. També recentment l'Autoritat del Transport Metropolità ha modificat els seus àmbits de planificació, tant pel que fa al Pla Director de Mobilitat, com al Pla Director d'Infraestructures, que han passat a ser d'àmbit provincial, sense que sembli justificat des d'un punt de vista geogràfic.

Similarment els plans zonals de camins, és a dir els plans de carreteres de tercer nivell funcional, que havien de ser formulats d'acord amb els àmbits de la planificació territorial parcial, han estat o estan sent redactats d'acord amb els límits provincials.

Per altra banda, s'efectuen treballs geogràficament molt interessants, com pot ser, per exemple, la zonificació a efectes de qualitat de l'aire, als quals no se'ls dona la importància que tenen.

Els àmbits de gestió estan condicionant els àmbits de planificació, quan molts cops aquests àmbits de gestió provenen de decisions històriques que haurien d'estar superades, com la divisió provincial de 1833 (ja concebuda el 1822) o l'àmbit del pla comarcal de 1953.

Jerarquia i credibilitat

Properament veuran la llum pública dos instruments de planificació d'infraestructures:

- El Pla Específic de Mobilitat del Vallès (PEMV). La seva necessitat va sorgir de la manca d'entesa que es va produir en el moment d'aprovar el Pla Territorial Metropolità, el 2010, respecte a la necessitat o no de la B-40 entre Terrassa i Granollers.
- El Pla de Rodalies de Barcelona, que és una revisió de l'anterior "Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías de Barcelona 2008-2015", que comportava una inversió de 4.000 M€ que es va veure frenada per la crisi a la que hem fet esment.

Ambdós plans comportaran profundes revisions a la baixa:

- El PEMV no analitza el conjunt d'infraestructures previstes pel Pla Territorial Metropolità en el Vallès, sinó que es limita a proposar les que tenen alguna possibilitat d'avançar abans del 2026 i, per tant, en certa manera implica una desprogramació de les que no contempli.
- El Pla de Rodalies que ens presentaran comportarà una forta disminució d'actuacions respecte a l'anterior, buscant també ser possibilista a curt termini.

La qüestió especialment significativa, però, no és tant que siguin revisions a la baixa, sinó que es concebin en gran manera de forma deslligada de la planificació territorial, és a dir del Pla Territorial Metropolità de Barcelona.

Més endavant ens presentaran el nou Pla Director d'Infraestructures de l'Autoritat del Transport Metropolità i tot apunta a que en ell es continuarà plasmant la millora del sistema d'infraestructures del transport de forma deslligada de les altres polítiques d'intervenció del territori, que només poden ser coordinades a través d'instruments de planificació territorial com el PTMB.

De fet, l'avanç del PDU no és aliè a aquesta qüestió en la mesura que li atorga al PDI un paper definitori de les infraestructures del transport que no li correspon.

El PDU s'ha de sotmetre al PTMB. El PDI, tant pel seu caràcter sectorial, com per l'organisme que l'impulsa, com pel seu abast temporal, hauria de ser més un instrument de programació que no pas un instrument d'ordenació territorial.

En qualsevol cas, cal preservar el principi de jerarquia normativa.

Eficiència versus equilibri territorial

Cal que la política d'infraestructures no es deslligui de la resta de polítiques públiques i cal també, per una banda, que, si és necessari, sigui usada per assolir altres objectius d'ordre superior i, per altra banda, eviti efectes adversos sobre altres necessitats, com les d'igualtat d'oportunitats, preservació ambiental o equilibri territorial.

Abans que les infraestructures del transport ve la mobilitat.
Abans que la mobilitat ve l'accessibilitat.
Abans que l'accessibilitat ve el país que volem.

I és el país que volem el que ha de guiar el conjunt de polítiques públiques. En aquest sentit convé recordar l'article 2 de la Llei 23/1983 de política territorial, que diu:

L'administració de la Generalitat, aplicant les prescripcions d'aquesta Llei ha de prendre les mesures necessàries per a assegurar la utilització adequada del territori i per a promoure el desenvolupament socio-econòmic amb criteris d'equilibris social i territorial.

I desenvolupa en el seu article 3:

Les mesures que adoptarà l'Administració de la Generalitat en el marc d'aquesta Llei han d'ésser les adequades per a:

- *Fomentar el creixement econòmic, l'augment del nivell de vida i la millora de la qualitat de la vida especialment a les zones del territori que pateixen problemes de despoblament, de regressió o d'estancament.*
- *Regular el creixement econòmic i d'activitats a les zones que pateixen problemes de congestió, a fi de millorar-hi la qualitat de la vida.*
- *Fomentar una qualitat de la vida millor en tot el territori.*

És simptomàtic, en aquest sentit, l'evolució en els objectius que ha sofert el Pla Director de Mobilitat de l'ATM:

- En el del 2008-2012 hi havia l'objectiu de mobilitat eficient al costat dels de mobilitat integradora i mobilitat equitativa.
- En el del 2013-2018 només s'indicava l'objectiu d'incrementar l'eficiència del model de transports.
- I en el del 2020-2025, a més d'indicar l'objectiu d'incrementar l'eficiència del model de transports, es diu que s'ha d'incidir en l'urbanisme per tal que eviti la separació d'usos i promogui la ciutat compacte. És a dir, que no dona cap paper a les infraestructures del transport com a element estructurant del territori.

L'eficiència del sistema de transports no pot ser un objectiu, que, per sobre dels altres, impliqui o pugui implicar incrementar els desequilibris, crear congestions o fomentar una qualitat de vida pitjor en alguns barris, ciutats o sistemes urbans.

Conclusió

En definitiva, cal que reclamem el valor de la planificació territorial i cal que recuperem la il·lusió per tenir un país millor ordenat i millor per a tots els ciutadans.

XAVIER MASSALLÉ I PUIG
Enginyer de Camins, Canals i Ports

UN ALTRE PDUM ÉS POSSIBLE? REFLEXIONS PEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC METROPOLITÀ
AULA MAGNA DE LA UNIVERSITAT DE BARCELONA DILLUNS 25 DE NOVEMBRE 2019

organitzat per l'agrupació de tècnics Urbanistes de Catalunya

*On centrar el debat en el temps de l'exposició pública del PDU
metropolità?*

PONÈNCIA

Josep Parcerisa, arquitecte, catedràtic d'urbanística. ETSAB UPC

Bon dia. Agraïxo la invitació i la iniciativa de l'acte. Però em permetran que vagi directament al gra atès que convé tenir temps per tots: "és possible un altre PDUmetropolità?"

Estudiat l'Avanç posat a pública informació encara em pregunto, com i perquè ha de servir un pla director urbanístic metropolità?

No té resposta fàcil. D'acord. Tothom sap què vol dir fer un pla general, ara POUM. Construeix equacions d'equilibri generals organitzades en dos grans universos: la qualitat del sòl i els sistemes. Un nou POUM ha de tenir per missió reformular-ho.

Però, què hi fa pel mig un pla director metropolità?, i amb més raó si és urbanístic?. No té antecedents en la nostra cultura. Té inconvenients, la incertesa, però alhora té una enorme avantatge: es pot inventar, es pot imaginar què convindria que fos.

El PDUmetropolità no està incrustat o articulat en la jerarquia del planejament sinó que, en bona mesura és un vector lliure. Amb quina missió?. Al meu entendre ha de servir per construir una imatge del futur que tingui dues característiques: que sigui dinàmica i a termini pròxim. És a dir: vindria molt bé que fos lleugera.

Al PDUmetropolità se li pot demanar que consulti, que ausculti la realitat social, empresarial, sectorial... molt bé. Això és precisament el que l'Avanç ha fet abastament, però a condició de traduir-ho amb un/s projecte/s, fesomia/es, en una específica disposició diversa de les coses. I de coses noves. Això és el que l'Avanç no gosa o no pot; aquí és on s'esmuny.

Portem més de quaranta anys explicant que en urbanística la relació entre anàlisi i proposta no es lineal: cal dibuixar d'antuvi i iterar. Exactament això, literalment, dibuixos que encomanin projectes, expressió de lo nou, de la voluntat de canvi, de (cert) risc.

Per entendre'ns, què vol dir tenir projecte urbanístic?

A principis del segle XX, de la mà del catalanisme polític a l'Ajuntament de Barcelona (1905), el regidor Puig i Cadafalch va desenvolupar una idea figurativa i dues obres mestres: la confirmació del nou centre de gravetat a la frontissa del Portal de l'Àngel amb l'eixample (la plaça Catalunya) i convertir la mola de Montjuïc en una acrópolis amb una estratègia d'eix monumental a

JOSEP PARCERISA
608788210arquitecte
RamblaMercedes7,6è
08024BARCELONA
+34.932850459
pep@parcerisa.cat
www.parcerisa.cat

contrallum i des d'un lloc inexistent (la plaça Espanya). Extraordinari. Si avui tornés Puig ho trobaria essencialment com ho va dibuixar.

No hi havia PGM ... es diria; i amb PGM, què ens ha passat?

Ara fa més de 30 anys l'alcalde Pasqual Maragall amb Oriol Bohigas, amb un PGM acabat d'aprovar (1976) van fer el primer PDU de la era moderna: definir / inventar les 4 àrees olímpiques. Va ser l'inici de la obertura al mar (la Vil·la Olímpica) / posar en joc el parc equipat de la vall d'Hebron a les rieres d'Horta, la més sorprenent / encarar Montjuïc, la lliçó pendent des del juliol del 1936 / i endreçar els clubs de la Diagonal. Quasi alhora, Joan Busquets va formular deu àrees de nova centralitat de les quals algunes es van desenvolupar a fons com Renfe-Meridiana o L'Illa Diagonal. D'altres van ser re formulades uns anys més tard, es va obrir la diagonal baixa i encabat el Fòrum que la va dur pel litoral enfilant el Maresme. I d'altres projectes resten empantanegades com Sagrera mentre que noves imatges esdevenen poderoses com la llera del riu Besòs convertida en un magnífic parc metropolità.

Com s'ha fet metropolitana Barcelona?. Conduïda per projectes de gran mida i ambició que segueixen el tempo dels anhels i les agendes socials i polítiques que fan la pauta a cada moment. Un procés dinàmic de Projectes Urbans Integrats (manllevat dels PUI del Medellín d'Alejandro Echeverri) dibuixats amb PDUs *avant la lettre*.

Què és doncs ara el PDUMetropolità? La formalització jurídica que les lleis metropolitanes del nou segle ofereixen per fer allò que ja hem demostrat saber fer *avant la lettre*. Un marc institucional per aquesta mena d'ambicions.

La gran paradoxa és que, convocats a l'Avanç, el projecte no ha comparegut. Hi ha bones intencions, ingents quantitats d'anàlisi ambientals però això no és construir una imatge.

En els pocs minuts que em queden crec que tinc l'obligació de ser positiu, és a dir pro-positiu. Soc aquí perquè tinc la percepció de que és urgent ser-ho.

BARCELONA ENLLAÇOS

La ciutat compacta (que és una part del mosaic metropolità, la de l'abast metro, per entendre'ns) serà cada cop més un camp d'intensificació urbana i, per tant, haurà d'abordar polítiques de reforma interior, remodelacions i canvis a les infraestructures (viàries sobre tot, inclòs la domesticació d'alguns treballs). Pot ser positiu. Des de 2011, a l'ETSAB, venim treballant als tallers del Laboratori d'Urbanisme amb la idea de definir nous enllaços www.lub.upc.edu/bcnlinks

Es podria fer amb Modificacions Puntuals del PGM com fins ara? Potser sí. Però el Pla Director ha de permetre potència i cobertura administrativa, atès que els reptes han guanyat complexitat. Per entendre's:

No té cap sentit que l'Hospital de Sant Joan de Déu hagi de créixer en aquell niu d'àligues que és Finestrelles quan podria créixer baixant al peu de la Diagonal. Però hi ha un nus viari entre la Ronda de Dalt i la Diagonal que consum sòl absurdament com si estigues en mig del no res. Desmuntar-lo no té cap dificultat estrictament funcional, però està entre Esplugues, l'Hospitalet i Barcelona. Per a tots tres municipis és un enclavament al límit de terme. L'Autoritat Metropolitana ha de prendre la iniciativa. Un Pla Director, en tant que pla més estratègic, hauria de ser capaç d'identificar-ho com quelcom propi i específic. I fer-ne plat.

JOSEP PARCERISA
608788210arquitecte
RamblaMercedes7,6è
08024BARCELONA
+34.932850459
pep@parcerisa.cat
www.parcerisa.cat

I com aquest cas n'hi ha uns quants més; grans forats negres on cal desenvolupar projectes urbans integrals; llocs metropolitans desmanegats degut a desconexions cròniques convertides en ferides per a la integració dels teixits i la construcció de nous districtes. Avui aquestes grans ferides / oportunitats estan situades preferentment en les cruïlles entre termes municipals:

Barcelona - Santa Coloma: la presó de la Trinitat a més a més de ser un pla de millora per completar el teixit hauria de ser l'oportunitat de connexió amb Can Zam i Singuerlin fent nous accessos al parc del riu amb una nova lectura dels itineraris urbans aigües amunt del Besós.

Per l'eix Guipúscoa, de Barcelona a Sant Adrià cal proposar com transformar un tram de carretera (encara!) en un barri nou

A la Gran Via, de Barcelona a Badalona passant per Sant Adrià, la línia 5 del TRAM podria reduir el temps de trajecte a Glòries un 30% si seguís un traçat millor que l'actual.

El *calaix de Sants* que ara s'estronca a Riera Blanca podria avançar fins l'avinguda Catalunya d'Hospitalet i fins el parc de les Planes de manera que obrís un nou enteniment dels teixits urbans, ara mosaic desorientat

Entre l'Hospitalet i Cornellà, Almeda pot ser l'epicentre d'un gran i decidit projecte d'intensificació d'activitat i d'habitatges que permeti, mitjançant les clàssiques estratègies de compensació, el rescat de sòl per ampliar el parc agrari del marge esquerre del riu (que encara és possible!)

El més gran forat a la Barcelona compacta és l'entorn l'Hospitalet / Esplugues: Can Pelegrí, Can Buixeres, Montesa (tot en els entorns de les estacions de la L5 del metro). Torrents vius i nous barris han de ser protagonistes d'un gran projecte en un entorn ara desmanegat.

El PDU Gran Via- Llobregat és tímid i contrasta amb els temps en que l'ajuntament de l'Hospitalet proposava desmuntar el nus viari de la C31 amb la B10 /autovia de Castelldefels (1998). Un altre cop estem davant de l'efecte cruïlla: un *no mans land* entre L'Hospitalet, el Prat i Barcelona.

A la conferència inaugural dels workshops del PDU (2 desembre 2013) vaig afirmar que el PGM ha fet possible polítiques urbanes cenyides al principi de subsidiarietat, basades en l'empenta dels alcaldes dels municipis de l'àrea. Bé, en la dialèctica entre operacions micro i descentralitzades i les de gran calat que ambicionen la ciutat competitiva en el concert internacional, ara cal reivindicar la mirada llarga que van tenir els presidents Puig i Cadafalch i Pasqual Maragall.

Barcelona concentra una condició essencial, és la capital d'un país i aspira a seguir present entre les ciutats europees més dinàmiques. A Copenhaguen és espectacular la transformació que estan duent a terme a banda i banda del Havn, el port històric i en canal pel centre de la ciutat, a Hamburg HafenCity és la més gran operació immobiliària del seu gènere, a París porten més d'una dècada *grapant* el Boulevard Périphérique, a Londres van aprofitar els jocs olímpics per la gran operació vers l'est, Stratford.

Reclamo simplement posar l'urbanisme *clàssic* a l'agenda del PDUMetropolità. No és doncs tan distint del que plantejava Eugène Hénard entre 1903 1909 sobre les transformacions que calia fer a París. No és tan distint del que va formular Philippe Panerai, *Paris Métropole, formes et échelles du Grand-Paris*, el 2008.

DELTÀPOLIS

Last but not least. El PDUM també ha de tenir una missió mes singular, disruptiva, menys clàssica.

El desplegament de la metròpolis al delta del Llobregat és el repte general més crític per a les generacions de la primera meitat del s XXI a la Barcelona litoral. Cal construir una política i una imatge (*directrius urbanístiques*) que evitin que el seu destí sigui inexorablement l'ocupació banal. Com qui no vol; amb esgarrapades, ara un bocí per aquí, ara un altre per allà s'ha anat tirant de beta les darreres dècades. Això és un repte que demana construir consciència sobre l'agricultura, la pineda i els aiguamolls; s'està fent i es fa prou bé i l'Avanç en parla, però sense prou esma, sense *directrius urbanístiques*.

No em canso de repetir que una de les meravelles de les que ens hem de sentir orgullosos com a país i com a ciutat és la visió de Collserola des de la torre Foster, com a serralada forestal salvaguardada de la ocupació urbana / antròpica massiva.

A diferència de Collserola (on el mot d'ordre era preservar) aquí em sembla que caldrà de-construir infraestructures, esborrar petjades i fer-ne poques i ben noves; qüestionar inèrcies (quan només es justifiquen per especulació Immobiliària / AENA sobretot)... d'això voldria que l'Avanç PDU en servís un tast vigorós. *Directrius urbanístiques*

Al delta cal ser conscients que caldrà re-orientar els interessos dels grans propietaris que no son altres que AENA, l'autoritat portuària, el Consorci ZF i el ministerio de Fomento. Ells son avui els amos, Goliat. Els poders locals son davids. El PDU hauria d'*empoderar* els davids amb *directrius urbanístiques* (un pla, uns projectes urbanístics?). La metròpolis ha de reconèixer que el delta no pot funcionar a trossets, de Viladecans, de Sant Boi, de Gavà... però que és un mosaic clau pel funcionament de la economia del país: és DELTA-POLIS. Cal l'impuls d'una instància més enllà de sumes aritmètiques. Segurament son decisions molt polítiques... Polítics: hi som a temps. Amb tenacitat i visió podríem tenir en poques dècades un delta metropolità modèlic a la mediterrània occidental.