

- Per altra banda, la recuperació de Ciutat Vella és un objectiu, en qualsevol cas, assolible a mitjà o llarg termini, cosa que està força clara si atenem a les següents consideracions:

- . La pèrdua de població. Disminució de 60.000 habitants entre 1970 i 1980.
- . L'estructura d'edats, amb clar predomini de les franges d'edat avançada.
- . El patrimoni públic del sòl. A més del que ocupen els nombrosos edificis públics, el que van motivar les expropiacions amb objectius viaris.
- . La posició urbana i l'existència d'edificis, equipaments i espais públics de primer ordre.

A les quals caldria afegir les següents circumstàncies o actituds de caràcter operatiu, que hi són perceptibles:

- . La ja iniciada actuació al front marítim de la Ciutat Vella, amb la construcció del Moll de la Fusta.
- . Una posició més selectiva pel que fa a la rehabilitació d'edificis.
- . Una actitud menys rígida en relació a la relocalització dels residents, recorrent al mercat d'habitatge de segona mà de tota la ciutat.

- A més de la intervenció en obra públic, serveis i habitatge, caldrà abordar la problemàtica social del Districte, la qual

cosa sembla que haurà de passar per les següents línies d'actuació:

. Higienització social, en el sentit d'erradicar usos indesitjables, en la mesura possible. Plantejar si cal la conveniència d'un "red light district" perfectament delimitat.

. Fomentar una certa substitució de la població, per equilibrar la composició social del barri. Sembla inevitable que la recuperació ciutadana de la ciutat vella comporti algun grau de "gentryficació", el qual s'ha d'entendre com un fenomen positiu.

. Reforçar l'estructura social bàsica del barri, mitjançant la dotació d'equipaments i la previsió d'habitatge de promoció pública que eviti el desplaçament dels extractes de població més integrats.

- Un diagnòstic a l'horitzó 2.000 és força difícil, ja que depèn molt de l'eficàcia de la societat creada.

Atesa la inèrcia inicial d'aquests tipus d'actuació, no són esperables resultats gaire importants els primers anys, si bé per raons òbvies cal suposar que es portaran a terme les operacions necessàries per obtenir un canvi d'imatge per a 1992.

El termini de dotze anys és prou llarg per suposar que, l'any 2.000, s'haurà obtingut un grau considerable de recuperació del barri.

La Costa Metropolitana

- Als primers 80 es pot situar l'inici d'una renovada preocupació per la costa com a component del territori i de la ciutat que té singulars possibilitats de gaudiment pel ciutadà.

Això va tenir un primer reflex a l'àmbit barceloní amb la proposta urbanística d'organització dels Jocs Olímpics, que tenia com a objectiu més important la remodelació del front marítim de Carles I - Poble Nou, i amb el projecte i posterior construcció del nou espai urbà del Moll de la Fusta.

L'any 1983, la C.M.B. va posar en marxa l'estudi global de la costa metropolitana, el qual va ser aprovat, amb caràcter d'Avenç de Planejament, el 1985 i del que derivaren algunes modificacions del P.G.M., aprovades per la Generalitat, l'any 1986.

També a nivell estatal es dona l'esmentat interès per la costa. Tot el replantejament de les tècniques de recuperació i protecció de platges n'és una primera mostra. Posteriorment, l'elaboració de la Llei de Costes que, si bé pateix d'un esquematisme que sembla ser congènit del MOPU, té la clara voluntat de recuperar l'espai costaner per al ciutadà, n'és la prova més recent.

Ens trobem, doncs, amb la presència d'un sentiment unànim pel que fa a la valoració de la costa com un bé irrenunciable i del que s'han d'obtenir els més alts rendiments per a la ciutat.

- La recuperació de la costa per al gaudi dels ciutadans té efectes benèfics a dues escales:

. Sobre el teixit més pròxim, on s'aprecia un canvi real d'ambient. Recordem el canvi clarament perceptible a Badalona, els mesos d'estiu, des de la recuperació de la platja o el que ha representat la plena posta en servei del Moll de la Fusta, a Barcelona.

. L'enriquiment de l'oferta que representa la costa metropolitana com a subministradora d'un ventall variat de possibilitats. Subratllem el molt diferent caràcter que tenen els fronts marítims a llevant i a ponent del municipi de Barcelona.

- La plena recuperació de la costa depèn de l'efectiu sanejament de les aigües que aboquen al mar. Per això, el termini del pla de Sanejament són les fites sobre les que s'articularà el procés de recuperació. Recordem que, d'una banda, estan en procés d'ampliació les depuradores de Gavà-Viladecans, i la del Besòs, que ha de rebre l'aigua que depurava la del Bogatell, la qual se suprimeix. Els terminis d'aquestes ampliacions se situen abans de 1992.

La depuradora de Sant Feliu de Llobregat està en execució i se'n preveu l'entrada en servei per a l'any vinent. La depuradora de Montcada es preveu que pugui entrar en servei l'any 1991.

Resta la important depuradora del sistema Prat-Barcelona, que ha patit un cert endarreriment per la refosa de dues, en una sola i per la discussió de la localització d'aquesta, en funció del previsible desviament del Llobregat. Tanmateix,

no sembla que la seva posada en marxa hagi d'apartar-se gaire de la data de 1992.

Com es dedueix, l'objectiu de millora de la qualitat de les aigües és assolible a curt termini.

- La recuperació i la potenciació del front costaner és, per tant, un procés ja engegat i que es desenvolupa segons els següents tipus d'operacions:

. Promoció i dinamització d'operacions de remodelació o posada en servei dels sectors més significatius. A més de l'actuació de la Vil.la Olímpica, podem fer esment del sector ERT, a Montgat, del Port de Badalona o del Remolar, a Viladecans; es tracta de tres actuacions que es poden considerar iniciades.

. El tractament dels espais públics constitutius del front marítim, bàsicament passeigs marítims -Badalona, Castelldefels, Barcelona, ...-, i àrees de parc -El Prat de Llobregat, Gavà, Barcelona, Sant Adrià, ...-.

. La provisió d'accessos i la dotació de serveis a les platges.

- Assatjant una certa prospectiva de realitzacions, l'any 92, ultra el front de la Vil.la Olímpica, poden estar perfectament encarrilades i, en bona part, executades, les actuacions dels sectors ERT i Remolar, els passeigs de Castelldefels i de Badalona i el front de Gavà. La plena

recuperació dels fronts de Sant Adrià de Besòs i del Prat de Llobregat no es dinamitzarà fins a l'entrada en servei de les depuradores que millorin la qualitat de les aigües dels rius respectius.

Altres actuacions, com ara el port de Badalona, o la resta del front marítim de Barcelona, fins al Besòs, tenen unes previsions d'execució a més llarg termini, però l'horitzó de l'any 2.000 sembla suficient per suposar que se n'haurà assolit llavors un bon grau d'execució.

En resum, es pot aventurar que a la fi del mil·lenni, l'espai costaner haurà sofert una radical transformació i que se n'haurà generalitzat el caràcter d'espai atractiu i accessible per als ciutadans.

La provisió de sistemes de transport públic en el sentit de la costa, seria un tema a anar plantejament des d'ara, si bé no és un servei que tingui massa sentit fins que la costa sigui un rosari d'indrets atractius per als ciutadans, per la seva diversa oferta ambiental o de serveis.

Un servei de transport per via marítima, amb una doble finalitat turística-recreativa i de servei públic seria una proposta a considerar. També un tren lleuger elevat o mono-rail podria ser una fórmula interessant per a la costa de ponent.

- Un canvi tan pregon com el que es preveu al front costaner genera importants plusvàlues a les àrees que en gaudirà ambientalment. Només la millora de la qualitat de l'aigua és ja un factor de pes en la variació del valor dels terrenys.

Cal no ignorar que la participació del sector privat a la transformació de la costa es basa en la possibilitat de realització d'aquestes plusvàlues. Tanmateix, caldrà mesurar amb molta cura el balanç de l'operació, pel que fa a la destinació final del plusvalor creat per la inversió pública.

La presència del mar és un bé escàs, però no fungible i de valor creixent. Caldrà, doncs, no precipitar-se en les opcions a prendre, ja que al front costaner es juga una partida crucial per al futur de la ciutat metropolitana.

La Serra de Collserola

- La plena posada en servei de la Serra de Collserola, com a gran parc metropolità, deixarà definitivament superat el passat de Barcelona com a ciutat amb escassetesa de zones verdes.

Per altra banda, Collserola proporciona, per les seves grandària i posició, un tipus de parc molt singular, un tipus de parc que pot fer compatible una notable utilització urbana i donar servei de lleure als ciutadans amb la preservació d'apreciables valors de naturalitat.

- L'objectiu de convertir Collserola en el gran parc metropolità, s'expressà ja al denostat Pla Comarcal de 1953 i va ser plenament assumit i reforçat pel P.G.M. de 1976. L'Ajuntament de Barcelona, des de llavors, va anar constituint un apreciable patrimoni de sòl. És, però, a partir de 1982 quan es dinamitza el procés de conversió

efectiva de la serra en un parc. Adquisicions importants de sòl i l'inici de l'estudi d'ordenació del parc, realitzats per la C.M.B., en són les primeres actuacions. El Pla Especial del Parc de Collserola s'aprova l'any 1987; a l'abril de 1986 havia estat constituït el Patronat Metropolità del Parc de Collserola, el qual va ser, a partir d'aquell moment, qui tenia la comesa de portar a terme les actuacions necessàries, tant en la línia de preservació de la natura i restitució de la massa forestal, com de condicionar-hi els indrets necessaris per a l'ús dels ciutadans.

- L'assoliment del Parc de Collserola és un objectiu plenament assumit i irrenunciable, però cal tenir en compte que es tracta d'un procés força autònom respecte de la resta del territori, especialment en comparació amb els altres dos temes considerats en aquest capítol. Per aquest motiu, podria succeir que per causa de les prioritats o de les necessitats peremptòries d'inversió pública motivades per altres compromisos urbanístics, resulti afectat el ritme de conversió de Collserola en un parc.

- Seria desitjable que Collserola no quedés endarrera de l'evolució general de la ciutat metropolitana que es preveu per als propers anys. Tanmateix, la transformació de Collserola té dues característiques que cal tenir presents, per considerar els ritmes adients o possibles d'aquest procés:

- . La transformació física i la millora de la naturalitat es componen d'una suma d'operacions coordinada pel Pla Especial, però molt desagregables pel que fa a llur execució.
- . El procés emprès pretén compaginar la posta en ús del parc mitjançant les corresponents inversions en obra pública i serveis amb la necessària sensibilització col·lectiva, pel que fa al caràcter i a les exigències del parc. Això és un procés que no es pot desatendre, però que té, per altra banda, unes limitades possibilitats d'acceleració.

- Cal no oblidar que Collserola ja funciona, en alguna mesura, com un gran parc, per a molts habitants de l'àmbit metropolità. A partir d'aquest fet i ateses les circumstàncies esmentades, es pot acceptar que el procés de creació del Parc total sigui relativament més lent que d'altres transformacions territorials.

Tanmateix, el llindar mínim d'aquest ritme no hauria de disminuir el de l'actuació del Patronat, els seus primers anys d'existència. El manteniment de l'activitat i l'interès pel Patronat de Collserola, amb l'efectiva presència de totes les Administracions compromeses, és la clau per a la progressiva obtenció del Parc. Un eventual pèrdua de paper del Patronat podria motivar un retrocés en el procés. Podem convenir que l'àmbit del parc no està en aquests moments amenaçat per iniciatives d'urbanització, però no es pot negar que l'execució de determinats elements d'infraestructura o la implantació de determinats usos podrien afectar-lo negativament. Per altra banda, els valors de naturalitat en un medi com el metropolità són de per si força fràgils. Haver iniciat un procés d'assumpció

col·lectiva de la idea del Parc de Collserola comporta un requeriment indefugible d'atenció permanent.

- Sens perjudici de les consideracions exposades, es poden esmentar com a objectius a assolir plenament, en el termini més breu, i que se suposen obtinguts abans del 2.000, els següents:

- . Ple servei de la xarxa de camins públics
- . Tractament de les portes i accessos al parc
- . Ple funcionament dels serveis en proporció a la intensitat d'ús: contra incendis, informació, vigilància...
- . Regulació efectiva del règim de les Àrees de Reserva Natural

5. XARXA VIÀRIA

- Segurament es en el terreny de la xarxa viària on ens trobem amb més fonamentals transformacions a un termini molt curt.

Com a fites immediatament anteriors de xarxa arterial en el medi metropolità, hem de remuntar-nos al 3^{er} cinturó o B-30, inaugurat l'any 1977, i com a exclusiu exemple des de llavors, al Cinturó Litoral del tram Llobregat, acabat l'any 1987.

- El període 83-88 ha estat, per altra banda, el de recuperació de la preocupació per la xarxa viària que en el període anterior, 79-83, havia estat clarament postposada enfront d'altres interessos prioritaris.

El municipi de Barcelona, en aquest segon període, executa obres d'innegable interès viari, com ara els accessos al túnel de la Rovira i cinturó, el carrer de Rio de Janeiro, el tram del Moll de la Fusta...

A l'àmbit metropolità, la C.M.B. porta a terme obres com ara els accessos al pont del Molinet, els dos ponts de Cristòfol de Moura, el pont del riu Ripoll i la variant de Cerdanyola, que són intervencions bàsiques per al recosit del teixit supramunicipal.

- En aquest moment, el llistat d'obres iniciades o d'immediata execució i que afecten a la Barcelona metropolitana és el següent:

- . En execució, Cinturó Litoral - Conveni amb el MOPU.
- . En execució, 2^{on} Cinturó Barcelona - Conveni amb la Generalitat
- . 2^{on} Cinturó Trinitat-Montgat amb finançament MOPU
- . Túnel de Vallvidrera - TABASA (peatge)
- . Pendent d'adjudicació Autopista Sitges, amb probable variant C-245 (peatge)
- . Variant N-II Llobregat - MOPU

Cal subratllar que la inversió total en vialitat compromesa en aquests moments a l'àmbit metropolità, supera els 100.000 milions de R, sense comptabilitzar el cost corresponent al tram del Segon Cinturó entre Barcelona i el Prat de Llobregat, que encara no té compromís de finançament per part de la Generalitat, malgrat que és imprescindible per al correcte rendiment de la resta d'inversions en cinturons. Cal afegir que, en el pitjor dels casos, aquesta obra començaria a executar-se immediatament després de 1992.

- Es pot suposar, doncs, que els objectius viaris arterials previstos al Pla Metropolità estaran plenament assolits abans de l'any 2.000.

Tanmateix, per al funcionament a ple rendiment del sistema viari metropolità, cal el completament de la xarxa de segon

ordre de la que es poden esmentar alguns elements especialment rellevants:

- . Al terme municipal de Barcelona: els carrers de Prim i de Cristòbal de Moura, la Ronda de St. Martí, el carrer de Santander d'accés al Pont del Molinet, la vialitat associada a la boca nord del Túnel de la Rovira, etc.
- . A la resta de l'àmbit de l'àrea metropolitana: la Ronda Nord de Badalona, la variant de la carretera de Sant Boi a Castelldefels (C-245), l'avinguda de l'Electricitat a Cornellà, la del Carrilet a l'Hospitalet, els laterals de l'autopista a Esplugues-Sant Just i Badalona, la variant de Mas Rampinyo a Ripollet i Montcada i la variant de la BV-2002 a la Vall Baixa del Llobregat, entre d'altres.

Les vies corresponents a Barcelona estan incloses en programes força immediats de l'Ajuntament.

Algunes de les altres vies estaven, en bona mesura, contemplades a programes de la C.M.B. i d'altres són també objectius força assumits per la Generalitat o la Diputació.

Si no fos pels requeriments inversors que té el programa de xarxa arterial, es podria fer la hipòtesi que tot aquest programa viari de segon ordre s'hauria completat pels voltants de 1992. Aquests requeriments, i també el factor negatiu de l'extinció de la C.M.B., poden retardar l'acompliment dels objectius en alguns anys, si bé no és agosarat suposar que s'aconseguiran amb un cert marge abans de l'any 2.000.

Pot succeir que, malgrat la recessió inversora en obra pública que és d'esperar per immediatament després de 1.992, algunes obres no indispensables per als Jocs Olímpics, però iniciades a l'empara del dinamisme d'aquests anys vinents,

estaran ja en execució en aquell moment i s'acabaran de construir algun temps després.

Tanmateix, la part del programa viari de segon ordre que pugui quedar postposat per la prioritat de la xarxa arterial, serà d'urgent execució a partir del completament de les diverses parts d'aquella, ja que la manca de complementarietat a nivell més locals n'afectaria el rendiment.

En qualsevol cas, i en base a l'extensió del període contemplat, podem suposar que abans de l'any 2000 s'haurà assolit pràcticament la plenitud viària del sistema metropolitana. El possible augment d'algunes seccions, i la sempre inacabable millora de la xarxa més local seran, a parti de llavors, les úniques accions físiques d'augment de capacitat del sistema viari.

- El fet que en un moment donat haurem de considerar exhaurides les possibilitats viàries, posarà el problema d'obtenir més alts rendiments viaris en mans de la tecnologia de regulació del trànsit i de dotació de transport públic. Assenyalem que són dos camps en els quals podem esperr notables avenços en el termini que considerem i que per tant, la consecució dels objectius viaris pot permetre un llarg període de funcionament del sistema metropolitana.

- Un aspecte a subratllar és que la construcció de la xarxa produirà efectes higienitzadors i homogeneitzadors del

territori en termes d'accessibilitat. La major part de peces de sòl, més o menys marginals, quedaran incorporades a l'ordre urbà. El teixit deixarà d'englobar àrees una mica misterioses per desconegudes. En alguna mesura, aquesta xarxa contribuirà a posar tota la ciutat a la vista, és a dir, a un reforçament de la idea global de ciutat metropolitana, enfront de les concepcions més particularistes.

- Cal assenyalar, per últim, dos aspectes més a tenir en compte en la mesura que representen un important procés de canvi:

. La configuració dels elements viaris i llur implantació en el medi urbà o rural que travessin.

Si bé la cultura general en aquests aspectes ja no és la dels anys 60, quan primava la pura subjecció als requeriments de traçat, cal dir que la madura superació del "ramblisme" dels anys 80-83 no hauria de portar a caure en passats errors de menyspreu del medi, perill sempre present quan les concepcions projectuals les preveuen en exclusiva els especialistes en carreteres.

. A mesura que la xarxa arterial pren cos, cal plantejar-se la qüestió de la seva explotació: la definició de llur règim d'ús i llur manteniment.

és clar que una xarxa com la que es configurarà no pot ser contemplada en la seva explotació des d'òptiques municipals parcials. Sembla també clar que aquestes vies no hauran de tenir tampoc el caràcter de carreteres amb titularitat del MOPU o de la Generalitat.

Aquesta és una altra funció que justifica també l'existència d'un organisme metropolità amb competències viàries.

6. EL GOVERN DEL TERRITORI I LA GESTIÓ DE L'URBANISME

- Si per al diagnòstic ens basem en fets tan recents com el procés d'elaboració de les Ll.O.T. i en la desaparició de la Corporació Metropolitana, aquest serà força decebeor. tanmateix, en la perspectiva del canvi de mil.leni, podem suposar que s'assolirà una recuperació de la racionalitat.

- En plantejar des de quines instàncies de govern s'ha de desenvolupar la gestió territorial i urbanística d'un territori com l'Àrea Metropolitana de Barcelona, està clar que la Generalitat ha de tenir el paper d'assegurar la coherència territorial de les decisions i actuacions urbanístiques en un àmbit més gran. Això vol dir, en resum, portar la direcció de:

- . La política de sòl industrial
- . La política de sòl residencial
- . La xarxa viària i de serveis bàsica
- . Els elements de serveis
- . Les reserves i espais protegits

cosa que vol dir, d'una banda, actuar en el desenvolupament d'aquestes línies i per l'altra, tutelar la gestió dels Ens locals pel que fa al compliment de llurs directrius.

- La relació atomitzada Ajuntaments-Generalitat té dificultats intrínseques per funcionar correctament. Obliga la Generalitat a prendre partit per opcions de menor escala, cosa que no és de per si rebutjable, si atenem que cada municipi aïllat pot tenir un punt de vista limitat o pot tenir poca assistència tècnica, o pot estar sotmès a pressions indefugibles. Tanmateix, aquest intervencionisme serà conflictiu amb els municipis més importants, amb més solvència tècnica, tot i que és evident que un municipi considerat aïlladament no podrà sustentar altre punt de vista que el municipal, el qual serà insuficient per tractar determinats problemes.

és força clar, doncs, que la instància supramunicipal intermitja entre el municipi i la Generalitat és necessària en una àrea metropolitana.

- L'autoritat local d'àmbit supramunicipal és una escala de corresponsabilització en els problemes del territori i de superació del localisme.

En el terreny de la gestió urbanística, la relació directa Generalitat-Ajuntament pot comportar inevitables tractes diferencials i la implicació de la Generalitat en qüestions de petita escala. Això pot redundar en un foment del localisme, per una banda i per l'altra, té un alt cost en recursos tècnics, si es volen atendre aquests fronts amb un mínim rigor.

Una metròpoli pròspera i creativa requereix transparència, absència de recels i varietat en la solidaritat. No són aquests béns que s'obtinguin automàticament, sinó que cal

treballar-los molt. Només aquesta situació facilitarà una activitat urbanística plenament eficient.

- És clar, per altra banda, que l'àmbit supramunicipal que espera la ciutat metropolitana, no és la Comarca del Barcelonès. Ja sigui per suma -consorci- de Comarques o per variació dels límits d'aquestes, cal assolir un àmbit operatiu, amb la màxima simplicitat institucional i, a la vegada, amb la més alta capacitat d'acció territorial.

- Els darrers quinze anys s'ha passat de l'urbanisme regulador -en el que l'Administració Pública vigila les actuacions privades per tal que aquestes s'ajustin a l'ordre i a les condicions establertes pel planejament-, a un urbanisme que se n'ha dit promocional, en el que el paper de l'Administració Pública s'entén enfocat a l'actuació, ja sigui ocupant el lloc que en altres moments ha correspost als operadors privats o motivant i incentivant aquests per a l'actuació, mitjançant noves fórmules articulades sobre convenis entre ambdós sectors d'interessos.

Si l'urbanisme regulador és l'actitud vigilant pertinent en moments d'eufòria expansionista, l'altre urbanisme és el que cal en èpoques de crisi, per tal d'anar endavant.

- és transcendental que l'Administració Pública tingui la suficient sensibilitat per saber adequar la seva actitud en funció dels requeriments canviants.

En aquests moments, el manteniment d'una actitud promocional, que no matisi el canvi hagut des del 85, i més accelerat des del 86, amb la nominació olímpica, crec que és dolent per a les possibilitats a mig termini de la ciutat.

El clima expansiu de superació de la crisi i la perspectiva dels Jocs del 92, amb els corresponents augments de la inversió pública, aguditzen l'enginy dels privats i creen una sensació de carrera contra rellotge, que poden fer perdre de vista quins són els interessos prioritaris de la ciutat.

- Cal revisar el criteri de considerar habitualment prioritària l'actuació a la reserva i cal limitar el crèdit dels punts de vista excessivament sectorials o fragmentaris, que els darrers temps han estat prevalents enfront d'un urbanisme amb voluntat de comprensió global que va ser qualificat de no possible.

- és una dinàmica preocupant que cada cop més les actuacions concebudes per particulars i institucions es fan públiques amb notable despreocupació del que estableix el planejament aprovat. Aquí es podrien esmentar com exemple diverses propostes al municipi de Barcelona i també a d'altres municipis, si bé el que em sembla més representatiu d'aquest tarannà seria la del Port Vell.

L'absència de regulacions en alguns casos d'actuacions molt rellevants en d'altres països, com podria ser el cas dels Docklands de Londres, o la devaluació dels "planners", als Estats Units, per exemple, són símptomes d'una actitud que, no per estesa em sembla menys perillosa, per a una ciutat molt densa i amb molt a conservar.

- La pèrdua de reserves i el descrèdit del planejament serien dues conseqüències d'una agudització de la dinàmica esmentada. El descrèdit del planejament no vol dir solament la pèrdua de la idea de la ciutat com a sistema global, sinó altres coses més concretes, com la desregulació del mercat del sòl que produeix la recuperació d'expectatives oblidades que poden acabar dificultant les mateixes actuacions que l'han motivada.

- Cal recordar que la ciutat -en aquest cas la ciutat metropolitana- en el moment que va aprovar el seu planejament general va fer, entre d'altres coses, un "acopi" de reserves de sòl, per una banda i d'atribució d'aprofitaments privats, per l'altra.

La gestió de l'urbanisme a partir de qualsevol pla és el joc entre unes poques variables. En primer lloc, Reserves i Aprofitaments, a les quals cal afegir:

- . inversió pública - en el sentit de posar en servei les reserves i de dotar el conjunt d'infraestructura bàsica
- . inversió privada - en el sentit de realitzar els aprofitaments

La insuficiència de la inversió pública fa que:

- . No s'actua sobre algunes reserves → pèrdua de crèdit del Pla
- . L'operador privat ofereixi actuar en el terreny de la inversió pública a canvi de:
 - disminuir reserves
 - augmentar aprofitaments

I això no té perquè ser sempre sistemàticament rebutjable. Mantenant les gaanties de control públic, hi haurà casos que la proposta privada serà bona per a la ciutat.

No s'ha de perdre, però, el sentit que s'administra un patrimoni col·lectiu: les reserves i les limitacions dels aprofitaments i per tant, cal avaluar:

- . Els avantatges i els inconvenients del canvi en si
- . L'oportunitat del canvi
- . El valor de referència per a d'altres casos i especialment,
- . El ~~manteniment~~ o la restitució de la coherència global

- Per altra banda, l'Administració Pública, en actuar en les seves competències, per raons de criteri o de projecte, introdueix sovint canvis a les mateixes reserves o àrees de la seva competència.

Cal recordar que la legislació sectorial atribueix a d'altres Administracions possibilitats de decisió sobre elements bàsics del territori, p.e., carreteres, i obliga

les Administracions competents en matèria de planejament a restituir la coherència del planejament amb la realitat.

- Per tant, no són només els convenis amb operadors privats els que poden obligar a una permanent revisió o consideració del planejament global, sinó també l'actuació de la pròpia Administració Pública. És a dir, no és cert mai el planejament "en cascada". Sempre hi ha un *feed back* d'allò particular en allò general, ajustant-lo o modificant-lo. Per tant, sempre s'hauria d'estar redibuixant la ciutat, recuperant coherències de traçat i avaluant la repercussió dels canvis.

Preconitzem, per tant: Planejament continu per aproximacions successives, un procés de variacions de la proposta que no acaba fins a la seva real materialització.

. En lloc del Planejament teòric ortodox, que prima el control en base a una idea final i

. En lloc de la manca de regulació, que prima l'acció en base a consideracions immediates

Això, de fet, ja és el que imperfectament es ve intentant des de fa temps -algunes propostes es dibuixen moltes vegades, fins que arriben a fer-se realitat-, per això caldria assumir-ho plenament, augmentar el rigor tècnic del procés i garantir, sens perjudici del procediment, a la vegada, una adequada informació al ciutadà.

El Plànol de la ciutat o servei d'informació i el cadastre haurien de tenir una articulació àgil amb el permanent planejament de la ciutat. L'obra pública i la gestió

d'execució. També en aquest termini es pot suposar que la iniciativa privada mantindrà un elevat dinamisme.

De 1992 a 2000 -8 anys: 2 quadriennis-, el problema se centrarà en aquells programes a més termini que el 92 - Ciutat Vella, Costa, ...- i en la recuperació de l'atenció de l'escala petita. A l'altre extrem, cal ja des d'ara la consideració d'escalas més gran -Regió I ?- per abordar problemes pendents, com ara la localització no resolta d'alguns grans elements de l'estructura territorial.

5. Les previsions del Pla General Metropolità, que poden ser enteses com l'establiment de límits definitius pel que fa a l'ocupació i la intensitat d'ús del territori són, per altra banda, suficients per donar cabuda i flexibilitat d'opcions a les necessitats de sòl que el desenvolupament de la ciutat necessita.
6. Una àrea amb una extensió tan gran de teixit urbà ha de comptar amb la seva contínua posada al dia, ja sigui mantenint-lo o recuperant les qualitats urbanes a les àrees on s'han perdut. La rehabilitació tant d'edificis com de sectors urbans caldrà aplicar-la amb criteris selectius. Les propostes de rehabilitació que fa el P.G.M. són, en alguns casos, pràctiques propostes de congelació amb l'horitzó d'una renovació més radical.
7. Pel que fa al sòl per a la ubicació d'activitats específiques, com ara la indústria i els serveis, es constata també l'existència de previsions suficients al P.G.M., si bé és probable que les reserves s'exhaureixin en un termini no gaire allunyat del 2000, si se'n manté la demanda dels darres anys.

7. CONCLUSIONS

A manera de resum esquemàtic, es poden apuntar les següents conclusions que són, a la vegada, una guia per a la discussió de les variables contemplades en aquesta aproximació al diagnòstic:

1. L'espai urbà és el contenidor on es desenvolupa el joc de totes les altres variables i, per tant, el seu diagnòstic passa per un inevitable planteig general de la problemàtica de la construcció de la ciutat.
2. Les decisions urbanístiques poden ser trascendents més enllà d'un Pla Estratègic concebut en uns terminis i contextos determinats. En conseqüència, tot i que és pertinent la consideració de l'espai urbà com a factor del Pla Estratègic, el discurs urbanístic tindrà sempre una considerable autonomia.
3. En aquests moments, el planejament urbanístic de la Barcelona metropolitana, generat a partir del P.G.M. de 1976 i desenvolupat des de llavors, és molt ric en objectius de ciutat, malgrat que contingui també opcions revisables. És doncs un marc indefugible per al plantejament de les opcions estratègiques.
4. Fins a 1992, bona part del programa d'actuacions públiques de desenvolupament i millora urbana, té unes bases fiables

privada serien els veritables materials d'aquest planejament que ha de tenir com a permanent divisa el mirar més enllà.

Semblaria, doncs necessari recuperar l'articulació de les decisions urbanístiques que afecten a un mateix territori. La divisió de les competències d'actuació urbanística entre dos departaments a l'Ajuntament de Barcelona, la pèrdua del lligam entre els Ajuntaments metropolitans per la desaparició de la C.M.B. i la tendència a la desagregació de l'actuació mitjançant la creació de gerències o administracions especials, són fets que poden portar a una acció molt descoordinada sobre el territori. No sempre allò que té apariències de més gran agilitat és a la llarga el mètode més ràpid i, òbviament, no és tampoc el més segur. Cal distingir el que són mètodes d'abast conjuntural forçats pel compliment de compromisos per a l'any 1992, i el que ha de ser una acció territorial que no perdi de vista l'estratègia global de la ciutat metropolitana.

Per una banda, caldria ser selectius respecte als tipus d'activitats que demanen sol, per tal d'obtenir els millors efectes econòmics, urbans i mediambientals, per l'altra, fomentar la progressiva conversió d'àrees industrials clàssiques en àrees de nova indústria i serveis.

8. De les actuacions en els buits i en sectors de transformació urbana, és d'on es poden obtenir resultats més espectaculars pel que fa a l'enriquiment de l'estructura de polaritats i pel que fa a la provisió de noves imatges de la modernitat ciutadana. Tanmateix, caldria no caure en un objectiu genèric d'acabament de ciutat i no perdre de vista la referència global de les reserves i opcions de futur proporcionades pel planejament general.
9. L'espai rural és un component bàsic de l'espai metropolità. El seu manteniment i la seva qualitat es poden considerar amenaçats com a conseqüència lògica d'una dinàmica alta en les actuacions de desenvolupament urbà. Per a l'obtenció de la qualitat esperable d'un medi metropolità evolucionat, cal tractar amb rigor i previsió l'espai rural, tant mitjançant mesures de disciplina com mitjançant el planejament seriós de les alternatives per a la seva pervivència.
10. Estan en marxa processos d'actuació per a la plena recuperació i integració a la ciutat de tres components de primera magnitud de la realitat metropolitana: la Ciutat Vella, la Costa Metropolitana i el Parc de Collserola. Són tres objectius que amb diferents mètode i ritme han de ser finalment assolits.

La major complexitat de la problemàtica de Ciutat Vella, sembla que requeriria algun tractament de xoc per trencar la inèrcia de la degradació soferta.

La recuperació de la costa -condicionada a la progressiva depuració dels abocaments- cal que es porti a terme amb les precaucions degudes per tal que no quedi afectat el prioritari interès públic d'aquesta franja irreproducible i de valor creixent.

El Parc de Collserola comporta un procés no tan lligat als esdeveniments de la resta de la ciutat. Tanmateix, requereix com a mínim el manteniment de l'atenció pública obtinguda els darrers anys.

11. A la temàtica de la xarxa viària és on es produiran els canvis més substancials a curt termini. El que en podríem dir "*programa màxim*" de la vialitat metropolitana, que semblava molt llunyà fa quatre anys, pot tenir una realització gairebé total pocs anys després de 1992. Aquest fet és bàsic per al manteniment del dinamisme del sistema metropolità, passada la fita dels Jocs.

L'augment de la capacitat de percepció del territori metropolità que resultarà de la posada en servei de la xarxa arterial, hauria d'anar paral·lel a una millora de la qualitat del paisatge.

12. La millora del medi ambient i l'aprofitament al màxim dels recursos que en aquest sentit té la ciutat metropolitana, hauria de ser un objectiu de prioritat absoluta, per quant les condicions climàtiques, territorials i culturals de l'àrea en possibiliten uns nivells altament atractius. Assolir una bona qualitat de les aigües del mar i dels

rius, tractar aquests com a referències primàries de la geografia metropolitana i perseguir per a l'espai rural i les perifèries comparables objectius de qualitat que per a les àrees urbanes centrals, podrien ser les línies d'actuació bàsiques en aquesta direcció.

13. Cal retrobar la racionalitat en el sistema de govern de la realitat metropolitana. L'articulació dels Ajuntaments com a expressió de les necessitats i dels objectius d'aquesta ciutat, és un nivell que cal recuperar per tal que els problemes de cada escala tinguin el tractament que els pertoca, i l'escala metropolitana, inevitablement, existeix.
14. Enfront d'una posició esquemàtica que prima el control urbanístic en funció d'una idea final molt precisa, i enfront d'aquella altra que prima l'acció en base a consideracions immediates, cal sustentar la tesi d'un urbanisme aproximatiu en el que es produeixen successives anades d'allò particular en allò general i viceversa, en un progressiu ajustament de la proposta, que no finalitza realment fins que assoleix corporeïtat física.

Per donar rigor i seguretat en aquest procés, caldria recuperar un satisfactori grau d'articulació entre les decisions urbanístiques que afecten en aquest territori i revisar, desaparegudes les dades inexorables, els criteris dominants sobre els mecanismes adients per a la gestió urbanística.

Finalment, podem considerar l'espai urbà -o l'espai metropolità- no ja com un contenidor de totes les activitats, sinó com un atribut de la ciutat, en el sentit que és un valor a cotitzar en el mercat internacional de ciutats.

Des de les pròpies característiques territorials i urbanes, el grau de desenvolupament assolible a curt termini i des de la dinàmica creixent, pel que fa als valors ciutadans -en el sentit d'ús de l'espai i dels elements públics i d'intensificació de les relacions entre les persones-, Barcelona estaria en condicions òptimes d'ofertar "espai urbà":

- Un espai considerablement millorat en la seva qualitat física i revaluat per la seva interacció amb la creixent consciència ciutadana.
- Un ventall molt ric de recursos culturals i de lleure, gaudibles en unes condicions climàtiques força superiors a la mitjana.

Cal subratllar el fet del redescobriment i la valoració de la ciutat com un medi atractiu i imprescindible per a la creació col·lectiva. Això fa que s'hagin de qüestionar, almenys aquí, algunes previsions de futur que presenten la desagregació com a fenomen inevitable de superació de la ciutat i que es cregui en la vigència d'una ciutat metropolitana, polimorfa, de diferents nivells de lectura, però amb gran capacitat de suggestió.

Per altra banda, tenim la perspectiva general d'un augment del temps lliure a les societats avançades -essent aquí d'improbable arrelament les perversions laborals que assolien alguns països asiàtics-, i la perspectiva més immediata dels Jocs Olímpics, com a gran expressió lúdica internacional.

Està clar que es tracta de circumstàncies maximitzadores de les potencialitats de la ciutat, en aquesta línia, que certament han estat considerades en la promoció internacional de Barcelona, que ja fa temps que es va produint.

La potenciació del caràcter turístic de la ciutat pot donar, a curt termini, resultats fàcilment quantificables, tot i que l'acolliment a l'activitat econòmica i cultural internacional proporcionaria, sens dubte, fruits més pregoners i duradors.

Subratllem, doncs, que una metròpoli que es valori fonamentalment per la seva vida ciutadana, les seves oportunitats de lleure i la seva qualitat mediambiental -en un sentit ampli- és un objectiu assolible. Tanmateix, el resultat del procés serà, en qualsevol cas, fràgil. Les decisions en el camp de l'urbanisme i del medi ambient són determinants tant per a la seva consecució com per al seu posterior manteniment.

Juli Esteban i Noguera

BENESTAR SOCIAL

JOSEP M. PASCUAL

1. RESUM DELS ASPECTES MES RELLEVANTS DE L'ESTRUCTURA SOCIAL DE BARCELONA

A grans trets el diagnòstic sobre l'estructura social de Barcelona i de les seves principals línies tendencials en un futur immediat són:

A nivell demogràfic

- 1) Barcelona perd població en els darrers anys. Concretament des de 1981 a 1986, ha perdut 50.815 habitants. Aquest és un fet únic durant tot el segle en que Barcelona ha guanyat sempre població inclòs el període de la guerra civil.

La pèrdua de la població és conseqüència d'un creixement migratori negatiu, que no ha pogut ser contrarrestat per un dèbil creixement vegetatiu doncs la taxa de natalitat en el període 1981-85 ha sigut de 9'8, quatre punts inferior al període de 1976-1980.

Per districtes tan sols Les Corts, Sarrià i Sant Gervasi guanya població. Ciutat Vella és el que més perd en termes absoluts i reals. Cal precisar que la pèrdua és de població censada, no de població marginal submergida.

- 2) El que destaca de l'emigració de Barcelona és la pèrdua de gent jove i sobretot els joves de classe obrera. Cal tenir en compte que el districte de Nou Barris, és el que l'envelliment creix més ràpidament com a conseqüència de la sortida de la Ciutat dels joves en el període de formació d'una nova llar, a bon segur en busca d'unes condicions de vida en general i habitatge en particular menys gravoses. La sortida dels joves té a l'Àrea Metropolitana el seu punt d'arribada.

- 3) Barcelona té una estructura d'edats força envellida. La població barcelonina té una esperança de vida força elevada (73 anys pels homes i 80 per les dones) que unit a la baixa taxa de natalitat i el decreixement migratori de 1971 a 1986 fa que el 14'8% de la població tingui més de 65 anys.

El grup més progressiu demogràficament, dels majors de 65 anys, són justament el de més de 75 anys i el que més destaca, és l'important número d'ancians que viuen sols. En 1986 supe-

raven els 40 mil. La tendència al 2000 és l'increment d'aquest grup d'edat inclòs en l'hipotètic cas, poc probable, de creixement migratori i que la fecunditat incrementi sense interrupció.

- 4) En conclusió és de preveure una pèrdua d'importància demogràfica de Barcelona respecte a l'Àrea Metropolitana, com a conseqüència de la notable pèrdua de població dels districtes de Ciutat Vella, L'Eixample i Gràcia.

Estructura econòmica

- 5) Barcelona té una forta especialització terciària en el conjunt de l'economia catalana i espanyola. El 59% dels treballadors estan ocupats en el sector serveis, mentrestant la mitja espanyola arriba al 50% la població ocupada en els serveis.

Malgrat això, Barcelona encara ocupa a la indústria un 36'6% dels treballadors, el que és un fet característic de les grans ciutats metropolitanes, encara que sigui la indústria un sector decreixent a la ciutat, tant per la població que ocupa com en el seu impacte relatiu en el PIB.

- 6) En el sector terciari destaquen l'administració pública, educació, sanitat, comerç, hostatge i finances i assegurances. En el sector industrial sobresurten les activitats metàl·liques i altres manufacturades com tèxtil, alimentació, paper i arts gràfiques.
- 7) L'estructura dimensional de les empreses és minifundista. A Barcelona el 30'8% dels ocupats treballen en empreses que es poden qualificar de grans, més de 500 treballadors; un 27'1% ho fa en empreses de 51 a 500 treballadors i el 40% en empreses de 50 o menys treballadors. Aquesta estructura dificulta l'accumulació de capital i la inversió tecnològica que incrementi la productivitat. Aquest fet unit a l'increment salarial produït del 77 al 84, explica que Barcelona sigui una de les ciutats europees comunitària, en que el pes del salari per unitat de producte sigui dels més elevats.

- 8) La renda a Barcelona és notablement superior a la mitjana espanyola i catalana. La renda familiar disponible "per capita" a 1983 era de 771'3 mil pessetes, mentrestant la catalana es situa en 566'2 i l'espanyola en 465'7.
- 9) La renda està molt desigualment distribuïda. La renda "per capita" del barri més elevat és 2'3 vegades la del barri de renda més baixa. Els 14 barris de més baixa renda que constitueixen el 33% de la població total, tenen una renda inferior a la mitja catalana. La situació dels barris més pobres, a excepció del Carmel, estan situats en el límit format pel litoral i Oest de la Ciutat.
- 10) Els barris que més baix índex de benestar (format per taxa d'atur, analfabetisme, categoria sub-laboral baixa i població dependent), tenien en 1981, han vist agravar la seva situació relativa.
- 11) Hi ha una forta presència de l'economia submergida que es calcula en el 10% de la població activa. En les plantilles de les grans empreses augmenta la proporció de l'ocupació precària sobre la fixa.

Estructura de classes

- 12) De 1981 a 1986 s'incrementa el pes relatiu de les classes mitjanes i la seva influència ideològica i política, sobretot del sector dels tècnics i dels professionals.
- 13) L'atur i l'economia submergida configura diferències socials sense precedents a la Ciutat. De manera que és difícil parlar d'una sola ciutat quan aquest es troba tan fortament segmentada.
- 14) L'estructura social de Barcelona aïllada de l'Àrea Metropolitana, en comparació a les ciutats espanyoles, té una presència molt dèbil de les classes obreres i molt pronunciada de la gent gran.

- 15) La formació socio-cultural és un dels principals instruments per la mobilitat social ascendent de les classes treballadores. El fet de que la formació laboral més adequada a la renovació tecnològica es realitzi fora de l'empresa fa que entre les noves generacions es plantegi una lluita individual, més que una acció col·lectiva per promocionar-se socialment, el que ens fa pensar que de seguir la tendència actual, ens trobem que una ciutat més estratificada, amb pocs signes d'identitat col·lectiva més enllà de les Olimpíades.
- 16) La fragmentació de les classes treballadores, la seva competència individual, l'atur i les seves expectatives racionals sobre les organitzacions, fan que hi hagin uns replantejaments de l'acció sindical territorial.
- 17) A Barcelona no hi ha conflictes llingüístics ni racionals importants, és més, recullen de manera gradual i si bé s'eviten situacions greus de discriminació en funció de la llengua o la raça. Pel moment cap col·lectiu no l'interessa organitzar-se per obtenir un avantatge cultural. Encara que no es descarta en un futur si la segregació de les noves ètnies i races és molt forta i incrementa la força numèrica i política de les mateixes.
- 18) El coneixement de la llengua catalana i l'acceptació dels símbols i costums etiquetats de catalans, augmenta les possibilitats d'ascens laboral i social dels originàriament no catalano-parlants.

Estructura de l'atur-ocupació

- 19) L'ocupació a Barcelona està creixent des de 1985 i a partir del període 1986-87 està disminuint el número d'aturats i el percentatge dels mateixos sobre la població activa.
- 20) Desocupació del període 1974-1985 es va produir sobretot en les capes menys qualificades i en particular el mercat de treball no va poder absorbir la gran quantitat de joves i dones que volien incorporar-se al mercat de treball.

- 21) L'ocupació a Barcelona té lloc fonamentalment en els barris amb més presència de la població activa, catalogades com de formació professional alta.
- 22) Si bé una més gran activitat del sector serveis i indústria donarà lloc a més ofertes de llocs de treball de baixa qualificació, cal tenir en compte que com a conseqüència de la innovació tecnològica es creen menys llocs de treball per unitat invertida, i proporcionalment es demana més qualificació per accedir-hi, el que pot constituir per una banda la consolidació d'una societat dual i per una altra cal tenir en compte que una baixa qualificació socio-laboral pot impedir un desenvolupament econòmic al no gaudir el mercat de treball de la força de treball adient, reproduint de manera ampliada l'atur estructural.

Estructura de la pobresa

- 23) A la pobresa tradicional (transeünts, minories ètniques, etc.) avui en dia hi podem inscriure una categoria més general de no treballadors.
- 24) Per pobresa entenen aquella població que els seus ingressos són inferiors a la mitat de la renda per capita. Els grups més afectats són: 1) La població ocupada en el mercat de treball precari o submergit; 2) La població aturada de llarga durada; 3) La gent gran de pensió o/i solitària; 4) Les famílies monoparentals en que el cap té categoria socio-laboral baixa, sobretot en el cas de les dones.

Estructura familiar convivencial

- 25) La incorporació de la dona al treball està directament correlacionada amb el seu nivell social i cultural. L'emancipació de la dona està molt lligada a l'emancipació social i laboral.

- 26) La correlació entre zones on la dona està més formada, és activa i està ocupada, amb l'existència de llocs monoparentals amb fills solters indica que una més gran formació i activitat de la dona portarà a la multiplicació de les llars monoparentals, de nous solters-solteres o simplement solitaris.
- 27) A Barcelona s'han consolidat la família nuclear i pràcticament han desaparegut les llars d'estructura complexa. Això unit a la dispersió de la família, extensa en varis municipis, significa una més gran desprotecció "natural" de la família front a diferents tipus d'adversitat.
- 28) Es planteja un retorn cap a un sistema de valors i relacions tradicionals a l'interior de la família, com a conseqüència de que els joves tenen menys garantida la seva autonomia econòmica.

Estructura política

- 29) Hi ha una correlació molt alta (+0'71) entre tot d'esquema i índex de necessitat social per barris (taxa d'atur, analfabetisme, categoria socio-professional baixa).
- 30) Per una altra banda i sense ser espectacular, hi ha correlació positiva entre percentatge de població gran i vot conservador, a la vegada que correlaciona positivament la presència de joves amb el vot progressista.

2. GRANS OBJECTIUS

Des de la perspectiva del Benestar Social, les grans metes del futur immediat de la ciutat són:

- 1) Aturar la pèrdua de població, el que significa sobretot que no hi hagi saldos migratoris negatius. Es especialment important que els joves no abandonin la ciutat a l'edat de casar-se.
- 2) Una distribució més igualitària de les oportunitats d'ocupació.
- 3) Equilibrar la distribució de la renda en el territori i per categories socials.
- 4) Augmentar les possibilitats d'èxit escolar relatiu dels nens i joves amb menys capacitació cultural, originària com a conseqüència de les condicions socio-culturals.
- 5) Implicar el conjunt de la societat civil en tasques de solidaritat, auto-ajuda i d'utilitat socio-cultural, en general.
- 6) Consolidar i profunditzar la democràcia territorial, logrant l'increment de participació ciutadana.
- 7) Incrementar els nivells d'equiparació d'oportunitats entre els sexes.
- 8) Superar el sentiment d'inseguretat ciutadana.
- 9) Construir una ciutat accessible a tothom i en particular a les persones amb algun tipus de disminució motòrica ocasional o permanent.

3. OBJECTIUS CONCRETS

Per aconseguir els grans objectius assenyalats, cal utilitzar els mitjans i/o assolir els objectius més concrets que seguidament es descriuen:

- 1) La il·lusió sobre el futur de la ciutat que pot mobilitzar els recursos humans cap a treballs d'utilitat social, cultural i a la participació ciutadana en general.
- 2) La concertació entre entitats públiques i privades per dotar d'una més àmplia i millor oferta de serveis de Benestar a la ciutat.
- 3) Adquirir sòl públic, a través de la compra i les expropiacions, per aconseguir una baixa dels preus de l'habitatge i espais nous per serveis.
- 4) Revaloritzar l'ús de la ciutat i de la residència urbana i incrementar sobretot el coneixement de la ciutat i de les seves aventatges relatives.
- 5) Reforçar la identitat socio-cultural de Barcelona.
- 6) Implicar als sindicats i les associacions veïnals, en el desenvolupament de serveis de Benestar. En aquest sentit, cal que els sindicats integrin els serveis de Benestar Social en els seus plantejaments reivindicatius, i no es centrin únicament en el salari en el seu reclam de la igualtat social. El que pot constituir la base d'un pacte de progrés i creixement de la ciutat.
- 7) Incrementar com a mínim en el mateix percentatge del PIB, de la ciutat, la despesa pública en Benestar Social.
- 8) Aconseguir un fort moviment voluntari i d'auto-ajudes, sobretot en l'àmbit de la Gent Gran.
- 9) Els nous projectes urbans i el transport públic, no tinguin barreres arquitectòniques.
- 10) Adoptar progressivament l'horari europeu, que produiria una més gran qualitat de vida, al separar més nitidament el temps de treball i l'oci, i com a conseqüència, una disminució del tràfic.

Josep M. Pascual

QUALITAT DE VIDA I MEDI AMBIENT

ENRIC AULI

OBJECTIUS

Analitzar la situació de la qualitat de vida i el medi ambient a Barcelona i la seva àrea d'influència, així com les causes d'aquesta situació.

Previsió de l'evolució futura de la situació en el cas de mantenir-se les actuals condicions i en el supòsit de variacions importants en aquestes condicions.

Comparació de l'àrea de Barcelona amb altres àrees urbanes.

Definir les possibles oportunitats i potencialitats de Barcelona en aquest camp, així com les seves debilitats i perills.

Concretar possibles objectius estratègics tendents a potenciar una oportunitat o a eliminar un perill.

Recollir, sense buscar-les, les accions estratègiques encaminades a assolir els objectius estratègics.

Conformar un panell de ciutadans experts en aquest camp, tant per la fase de diagnòstic previ com per la d'elaboració

d'estratègies específiques.

METODOLOGIA DE TREBALL

Taules rodones.- Dues taules amb diferents participants, d'una sola sessió de dues hores i mitja cada taula.

Assistents primera taula: Josep M. Carreras, Miquel Clapés, Antoni Cruzado, Lluís Fontanals, Armand Gutiérrez, Carles Quatreccases, Ferràn Relea, Pau Rodríguez, Maurici Rovira, Miquel Salgot, Francisco Valera; moderador : Enric Aulí.

Assistents segona taula: Jordi Cardelús, Enric Díaz, Ramon Grau, Guillem Massagué, Francisco Valera; moderador: Enric Aulí.

Entrevistes personals.- Manuel González Cabré, Rafael Madueño, Ramon Margalef, Rafael Mujeriego, Joan Parpal, Joan Puigdollers, Santiago Vilanova.

Anàlisi altre informació.- Cal destacar la tesi doctoral de L.I. Caro Hernández sobre problemes medi-ambientals a l'àrea de Barcelona, seguint un mètode Delphi a l'any 1986, encara que com el seu propi títol indica, tan sols es centra en els aspectes negatius del medi ambient sense abordar ni les potencialitats ni el concepte qualitat de vida.

Tècnica seguida de conducció de les taules/entrevistes.-
Seqüencialment:

-Presentació mútua dels participants.

-Explicació del Pla Estratègic Econòmic i Social de Barcelona, els seus objectius, fases i calendari.

-Definició del marc geogràfic.

-Puntualització del caràcter econòmic i social del Pla.

-Motivació en base a que els objectius que s'elaborin en aquest diagnòstic encara que no fossin triats com objectius estratègics del Pla, segur que influiran en la seva elecció i les consiguents estratègies, ja que aportaran elements de judici que seran detalladament considerats.

-Necessitat de desinhibició. En aquesta fase es millor ser utòpic que pragmàtic.

-Potenciació de la recerca dels aspectes positius, de les oportunitats que té Barcelona.

- Inici de la discussió en base a anàlisis dels subconceptes que componen el concepte "qualitat de vida i medi ambient".

- Lliure discussió. Per no orientar les respostes, el moderador només intervenia per mantenir l'ordre d'intervenció en els moments de confusió, per demanar es passés a un altre punt quan la conversa s'encallava en la discussió d'estratègies massa concretes, per fer intervenir els elements més retraiguts o en situacions extremes quan es produïa un buit, plantejant supòsits teòrics que introduïsin un nou tema d'anàlisi.

SELECCIO DELS PARTICIPANTS

Les condicions establertes van ésser:

-Experiència professional en el camp

-Variabilitat professional en el que pertoca al lloc de treball(diputats al Parlament, alts càrrecs de l'Administració, periodistes, professionals lliures, representants d'associacions professionals, professors d'Universitat).

-Variabilitat professional en el que pertoca al tipus de formació bàsica (economistes, enginyers de diverses especialitats, químics, farmacèutis, biòlegs, ciències de l'informació, advocats,arquitectes).

-Generalistes, que no fossin especialistes monotemàtics, encara que en l'inici de la seva carrera professional ho haguessin sigut.

-Es va convidar a les institucions membres del Consell Executiu del Pla a enviar algun representant.

-Dues de les persones convidades a participar no van poder assistir per problemes de calendari.

-La selecció feta no és exhaustiva i altres experts podrien haver estat convidats però la mostra sembla ser suficient. Tal com s'indica més endavant es va arribar a un nivell de consens amb una dispersió molt baixa i en el que no sortien objectius nous i tan sols apareixia alguna nova estratègia concreta.

RECOPILACIO I PRESENTACIO DE DADES

La recopilació i presentació de dades s'estructurarà en base a tres capítols. El primer capítol es de comentaris generals. El segon presenta per camps de qualitat de vida , les debilitats i potencialitats actuals i les estratègies que han anat surtint en les sessions de treball. El tercer capítol és el de conclusions on es valora la situació actual, la seva previsible evolució futura, s'identifiquen els possibles objectius estratègics i algunes de les accions proposades per assolir-los.

COMENTARI GENERAL

La participació de tots els convidats ha estat molt activa i s'ha arribat a un gran nivell de consens entre les opinions. La dispersió entre les respostes ha estat molt petita i en les últimes sessions, difícilment apareixien temes nous i aquests eren més aviat estratègies específiques molt concretes per a solucionar objectius ja apuntats.

En el que pertoca a l'anàlisi de la tesi del Sr. Caro cal destacar que es centra en els aspectes de debilitats del medi ambient sense abordar profundament ni els aspectes positius ni el concepte de qualitat de vida. Els comentaris d'aquesta tesi s'incorporen en el lloc corresponent del capítol 2 encara que cal destacar que el tema incendis surt com molt destacat en la tesi i que no va ser mencionat en les taules/entrevistes realitzades.

DEBILITATS I POTENCIALITATS ACTUALS. ESTRATÈGIES RECOLLIDES

L'objectiu no era el de buscar estratègies, però les que es
haren citat van ésser recopilades.

Densitat de població. - Va existir un consens gairebé unànim en
que aquest és el principal perill i debilitat de Barcelona. És la
causa immediata de molts dels factors que coneixem com
contaminacions.

El problema no és tan sols la relació superfície/habitants,
sino la mala estructuració del territori, la manca de
comunicacions i de zones verdes.

Cal estructurar el territori, esponjar-lo amb zones verdes i
altres equipaments.

Quarta Universitat de Barcelona, ubicar-la lluny de Barcelona,
a una ciutat de l'interior.

Cal arrelar la població al seu entorn immediat (barri,
districte, població) posant al seu abast totes les eines per
satisfer les seves necessitats. Entrelligar les vivendes i les
indústries de prestació de serveis a indústries ("indústria-caixa-
negra").

Circulació. - Una de les conseqüències del punt anterior. S'ha
arribat a un punt de saturació.

Genera agresivitat, soroll, contaminació atmosfèrica, pèrdues
de temps i problemes estètics.

Donades les circumstàncies actuals, la circulació es mantindrà sempre en el punt de col.lapse, cal decidir a quin nivell de volum de tràfic volem que es produeixi l'esmentat col.lapse. La major part dels col.laboradors creuen que aquest col.lapse s'hauria de mantenir al nivell més baix possible. Per aixó cal apostar fortament pel transport públic i simultaneament no incentivar l'ús del vehicle particular.

Desviació del tràfic pesat que no ve a Barcelona, fora de Barcelona.

Potenciació de la xarxa metropolitana de ferrocarril. Tots els punts interconnectats entre si en 20 minuts.

Cal que l'autobús sigui com a mínim tan puntual com el metro.

Zones peatonals per barris.

Autobusos elèctrics.

Zones verdes. - Mal conservades i mal repartides, però pot arribar a ser una potencialitat de la ciutat

Places dures no.

Parcs forestals, incluint zones de conreu en els grans parcs.

Ús de plantes autóctones en els programes de plantació i de repoblació.

Menys palmeres. L'imatge que s'està donant de Barcelona és d'una ciutat de palmeres (molt material gràfic de Barcelona presenta palmeres).

Grans parcs: Collcerola, Delta del Llobregat, Voreres del riu Besós i tota la zona costanera.

Capital cultural. - És un dels aspectes que si es potencia pot donar un major nivell de qualitat de vida a la ciutat. Les condicions per fer-ho hi són. Creació de museus nous o reorientació dels existents.

Aconseguir que algun organisme internacional de cultura tingui la seva seu central a Barcelona.

Contaminació de l'aire. - és un dels problemes més percebut pels ciutadans segons les enquestes, encara que ha millorat molt en els últims 10 anys.

Cal actuar sobre la circulació, la política de combustibles i els criteris d'homologació dels nous vehicles i sobre activitats industrials en indrets determinats.

Els hàbits culturals i la mala qualitat de les vivendes fan que la contaminació de l'aire dins les vivendes sigui important.

Soroll. - Per molts, la principal contaminació de Barcelona.

Causada per vehicles, hàbits culturals i males vivendes.

Aigua de beguda. - No és de suficient qualitat. Agravi comparatiu entre les diverses zones de l'àrea. Agravi comparatiu amb les altres ciutats europees.

Aigua de bany. - Ha millorat molt però encara no és prou bona.

Es un estrangulament de l'ús d'aquestes aigües per a fins lúdics. Les masses de fangs depositades davant la nostra costa

fan que encara que no s'aboquessin més fangs, estariem anys fins que no s'eliminessin aquestes bosses.

Transitoriament, les obres de la vila olímpica estan empitjorant aquest concepte.

Cal depurar totes les aigües brutes de la zona. Simultaniament, una bona depuració permetria una reutilització per a determinats fins.

Residus sòlids. - Els residus domèstics estan ben controlats, però la seva recollida i eliminació costa cara. Cal potenciar el reciclatge, no tan sols de vidre sino ampliant-lo a paper, metall i plàstic. Deixar d'utilitzar l'abocador de Garraf que està compromentent el futur ecològic d'una ampla zona. Solució pel futur, la incineració però amb mitjans tècnics més avançats que els actuals.

Acabar d'estructurar la recollida de residus hospitalaris.

La recollida de residus perillosos no està ben resolta i és un greu problema.

Indústria medi-ambiental. - Progressivament i fins 1992, les activitats industrials de la zona i de tota Espanya, s'hauran d'adaptar a una normativa (l'europea) molt més estricta. Aixó pot comportar greus problemes, però per una altre banda i donada la situació de Barcelona, pot transformar-la en la capital de la seva area d'influència en aquesta nova activitat emergent de la lluita contra la conteminació i l'ús de les energies renovables.

Animals. - Excés d'animals a la via pública: gossos, gats, coloms, gavines, lloros, etc... amb els consiguents problemes sanitaris i de neteja.

Erosió. - Greus problemes a la zona del Garraf.

Inundacions. - Problemes al Baix Llobregat i a alguns barris de Barcelona.

Factors estètics. - Entrades de Barcelona molt degradades, tercermundistes (xaboles, abocadors, deixadesa)

Excés de mobiliari urbà, incloint el d'origen municipal.

Excés de publicitat

Entorn destruït per les urbanitzacions.

Parcs grans i especialment els forestals, molt abandonats.

Estil de vida. - Barcelona és una ciutat mediterrànea, de vida al carrer. Aquesta és una potencialitat de qualitat de vida, però que s'ha perdut en gran part; cal recuperar-la

Instal·lacions al carrer per tothom, incloint els nens i la tercera edat.

Un estil de vida degradat fa fora les gens amb poder creatiu i viceversa.

A la ciutat li falta ordre i conservació .

La barreja de zones riques i pobres dona una imatge tercermundiste.

Oportunitat de fer una ciutat social a la Vila Olímpica.

Creació de comissions de gestió de natura a nivell dels barris.

Incloure en els nivells educatius els hàbits de neteja, les formes de vida mediterrània i un comportament ètic, que en els últims anys ha estat fortament degradat.

Aconseguir que el ciutadà es quedi a ciutat els dies festius.

CONCLUSIONS

L'actual qualitat de vida a Barcelona es pot considerar regular, no és elevada.

La causa genèrica d'aquesta mediocre qualitat de vida és fonamentalment la degradació experimentada en l'època de creixement accelerat i semianàrquic.

Les causes immediates són basicament: excessiva concentració demogràfica, mal urbanisme, problemes de circulació i modificació degenerativa d'hàbits culturals i patrons educatius.

Aquestes causes provoquen una agresivitat humana i una agresivitat de l'entorn (contaminació de les aigües, de l'aire, soroll, degradació del paisatge, etc...).

En el decurs dels últims anys alguns problemes de qualitat de vida i medi ambient han millorat considerablement i d'altres han empitjorat. La tendència és clarament positiva però és difícil avaluar si serà suficient per assolir nivells acceptables en els propers anys.

La situació de Barcelona és similar o lleugerament pitjor que

la d'altres ciutats europees occidentals similars.

Els perills d'una mala qualitat de vida són:

- factor coadjuvant, junt amb preu del sòl i altres que provoca una fuga, una emigració de Barcelona, de la gent amb poder creatiu.

- mala imatge que dificulta la lluita de Barcelona dins la competència entre ciutats europees com a foro o seu de diferents activitats d'alt nivell. Es pot arribar a una imatge de ciutat gran, tercermundiste.

- merma de capacitat competitiva de moltes empreses autoctones a mida que es vagi exigint el compliment de les normes de qualitat de la CEE.

Les principals oportunitats detectades són:

- Barcelona té: història, art, cultura, clima, montanya, mar, rius, tradició. Ben gestionat, existeix un potencial de qualitat de vida molt alt.

- Pot assolir-se un nivell de capital cultural.

- Pot convertir-se en el líder de la seva àrea d'influència del mercat emergent de les indústries ambientals i de desenvolupament d'energies renovables.

Les principals accions concretes proposades han estat:

- És imprescindible una actuació coordinada a nivell geogràfic, entre totes les institucions implicades, que contempli la zona de referència en la seva globalitat. Accions separades i desequilibrades entre municipis poden ser funestes.

- Calen remodelacions integrals de zones senceres de

l'àrea. Per assolir-les cal recórrer a "idees-força" com ara la de convertir el Besòs en el riu metropolità de Barcelona.

-Arrelar la gent al seu entorn immediat (municipi, districte, barri) posant al seu abast les eines per atendre totes les seves necessitats i demandes. En aquesta estructura, el centre de Barcelona (Ciutat Vella, Eixample) seria el lloc d'intercomunicació.

-Pera paliar l'agressivitat humana, cal esponjar la ciutat amb parcs i instal·lacions, eliminar o disminuir els desplaçaments de la gent, potenciar l'ús del transport públic, eliminar zones d'alta degradació, racionalitzar el mobiliari urbà i dotar d'equipaments de descàrrega de "stress" tant per a la població adulta com per a la tercera edat i especialment per a infants.

-La solució a l'agressivitat de l'entorn físic (diverses formes de contaminació i degradació) passa per mesures tècniques que es resoldrien a través de les actuacions citades en els punts anteriors i per programes específics de fàcil concepció, a realitzar directament per l'Administració o en el seu cas per particulars mitjançant "pressió-col·laboració" de l'Administració.

-Incorporació als programes educatius, d'hàbits de neteja, de comportament ètic i de cultura mediterrània.

Enric Auli

FISCALITAT

ALEXANDRE PEDROS

1. La fiscalidad local dada su naturaleza suele ser objeto de preocupación en tanto creadora o acentuadora de distorsiones sobre la eficiencia en la asignación general de recursos, provocando desplazamientos hacia otros municipios en la ubicación de empresas y familias, desincentivación a la creación de nuevas edificaciones y/o actividades económicas, y otro tipo de conductas extrañas como acentuamiento de prácticas ilegales que en general se incluyen en la denominación de economía oculta (proliferación de actividades económicas -sobre todo comerciales- paralelas en pisos, vía pública, y enmascaramiento de las ubicaciones propias de las actividades económicas en domicilios pretendidamente residentes). Todas estas actuaciones impulsables por una presión fiscal diferencialmente alta sólo aparecen cuando el diferencial fiscal -en términos absolutos y relativos- resulta suficientemente importante, o dicho de otra manera llegan a ser remuneradoras tales desviaciones de ubicación, destino, o actividad.

2. Cabría pensar en que tales actuaciones distorsionadoras de la asignación de recursos, en el caso de Barcelona, difícilmente pueden inducirse de un modo significativo, dada la presión fiscal municipal, cuando ésta ni es alta en términos absolutos -alrededor del 2,50 - 2,75 por ciento del PIB de la ciudad en los diez

últimos años -ni en términos relativos- en comparación con la de las ciudades vecinas -como para superar el umbral de incitación que promueva actuaciones- reacción como las señaladas. Más bien son otros factores -a veces acuciados por las circunstancias propias de la ciudad- como la insuficiencia de suelo urbano tanto para nuevas actividades económicas -comerciales, de servicios e incluso industriales ligeras- para desarrollar la construcción de viviendas que impulsan a la venta del escaso suelo disponible por las elevadas plusvalías que así se obtienen y favorecen la migración de empresas.

3. Con las precisiones individualizadas que cabría hacer en un trabajo más amplio para puntualizar la posición exacta de los distintos países miembros de la OCDE⁽¹⁾, como término de referencia es preciso señalar que la evolución de los criterios de financiación y fiscalidad que viene experimentando la Hacienda municipal de Barcelona (y de España) si bien apunta en la dirección correcta, no se manifiesta suficientemente cercana a la actualidad vigente en esos países. En primer lugar, la importancia del sector público local en los restantes países es considerablemente superior. También cabe señalar que el peso de las subvenciones-transferencias es bastante más importante en relación a los ingresos totales, que a pesar de su sustancial aumento en los últimos años, en nuestro caso se viene manteniendo entre 10 y 15 puntos porcentuales rezagados respecto de las cifras de los principales países (39 por ciento en com-

(1) O.C.D.E., "Managing Urban Change", 2 Vols., París 1983. Existe versión castellana del M.O.P.U., "Las Ciudades en transformación", 2 Vols., Madrid 1984, en particular las páginas 118-179.

paración con 50-55 por ciento). En tercer lugar, y a diferencia de otros países no se ha ofrecido una posición clara respecto a si cabe aprovechar, o no, la capacidad recaudatoria de la imposición sobre la renta personal en el caso particular y concreto de las grandes ciudades como sería el caso de Barcelona (La aplicación de alguna modalidad al respecto podría ser objeto de inclusión a la hora de redactar las especialidades fiscales del régimen especial previsto para la ciudad).

4. Así las cosas no puede sorprender que se hayan consumido más de tres años para presentar el actual Proyecto de Ley de Reforma de las Haciendas locales, y que su grado de concreción deje mucho que desear por cuanto en su texto no se cuantifica la importancia de la participación en los ingresos del Estado, ni al tiempo que la exageradamente amplia elección de tipos impositivos que se deja a la libre decisión de los ayuntamientos, viene a significar que se haya avanzado apreciablemente en los criterios básicos de financiación-fiscalidad para los municipios españoles. Barcelona, con estas incógnitas, y la del contenido fiscal de su próximo régimen especial, difícilmente puede orientar su fiscalidad hacia el horizonte del año 2.000. Si sabe que no es bueno acentuar su presión fiscal diferencial en relación con la de las ciudades vecinas en orden a que las distorsiones apuntadas -que se dan hasta hoy por razones extrafiscales municipales- no se magnifiquen. Antes de pasar a una somera evaluación del sistema tributario actual y del que preve su aplicación a partir de 1990, cabe hacer una consideración encaminada a indicar la conveniencia de que las especialidades fiscales del nuevo régimen fiscal de Barcelona se extendiesen, de un modo más firme a como se hizo en 1974, a un mayor

número de ciudades vecinas y con una armonización fiscal que alcanzase no sólo a los tributos y sus tarifas, sino a las valoraciones aplicables y, también, a los procedimientos de gestión recaudatoria, con el fin de minimizar los efectos posibles de distorsión.

5. La fiscalidad de Barcelona en los últimos seis años ha registrado un fuerte crecimiento de la imposición directa, en particular de la Contribución Territorial Urbana, mientras que ha sufrido una considerable reducción en la importancia recaudatoria de las tasas, básicamente en razón a cambios de naturaleza presupuestaria y a que el límite del coste de los servicios a la hora de la aplicación de las tarifas constituye un freno natural a su aumento. Esta tendencia, con apoyo en una superior importancia de las transferencias del Estado ha significado una superior capacidad de inversión que, en parte se ha apoyado, también, en una superior apelación al endeudamiento que se produce a partir de 1985, una vez cesados los beneficios derivados de la Ley de Saneamiento de 1983, que no parece fácil de repetir en el futuro.

6. La fiscalidad específica de Barcelona de cara al año 2000 debe analizarse a la luz de la filosofía prevista en el Proyecto de Ley de Haciendas Locales actualmente en trámite parlamentario que simplifica la actual estructura impositiva y, siguiendo básicamente el criterio de la reforma francesa de 1980, otorga una amplia libertad en la fijación de los tipos de gravamen a los respectivos municipios. La solución que resulta un alegato en favor de la autonomía financiera municipal, puede significar un aumento sustancial en la presión fiscal diferencial de Barcelona que básicamente habría de operarse a través de la imposición sobre los inmue-

bles, y, en menor grado, sobre la actividad económica. Esta presión fiscal diferencial en relación con la de las ciudades vecinas cabría evitarla o reducirla al máximo. Para ello no basta el superior índice de participación que se otorga a Barcelona en el sistema de participación de ingresos del Estado como demuestra la experiencia reciente, ni tampoco, aunque ayudaría sustancialmente, la atención extramunicipal (estatal y/o autonómica) a la financiación de los servicios voluntarios de capitalidad (museos, sanidad y enseñanza).

7. La presión fiscal diferencial superior que presenta Barcelona y que es probable que siga aumentando en relación con la de su contorno metropolitano, debe referirse no sólo a la diferencia entre los tipos de gravamen aplicables sino, también, a las valoraciones de las bases a las que se aplican: lo realmente sustantivo son las cuotas tributarias efectivamente pagadas. La existencia de fuertes diferencias en las cuotas a satisfacer entre los distintos individuos y empresas en un mismo entorno metropolitano sólo se justifican en aquellas ubicaciones más privilegiadas (residenciales, para la propiedad inmuebles; de gran valor comercial, para el gravamen de la actividad económica). Y estas diferencias en las obligaciones fiscales se materializan, también, en unos menores niveles de calidad de vida que se corresponden con un menor gasto público local por habitante en las ciudades periféricas a Barcelona.

8. La actuación propuesta en el ámbito fiscal del espacio metropolitano de Barcelona, acabará con las migraciones de individuos y de empresas, lo que evitaría las pérdidas de población y de base impositiva, así como la crisis del centro de la ciudad, evitando por

tanto distorsiones asignativas y reduciendo drásticamente los costes futuros de rehabilitación urbana. La asimilación del régimen tributario de los restantes municipios mediante la extensión del mismo régimen fiscal de la ciudad de Barcelona, limitaría los efectos adversos de la presión fiscal diferencial a la que se produjese en relación con el exterior de su área metropolitana, lo que, en todo caso, ha de significar una modesta ambición en la elevación de los recursos propios. Esta extensión a las restantes ciudades exige una armonización tributaria completa que alcance a las figuras impositivas, valoraciones, tipos de gravamen, recargos, reducciones y bonificaciones, e incluso a los criterios de la gestión recaudatoria. También sería recomendable la unidad de la dirección fiscal-tributaria.

9. Las mejoras obtenidas con las recaudaciones superiores que se acuerden, tanto para Barcelona como para las restantes ciudades, en particular de estas últimas, habrá de permitir mejoras considerables en la conservación del patrimonio urbano, y en la calidad de vida, así como nuevos centros direccionales o polaridades económicas y residenciales (menos sucias y congestionadas, y más equilibradas) que coadyuven en el reequilibrio locacional intrametropolitano, y que, en definitiva, descongestione Barcelona, potencie otros centros comerciales y residenciales, y promueva aumentos en la capacidad recaudatoria susceptible de obtenerse en estas nuevas ubicaciones cualitativamente superiores. Ayudaría al cumplimiento de este esquema el ejercicio de una opción clara en el sentido de concentrar el gasto público local en las rúbricas directamente relacionadas con la conservación y mejora del patrimonio físico urbano, y reducir la atención en los gastos locales en aspectos sociales y culturales que, con un adecuado

cumplimiento de los principios de un inteligente federalismo cooperativo deberían ser objeto de particular atención por los restantes niveles de la Administración pública (estatal y autonómica).

10. Este diagnóstico preliminar cabría concluirlo con unas consideraciones acerca de las principales figuras tributarias. El Impuesto sobre Bienes Inmuebles debería consolidarse todavía más como la principal fuente de recursos en el caso de Barcelona y su ámbito metropolitano, aunque cabría reflexionar acerca de la oportunidad de asumir el coste sicológico-político de unas valoraciones catastrales suficientemente elevadas con el de unos tipos de gravamen que deban sucesivamente elevarse, cuando unos valores catastrales muy elevados permiten apropiarse de fuertes incrementos recaudatorios a otras administraciones públicas, particularmente a la autonómica, sin que estas últimas arrastren los mismos o parecidos costes que la administración municipal. Cabría pensar en un abanico de valores catastrales muy amplio que pusiera particular énfasis en los correspondientes a los barrios residenciales de mayor calidad. El Impuesto sobre Actividades Económicas, cuya tarificación básica está en manos de la Hacienda estatal, cabría articularlo así mismo con la aplicación diferencial de criterios propios de localización asignando los máximos diferenciales en aquellas zonas de excepcional calidad comercial. En ambos casos, una elevada tributación -incluso fuertemente diferencial- en las zonas de la máxima calidad residencial y/o comercial, no parece que pueda provocar migraciones de personas y de empresas de esas localizaciones privilegiadas. Del Impuesto sobre el Incremento de Valor de los terrenos urbanos, para el que la Ley prevee su carácter opcional, su deducibilidad de la cuota del IRPF, y la desaparición de su

modalidad de Tasa de Equivalencia, podría acordarse su completa desaparición. En el caso de que la ley de régimen especial para Barcelona previera la aplicación de recargos en la imposición sobre la renta personal resultaría aconsejable, caso de estimarse plausible su aplicación, que su cuantía fuese realmente reducida en evitación de migraciones -materiales o formales- hacia fuera del espacio fiscal de Barcelona, o de su espacio metropolitano, habida cuenta de que la elevada movilidad de los contribuyentes podría resultar recaudatoriamente autodestructiva.

Alexandre Pedrós

TECNOLOGIA

MIQUEL BARCELO

1. PLANTEJAMENT I OBJECTIUS DEL DOCUMENT

El present document s'insereix en el marc del Pla Estratègic Barcelona 2000, projectat per a intentar definir les línies d'avenç desitjables per a Barcelona i el seu entorn amb l'horitzó temporal de l'any 2000. Es tracta d'iniciar, des d'una perspectiva tecnològica, un ampli debat que es centri en dos aspectes essencials:

- Quina és la situació actual de la tecnologia a casa nostra
- Quins elements s'haurien de corregir en el futur per a assolir uns objectius desitjables

Es tracta d'un document que només preten presentar un primer diagnòstic de la situació actual, apuntant algunes línies d'actuació futures que haurien d'ésser aprofundides posteriorment.

Per això mateix, té una estructura esquemàtica totalment oberta a les ampliacions que un futur debat pugues fer recomenables.

L'anàlisi concreta de la situació dels sectors i activitats més relacionats amb l'actual nucli tecnològic, ni les línies de recerca i innovació, no entrarien dins els objectius d'aquest primer diagnòstic.

2. ALGUNS ELEMENTS PREVIS

Tant per raons de clarificació terminològica, com per l'excessiu esquematisme en que sovint s'han tractat els temes relacionats amb la tecnologia, es considera necessari procedir a una certa reflexió prèvia que faciliti el debat posterior. Així mateix, cal definir aspectes com l'àmbit territorial, continguts d'una política tecnològica i altres.

- Què entenem per tecnologia?. Es podria definir com el conjunt de coneixements tècnics que fan possible la producció industrial. Per tant:
 - . La tecnologia, neix amb la revolució industrial
 - . Afecta a totes les activitats relacionades amb la producció industrial: usuaris, serveis, aplicacions concretes, etc.

- Des de l'inici de la revolució industrial han existit noves tecnologies, innovació tecnològica, recerca i desenvolupament, encara que no sempre s'han anomenat així.

Es poden diferenciar però, tres grans onades de canvi tecnològic:

- a) Inici revolució industrial (segona meitat segle XVIII i principis del XIX a Gran Bretanya). "Nucli Tecnològic": carbó, vapor, mecanització tèxtil.
 - b) Segona onada (segona meitat segle XIX fins 1930). "Nucli Tecnològic": siderúrgia, electricitat, motor de combustió interna, producció massiva bens de consum.
 - c) Tercera onada (quin inici podriem situar a finals dels anys 40 amb el descobriment del transistor). "Nucli Tecnològic": microelectrònica, informàtica, automatització i robòtica, nous materials, biotecnologia.
- Característiques dels nous nuclis tecnològics. Podriem considerar característiques comuns a les tres onades de canvi:
 - a) Generalització del procés: afecta i transforma totalment el conjunt de les activitats productives i serveis associats.
 - b) Fortes implicacions econòmiques, socials, culturals, de condicions de treball, etc., que afecten a tota la societat.

Hi ha però, una característica diferencial, pròpia de l'onada actual: la velocitat de canvi.

Això fa més crítica la necessària adaptació al canvi tecnològic per part d'empreses i, en general, del conjunt de la societat (sistema educatiu, serveis, professionals, etc.) si no es vol córrer el risc de quedar marginat tant a nivell individual com col·lectiu.

- Es necessari situar el debat des d'una perspectiva general, per a no perdre el sentit de les dimensions ni el marc geogràfic en que ens movem.

. USA-Japó-Europa
. Europa-Espanya-Catalunya

L'anàlisi comparativa dels diferents índex (recursos destinats a R + D, nombre de científics, nombre de tècnics, etc.) situa el paper relatiu del nostre país i pot ajudar a evitar discursos retòrics o operacions d'imatge desproporcionades.

- Conceptes com innovació tecnològica, recerca i desenvolupament, producció de noves tecnologies, assimilació de noves tecnologies a productes i processos, invenció, etc., són sovint utilitzats indiscriminadament.

Cal diferenciar clarament conceptes com:

- . Invenció i innovació. Una innovació és un nou producte acceptat pel mercat.
- . Els recursos destinats a R + D no presuposen innovacions tecnològiques. Seria convenient relativitzar una mica les repetides xifres R + D/PNB, sobre tot quan no s'analitza la seva composició ni es compara degudament amb les d'altres països.
- . Importància de les petites innovacions incrementals, sobre tot per una indústria com la catalana.
- . Si tecnologia és coneixement industrial, importància de la cultura pròpia de cada empresa, oficina tècnica, enginyeria, formació dels tècnics. S'ha posat massa l'accent en la recerca bàsica i en les grans innovacions radicals.
- . Convé no confondre producció i assimilació de noves tecnologies. La primera no facilita necessàriament la segona en un àmbit geogràfic determinat, encara que és necessari un cert equilibri entre ambdós conceptes.
- . Les activitats de R + D i producció són cada vegada més separades funcionalment i territorial. Les empreses americanes solen mantenir els centres de R + D i descentralitzar la producció a altres països.
- A l'hora de definir un àmbit territorial com zona d'influència de Barcelona, dependrà del concepte considerat.

Exemple: Si considerem els centres de R + D, segurament Toulouse, Montpellier o Madrid caurien dins d'aquest àmbit. Si ens referim en canvi a assimilació de noves tecnologies, es tractaria de l'àrea industrial de Barcelona estricta.

- Les indústries fabricants de noves tecnologies es caracteritzen per divisió:

Funcional	R + D/Fabricació
Territorial	Països d'alt nivell tècnic i de renda/ Països amb mà d'obra barata

aquestes fàbriques no eleven significativament el nivell tecnològic de la zona.

No és per tant suficient que una indústria de noves tecnologies s'implanti al voltant de Barcelona. Cal saber quines activitats hi portarà a terme a l'hora de valorar l'impacte innovador al seu entorn.

Conclusió: Des d'una perspectiva de promoció de la innovació tecnològica, pot ser més important la implantació d'un determinat servei que la d'una gran planta industrial fabricant d'equips. (Centres de demostració-formació sobre noves tecnologies, empreses de serveis avançats, laboratoris d'assaigs, associacions empresarials de R + D, etc.).

- Cal tenir molt en compte les implicacions socials i culturals de l'actual onada de canvi tecnològic. Aspectes com:

- . Implicacions socials (noves formes d'atur)
- . Revolució de les costums
- . Marginació de grups socials
- . Noves necessitats de formació

són molt importants alhora de preveure l'impacte ocasionat per l'avenç tecnològic.

- Seria també convenient considerar el paper que avui juguen els governs en la definició de les polítiques tecnològiques.

Els governs de tots els països avançats situen la promoció tecnològica en un lloc de privilegi entre les seves prioritats. La majoria de presidents o primers ministres tenen assessors directes en ciència i tecnologia.

En general, planifiquen accions sistemàtiques de:

- . Mentalització a tots els nivells socials sobre la importància de la innovació tecnològica.
- . Movilització i dinamització de les diferents forces socials cap a objectius concrets. Per exemple: Programa Alvey a Gran Bretanya.
- . Definició de polítiques clares, establint prioritats i posant en marxa els necessaris mecanismes de coordinació i seguiment.

Analitzar la situació al nostre país, podria ésser un element interessant del debat.

- En general, s'ha de defugir d'un cert discurs abstracte sobre noves tecnologies, deslligat de la realitat concreta de les empreses, els serveis, els usuaris, etc.

El canvi tècnic és una constant de les societats industrials des d'el segle XVIII, que té algunes característiques noves, però que no és substancialment diferent. No hem de fer del discurs sobre el canvi tecnològic una disciplina reservada als experts, amb una liturgia i un llenguatge que l'aïllin dels problemes concrets de tota la població.

- Així mateix, caldrà situar correctament el sistema ciència-tecnologia actual -amb la seva potencialitat real- en relació amb les empreses -amb totes les empreses-. No hi ha sectors de futur i sectors condemnats. Hi ha empreses que s'adapten al canvi tècnic i altres que no s'hi adapten.
- Finalment, la visió anterior en certa manera desmitificadora, no preten negar la importància de la recerca fonamental i de la necessària base científica de les societats industrials. Del que es tracta, és d'aconseguir un equilibri entre aquesta base científica i l'assimilació tecnològica per part de la indústria del país, sobre tot en aquells espais o segments de mercat que reuneixen condicions per a esdevenir "nitxos" de mercat importants.

3. SITUACIO ACTUAL

D'una manera esquemàtica i purament descriptiva o enunciativa, es presenten tot seguit alguns dels aspectes que configuren la situació actual de l'àrea d'influència de Barcelona, des d'una perspectiva tecnològica.

3.1. El motor de les funcions d'innovació i desenvolupament industrial

A nivell mundial, és la informació científica i tècnica generada als grans centres de R + D públics i els de les grans empreses.

Quina és la situació a Catalunya, en aquest sentit?.

- Paper dels centres públics: la informació científica i tècnica generada als centres públics, malgrat un canvi de tendència i de mentalitat durant aquests darrers anys, no arriba en general a les empreses catalanes. Encara són relativament molt poques les empreses que intenten buscar informació o solució a problemes concrets, a la Universitat o altres centres públics, en part per desconeixement i també en part per la poca capacitat i recursos d'aquests centres.

Experiències com la creació recent de la societat municipal Barcelona Tecnologia, així com l'intent de les Universitats d'acostar-se al món empresarial, són iniciatives que poden canviar de manera significativa la situació actual. De fet, el canvi produït durant els 2 ó 3 darrers anys, sobre tot al món universitari, no tant als Centres del CSIC i molt menys al de les empreses, així ho semblen confirmar.

- Paper de les grans empreses, com generadores d'informació científica i tècnica que actuin de promotors de la innovació tecnològica.

En aquest sentit la situació és molt pitjor que la anterior doncs, a diferència de països com USA, R.F. Alemanya, Japó o Gran Bretanya, aquí no hi ha pràcticament grans empreses que puguin jugar aquest paper promotor.

- La situació anterior és difícilment corretgible a curt i mig termini, i per tant, la transferència exterior de tecnologia que afavoreixi la captació per part de les empreses catalanes de la informació científica i tècnica generada a altres països, podria ser un element estratègic de primer ordre per a la política tecnològica d'aquest país.

En aquest sentit, l'exemple japonès seria una referència important a retenir, no per copiar-la, doncs les circumstàncies són diferents, però si per a analitzar-la i tenir-la en compte.

Cal dir però, que això no és gens fàcil, i que les simples mesures voluntaristes o administratives no tenen cap eficàcia. Es necessiten un conjunt de serveis estables, professionals, connectats amb les empreses catalanes i amb empreses i intermediaris internacionals, i la consciència de que els resultats no seran mai espectaculars ni a curt termini.

3.2. Recursos destinats a R + D a Catalunya

3.2.1. Recerca i Desenvolupament a Catalunya

Segons l'estudi publicat per la CIRIT sobre les despeses en Recerca i Desenvolupament a Catalunya durant l'any 1984, aquestes foren de 18.988 M. Pts. que representa una relació despeses R+D/PIB del 0'38%.

- L'estructura d'aquestes despeses són:

Fons públics	7.373 M. Pts.
Empreses	11.615 M. Pts.
- L'origen dels fons públics:

Administració Central	5.972 M. Pts.
Generalitat de Catalunya	1.166 M. Pts.
Altres	235 M. Pts.
- Distribució sectorial empreses:
 - . Químic i derivats representen més del 50%
 - . Material de transport i altres indústries manufactureres acumulen aproximadament un 25%

- Algunes xifres comparatives (% R+D/PIB) (any 1983):

USA	2'73
Japó	2'60
R.F. Alemanya	2'57
França	2'16
Regne Unit	2'20
Itàlia	1'20
Espanya	0'47
Catalunya	0'38 (any 1984)

- Es interessant, finalment, veure la diferent estructura de les xifres per Espanya i Catalunya en %:

	<u>Pública</u>	<u>Empresa Privada</u>	<u>Total</u>	<u>Organismes Públics</u>
Espanya	19'2	19'3	38'5	61'5
Catalunya	20'0	43'0	63'0	37'0

3.2.2. Universitats i Centres del Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC)

Les Universitats i els Centres del Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC) representen la major part d'aquest 37% destinat pels organismes públics a R + D a Catalunya.

Repassem algunes xifres:

- Universitat de Barcelona (U.B.)
 - . Nombre d'estudiants curs 86/87 80.665
 - . Nombre tesis doctorals llegendes 80/86 1.479
 - . Nombre contractes recerca amb empreses any 1987 . . . 56
- Universitat Politècnica de Catalunya (UPC)
 - . Nombre d'estudiants curs 86/87 25.373
 - . Projectes finals de carrera 80/86 7.003
 - . Nombre tesis doctorals llegendes 80/86 239
 - . Nombre contractes recerca amb empreses any 1987 . . . 160
- Universitat Autònoma de Barcelona (UAB)
 - . Nombre d'estudiants curs 86/87 31.002
 - . Nombre tesis doctorals llegendes 80/86 665

- Centres CSIC a Catalunya

Total: 10 Centres i 3 Centres Coordinadors

Els relacionats amb la indústria són:

- a) Centre d'Investigacions i Desenvolupament de Barcelona
Síntesi orgànica, anàlisi orgànica, producció d'hormones "in vitro", tècniques immunològiques, etc.
- b) Centre Nacional de Microelectrònica
Disseny i verificació de circuits integrats, recerca i desenvolupament en el camp de la microelectrònica.
- c) Institut de Ciència de Materials
Nou centre de recerca, edifici en construcció a terrenys cedits per la Universitat Autònoma de Barcelona.
Síntesi de materials inorgànics, estructures cristal·lines, propietats mecàniques de sòlids, propietats òptiques de semiconductors, etc.
- d) Centre d'Estudis Avançats de Blanes
Inaugurat el 1985.
Conte amb 3 grups de treball:
 - . Intel·ligència artificial
 - . Oceanografia química
 - . Ecologia Bentònica
- e) Institut de Cibernètica
Centre mixt CSIC-UPC.
Automàtica industrial, control de processos, robòtica, etc.
- f) Institut de Tecnologia Química i Tèxtil
Recerca química, mecànica i confecció tèxtil.
- g) Institut de Ciències del Mar
Medio ambient, biologia marina, oceanografia, etc.

Amb les xifres que es dedueixen de les expressades a l'apartat 3.2.1. anterior, es pot estimar fàcilment el baix nivell de recerca dels centres públics situats a Catalunya, i per tant els limitats efectes que poden tenir per a la indústria catalana.

Malgrat això, durant aquests darrers anys la tendència ha estat creixent i els contractes amb empreses han augmentat d'una manera notable.

3.2.3. Associacions privades de R + D

Actualment n'hi ha quatre a Catalunya:

- Associació d'Investigació d'Empreses Confeccionistes
- Associació d'Investigació de la Indústria de Detergents, Tensioactius i Afins
- Associació d'Investigació de les Indústries de l'Adoberia i Annexes
- Associació d'Investigació Tèxtil Cotonera

Les activitats depenen dels interessos comuns de les empreses associades, encara que el nivell de recerca de la majoria ha estat bastant baix.

Aquest tipus d'associacions serien molt indicades per a un teixit industrial com el català, però la manca d'incentius fiscals dificulta la seva creació i creixement.

Es podrien constituir en infraestructures tècniques de serveis comuns per les indústries del sector.

Al País Valencià han substituït la manca d'incentius fiscals per ajuts directes de la Generalitat Valenciana.

3.3. Recursos públics per a la promoció de la innovació

L'empresa catalana, en general, pot accedir als següents recursos públics per a la promoció de la innovació industrial:

- Programes de la CEE
- CDTI/MINER
- Departament d'Indústria i Energia

Problemes generals per a l'empresa:

- Falta d'informació propera i clara
- Procediment burocràtic que requereix múltiples gestions
- Incertesa en la seva concessió

Problemes específics de cada programa:

- Programes CEE:
 - . Llengüa estrangera (francès o anglès)
 - . Díficil accés
 - . Recerca de socis d'altres països
 - . Finalitats pre-competitives
- CDTI/MINER:
 - . Actual prioritat a finançament de projectes que es presentin a programes europeus
 - . Centres de decisió a Madrid
- Departament d'Indústria i Energia:
 - . Limitació de recursos

Tot això comporta dificultats reals importants d'accés a tots aquests ajuts, sobre tot per a les petites i mitjanes empreses.

Les conseqüències són una reducció de la participació de les empreses catalanes, fins i tot a fons ja tradicionals com poden ser els del CDTI. Efectivament, la participació de l'empresa catalana als recursos CDTI representava un 40% del total el 1987, mentre que l'estimació feta per 1988 és només d'un 20%.

Una altra xifra significativa, és que el 70% dels recursos corresponents a programes europeus són captats per empreses de Madrid.

Semblaria que la proximitat a les fonts d'informació directa, seria un element determinant dels efectes anteriors.

3.4. El marc europeu

- La participació d'empreses catalanes a programes de recerca internacional planteja problemes de definició prèvia:
 - a) Els programes internacionals han d'actuar com complement d'altres nacionals en el mateix àmbit, de manera que es reforcin i que les empreses d'aquí en puguin treure el màxim profit, o no?. Qui en resulta més beneficiat en cas contrari?.

- b) Es correcte l'actual política espanyola d'orientar prioritàriament els fons públics propis a finançar la participació a programes europeus?. No hi té un paper supeditat a l'empresa líder?. Es convenient per a l'empresa catalana?. Els retorns per a l'empresa catalana són els que haurien d'ésser en el cas dels programes comunitaris?.
 - Per què un país es beneficiï en participar en un programa internacional concret, s'han de donar algunes condicions:
 - a) Massa crítica d'investigadors altament qualificats en la matèria
 - b) Capacitat de generar alta tecnologia pròpia
 - c) Infraestructura empresarial capaç d'aprofitar-se i recollir els fruits de la participació
- Es donen aquestes condicions en els programes ESPRIT, RACE, BRITE, etc.?.
- Un exemple concret: el cas de l'Agència Especial Europea. Espanya està ajudant a finançar la investigació d'altres països.

4. IDENTIFICACIO D'INFRAESTRUCTURES BASIQUES NECESSARIES

Apart de l'anàlisi de la situació actual, desenvolupat al capítol 3, sembla interessant identificar aquelles infraestructures bàsiques necessàries per afavorir el desenvolupament tecnològic.

Podriem destacar-ne les següents:

- Formació tècnica:
 - . Tecnologies de la informació. Tècnics de grau superior i mitjà
 - . Formació professional
 - . formació continuada
- Centres de serveis avançats:
 - . Automàtica industrial. Robòtica
 - . Serveis Avançats de Telecomunicació
- Centres d'informació i assessorament

- Centres de demostració sobre l'ús de noves tecnologies
- Serveis de telecomunicació. Infraestructures bàsiques

Sense entrar en el detall de cada un dels punts anteriors, que correspondrien a altres grups sectorials del Pla Estratègic, si que es pot afirmar que avui hi ha greus dèficits en tots ells, que limiten i dificulten les capacitats de desenvolupament de l'àrea de Barcelona en el camp de la tecnologia.

Miquel Barceló

LA SANITAT A BARCELONA

JORDI CAMI

L'atenció primària es troba fortament burocratitzada i no garanteix la necessària continuïtat assistencial. La freqüentació mèdica és molt alta (7 visites per persona i any) i encara ho és més si es tenen en compte les visites administratives (receptes, baixes, etc.). Un 70% de la població visita el metge, almenys una vegada a l'any. Contràriament, la freqüentació hospitalària pot considerar-se baixa (93 ingressos per 1.000 habitants i any), si es compara amb la majoria de països industrialitzats, en canvi els serveis d'urgències hospitalàries, que són en part un nivell entremig entre l'assistència primària i l'hospital, es troben sobreutilitzats i atenen una part dels processos aguts i complexos que no són atesos a nivell extrahospitalari pel seu deficient funcionament. Un 64% de les visites mèdiques es realitzen al sector públic i un 36% al sector privat. Una part important de les hospitalitzacions en hospitals privats es realitzen concertades amb el sector públic.

Un fenomen molt important és la capitalitat que exerceix Barcelona en la prestació de serveis sanitaris a la resta de Catalunya. Dels ingressos hospitalaris que es realitzen a Barcelona, al voltant d'un 40% corresponen a persones que no viuen a la Ciutat. En el darrer any l'efecte capitalitat dels hospitals de la ciutat ha disminuït lleugerament i és possible que aquesta tendència persisteixi.

L'actual reactivació econòmica i la major flexibilitat del sector privat podrien fer créixer la seva importància proporcional dins del sistema sanitari.

El factor que pot modificar més l'actual situació, tot seguint la tendència espontània, és l'evolució demogràfica. A Barcelona es preveu per als propers anys una continuació del creixement demogràfic negatiu i de l'envelliment. En conjunt el consum de serveis canviarà poc des del punt de vista quantitatiu ja que es contraposen emigració i envelliment. No obstant, el nombre d'actes sanitaris en persones de 65 o més anys augmentarà substancialment. L'any 2000 entre un 40 i un 45% de les hospitalitzacions podrien correspondre a persones majors de 65 anys.

Els actuals processos d'evolució de l'atenció primària i hospitalària no semblen capaçs de modificar substancialment els déficits esmentats (burocratització i poca continuïtat en l'atenció mèdica i saturació hospitalària). L'aparició de nous centres hospitalaris privats podrien produir una redistribució dins del sector privat més que no pas un augment clar de l'activitat hospitalària privada en relació a la pública.

Existeix un ampli consens, atribuït en part a la posició de la Organització Mundial de la Salut, que en la majoria de països industrialitzats és desitjable una evolució sanitària que promogui la prevenció i la promoció de la salut, que requalifiqui el paper del metge d'atenció primària (metge de capçalera i pediatre) així com una major humanització del tracte amb els pacients. Tots aquests punts constitueixen també objectius sanitaris desitjables per Barcelona.

Pel que fa a la formació dels professionals sanitaris hom reconeix la necessitat de que els programes d'ensenyament dels metges s'adeqüin més estretament a les característiques de l'exercici professional actual. La formació actual és fortament hospitalària quant només una petita proporció dels professionals acaben treballant en els hospitals.

En el terreny de la recerca mèdica, Barcelona té unes potencialitats gens menyspreables i és molt desitjable una ràpida reorganització d'aquest sector consistent en una major concentració d'equipaments i grups, ara molt fragmentats i dispersos, així com una organització que preservi l'autonomia respecte al sector assistencial.

En el terreny de les potencialitats són de destacar:

- En primer lloc, a Barcelona és notòria l'existència d'algunes especialitats mèdiques que han assolit reconeixement internacional (Oftalmologia, Ginecologia i Reproducció, Pneumologia, Traumatologia, etc.). Sovint aquesta projecció es deu a l'existència de personalitats individuals i cal potenciar de manera més homogènia el conjunt d'aquestes especialitats altament tecnificades.
- La llarga tradició esportiva de Barcelona ha determinat l'existència d'alguns nuclis de medicina esportiva. L'actual desenvolupament que aquesta disciplina està tenint arreu del món i la imminència dels Jocs Olímpics fa d'aquest punt una clara potencialitat.
- Entre les indústries subministradores o relacionades amb el sector sanitari, cal destacar-ne la indústria farmacèutica. Del total de la producció de medicaments a Espanya, un 50% s'origina a Catalunya (Barcelona). Es tracta d'un dels potencials d'I + D més important en el sector sanitari de Barcelona, del qual cal evitar la seva emigració a altres zones d'Espanya.

D'altra banda es constata unes debilitats significatives com son:

- La medicina extrahospitalària es troba molt fragmentada, amb processos derivatius (consultes del metge de capçalera a l'especialista, peticions de proves diagnòstiques, etc.) i fluxes de pacients molt burocratitzats.
- En el sector hospitalari, els serveis d'urgències es troben saturats i sovint en situació de col.lapse. En determinats serveis i en determinades patologies és difícil derivar els pacients a l'atenció primària o a d'altres centres menys especialitzats. Per algunes patologies, especialment quirúrgiques hi han llistes d'espera inacceptablement llargues. Existeix una evident descoordinació entre els diferents centres hospitalaris de la Ciutat.
- Existeix un dèficit de coordinació entre el nivell ambulatori i l'hospitalització així com entre el sector públic i privat.
- El sector sanitari està en una situació permanent de dèficit econòmic atribuïble en part a que és bàsicament un sector de recursos humans molt especialitzats, a més es troba en constant evolució tecnològica la qual cosa imposa una ràpida renovació dels equipaments.
- El progressiu envelliment de la població i una evolució cultural en la que cada cop és més rellevant la salut determinen una demanda de serveis sanitaris cada cop més elevada la qual cosa agreuja la situació expresada en el paràgraf anterior.

En darrer lloc, es considera necessari, dur a terme accions dirigides a la intervenció en els camps següents:

Atenció primària

- Millorar la qualitat assistencial i augmentar la capacitat del sector extrahospitalari de resoldre processos aguts i complexos amb agilitat.
- Millorar la coordinació del sector hospitalari.

Atenció Hospitalària

- Millorar l'accés a l'hospital en aquelles patologies i especialitats que es troben saturades.
- Millorar la capacitat de derivar els pacients de l'hospital a altres centres de rehabilitació o de control de malalties cròniques, menys especialitzats.
- Promoure iniciatives del tipus "Consorti Hospitalari de Barcelona" que permetin millorar la descoordinació i l'aïllament d'uns centres respecte dels altres.

Docència

- Replantegar el contingut i el desplegament dels actuals plans d'estudi de les professions sanitàries, per tal d'adaptar-les a les necessitats que es preveuen (metges d'atenció primària, geriatria, infermeria). Cal que aquest replantejament es produeixi en consonància amb els plans de reestructuració de la xarxa sanitària de Barcelona.

Recerca

- Organitzar un Sistema Públic de Recerca Biomèdica que faciliti la integració i la millor utilització dels recursos existents. Un nou sistema que faciliti la constitució d'instituts d'investigació que garanteixin la continuïtat dels èxits assolits per les individualitats abans esmentades. Un sistema d'aquestes característiques exigeix un marc estructural previ del tipus plantejat en el Consorti Hospitalari de Barcelona.

Jordi Camí

DOCUMENT NUM. 3

SINTESI DELS TEMES DE DIAGNOSI

Barcelona, gener de 1989

1. QUE ES BARCELONA?

Barcelona és una ciutat de 1.700.000 habitants, dins d'un medi físic de 90 km², i amb una densitat demogràfica força elevada. La ciutat és el centre neuràlgic d'una Àrea Metropolitana, que en un radi de 40 km., aplega més de 4.000.000 persones, a més d'activitats econòmiques, moltes d'elles amb forta dependència de la ciutat. Tot això fa que existeixi una elevada interconnexió d'ambdós àmbits territorials, a nivell de desplaçaments de persones i mercaderies, així com d'altres elements d'intercomunicació d'informació.

Tanmateix, la ciutat esdevé un nucli de referència, en un entorn geogràfic, en el qual en un radi de 300 km. no existeix una altra ciutat de les seves característiques.

~~En els darrers anys, la població de Barcelona ciutat ha presentat un descens significatiu, provocat pels signes negatius tant en els moviments naturals com en els migratoris. Entre d'altres consideracions això condueix a un procés d'envelliment de la població, a l'increment de població solitària, i a un descens en el nombre d'infants. Aquest fet s'inscriu també en un procés de traslació de la seva població cap a zones de les corones metropolitanas, tant per buscar un nucli més agradable o bé per raons diferencials en els preus de l'habitatge.~~

- 0 -

D'altra banda, la recuperació econòmica de l'entorn, està provocant una transformació en l'estructura social (de la població), amb una major presència de classes mitjanes i altes, alhora que s'aguditzen unes borses de pobresa, localitzades a la perifèria i al casc antic, amb caràcter persistent i amb la conseqüent degradació de l'entorn.

Aquesta doble circumstància, de traslació demogràfica i persistència de borses de pobresa, posa en perill la dinàmica tradicional d'una coexistència de múltiples capes socials que, en conflicte permanent, eren els generadors d'una dinàmica molt pròpia de Barcelona en el camp cultural i ideològic.

Especialment, la ciutat no disposa de suficients reserves per a l'expansió i per a la ubicació de grans projectes. La zona costanera, els límits amb Collserola, i la recuperació puntual de

zones interiors del tramat urbà, són les reduïdes vàlvules d'expansió. En aquest sentit, les barreres geogràfiques conjuntament amb els municipis col·lindants constitueixen un límit cert per a la seva expansió.

Per altra banda, les tendències actuals de localització d'activitats econòmiques, d'àrees de centralitat de l'activitat, i el desplaçament de l'ús de l'espai per a vivenda, fan que es produeixin zones de desertització demogràfica en els horaris de no activitat i conseqüentment una major especialització de l'espai.

Destaca, en el terreny del medi ambient, un excessiu nivell de soroll, provocat bàsicament per la circulació de vehicles, així com també en els nivells de contaminació d'aigües, aire, etc., tot i que els seus índexs s'han reduït considerablement en els darrers anys. En vies de solució, resta el problema del clavegueram, i també especialment en l'àmbit metropolità, el de l'aigua.

- 0 -

Barcelona ocupa una àrea de centralitat molt important dins el context de Catalunya i amb una certa polaritat per zones més llunyanes com el Sud de França, l'Aragó, i el País Valencià, com a conseqüència de la inexistència d'altres ciutats grans i, en certa manera, dels seus factors d'atracció més significatius: centre de consum, centre del sector manufacturer i, centre de certs serveis. Malgrat tot, Barcelona no ha acabat de consolidar la seva capitalitat en aquesta macroàrea.

Aquesta matització es manifesta per la feblesa dels seus factors de capitalitat, especialment els econòmics, financers i culturals. Tanmateix, la reinstauració de la Generalitat ha permès recuperar i potenciar la capitalitat política de la ciutat dins del seu entorn de Catalunya. La consolidació d'altres factors es correspon amb un dels trets característics de la ciutat, com és el seu desenvolupament a impulsos "a batzagades", molt lligats als cicles econòmics industrials i en conseqüència molt sotmesos a les fluctuacions de la seva base econòmica.

Barcelona és, certament, una ciutat amb una forta tradició i cultura manufacturera i comercial, amb un mercat de treball ampli i diversificat, amb molta incidència sobre un territori superior a l'estrictament urbà. Compta, també, amb un significatiu nivell de centres destinats a la formació de gestors empresarials, tot i

que no existeix una estructura industrial de grans empreses locals, fet que condiciona una manca de serveis de suport, especialment els d'investigació i de recerca. Així mateix, és una ciutat que compta amb una gran tradició d'associacions i d'organitzacions empresarials relacionades amb els sectors de major incidència industrial i manufacturera.

Aquí es presenta una altre contradicció: aquesta riquesa d'associacions no aconsegueix la complicitat i participació dels ciutadans que hi haurien d'estar implicats. Complicitat i participació que tampoc no es dona en la cooperació del sector privat que reclama moltes de les actuacions del sector públic. Aquí hi ha una manca de tradició evident. La dinàmica manufacturera sembla pesar més que la vida i pols de la ciutat.

Ciutat sensible a la modernitat i oberta a les noves tendències generals que apareixen arreu del món, especialment a través de la seva proximitat geogràfica i mental amb Europa. Això fa que hi permeti tenir un caràcter dinàmic i obert, alhora que potser poc arrelat als seus valors propis.

La seva òptima situació geogràfica, en contacte amb el mar i la muntanya, amb un clima envejable per bona part d'Europa i pròxim a ella, són elements ineludibles i objectius que li donen una posició competitiva molt valuosa front altres ciutats. La ciutat està en una línia de pas de les corrents europees.

- 0 -

Tanmateix, la ciutat es troba en un procés de reordenació urbanística força important, a través de diversos projectes, molts d'ells impulsats arrel dels JJ.OO., que possibiliten una significativa remodelació de la ciutat a mig termini. Això permet suposar una millora en els preocupants nivells de degradació urbanística, especialment al casc antic i barris perifèrics.

- 0 -

L'alta densitat demogràfica, el factor de centralitat de Barcelona respecte el seu entorn, la cultura i tradició d'utilització del transport privat, així com certs dèficits i falta de coordinació entre les Administracions que intervenen en el

terreny del transport públic que permeti un accés ràpid i còmode a tota la "ciutat i el seu entorn", són elements que condueixen a una circulació densa, que dificulta el desplaçament dins de la ciutat i el transport i comunicació amb l'exterior. En aquest sentit els determinants geogràfics actuen com a barreres naturals per a la seva expansió i esponjament urbà, i al mateix temps, condicionen les vies d'entrada i sortida amb l'exterior.

- 0 -

Com s'ha esmentat, la ciutat perd població, per migracions a l'exterior, tot i que manté i reforça la seva polarització de l'Àrea Metropolitana, àmbit en el qual la dinàmica demogràfica és més estable. Aquesta dinàmica, conjuntament amb la relativa tendència a un increment en el nivell de vida, provocat per l'expansió econòmica i per l'augment en el procés d'especulació, són elements que apareixen conjuntament amb desequilibris socials entre barris i amb l'esmentada transformació substancial en l'estructura social de la població de Barcelona.

Es de destacar entre tots aquests elements, la incidència que presenta el procés d'especulació del sòl i la vivenda en tota aquesta transformació.

- 0 -

Barcelona, amb un origen fabril -base del seu creixement- ha assolit la dimensió d'una gran ciutat amb una sèrie d'importants atractius econòmics, naturals, històrics, culturals,... però, a diferència d'altres ciutats europees, sense el suficient nivell de "qualitat de vida moderna". Aquí sembla raure l'explicació de la poca competitivitat de la ciutat per atreure seus socials de les grans corporacions industrials, i per estimular la consolidació dels nous sectors emergents.

Per la seva banda, la biculturalitat de Barcelona provocada per la dualitat població autòctona-població immigrant és un nou factor contradictori que cal tenir ben present per els seus múltiples efectes. Actua com a frè per la integració provocant una vida social i cultural de compartiments estancs, a la vegada que li aporta una gran personalitat molt vàlida per la seva apertura de visió i d'integració.

2. QUE FA BARCELONA?

Com s'ha dit, Barcelona és una ciutat terciària i manufacturera, en un àmbit territorial ampli, que es concreta en la indústria metal·lúrgica i del tèxtil i, en la època d'expansió, en el sector de la construcció. En els darrers períodes s'ha produït un fenomen de translació successiva d'aquestes indústries a d'altres zones al voltant de la ciutat amb equipaments industrials més grans i adients a les noves necessitats dels sectors. Això ha fet que la ciutat, com a àmbit de localització, perdés significació, tot i que manté i reforça la seva centralitat de ciutat administrativa d'aquest sector. Aquest moviment de translació ha afavorit la modernització industrial disposant, avui en dia, d'un nivell d'equipaments industrials acceptable, amb forta projecció internacional, constituint l'Àrea Metropolitana industrial més important d'Espanya i de les més significatives dins els eixos industrials de l'Europa del Sud.

La seva estructura industrial està configurada bàsicament per petites i mitjanes empreses, moltes d'elles amb forta dependència d'altres de major significació i volum. En aquest sentit la ubicació de grans unitats industrials a l'entorn de Barcelona ha estat, en la història, un factor dinamitzant d'una xarxa industrial de petites i mitjanes empreses subministradores d'aquelles. Les darreres tendències de localització industrial, especialment de grans empreses de capital estranger, conjuntament amb el ple funcionament de l'Acta Unica Europea, pot donar lloc al trencament d'aquesta tendència en funció de les polítiques de subministrament de components dels grups industrials estrangers.

D'altra banda, Barcelona presenta un fort dinamisme econòmic, conseqüència del distanciament de la crisi econòmica recent i estimulat per la inducció que representen els Jocs Olímpics. Aquests actuen com a dinamitzadors de sectors transformadors de l'entorn urbà, i com a creadors d'infraestructures tecnològiques donant un marc més apte per a la ubicació d'indústries modernes dins del casc urbà, avui en dia encara sense una presència consolidada. Tanmateix i a curt termini, existeixen expectatives certes de dinamització de la inversió, tant per el fet del ple funcionament de l'Acta Unica Europea com per la pròpia inèrcia de la dinàmica de les obres públiques i equipaments promoguts a l'entorn dels Jocs.

També cal esmentar que el procés de transnacionalització de la indústria ha donat lloc, tant a través de processos d'entrada de grups estrangers, com d'altres de concentració i centralització

de la producció, a una pèrdua de titularitat local de grups industrials, inclús de la PME, sense una evidència de reinversió industrial local.

- 0 -

Tanmateix, el procés de translació d'equipaments industrials a l'entorn de la ciutat ha conduït a centralitzar l'activitat econòmica urbana al voltant del sector terciari pivotat sobre les activitats comercials, financeres, de serveis a l'empresa i personals, i a partir dels darrers anys de l'Administració Pública, especialment per la consolidació de l'Administració Autònoma.

Pel que fa al comerç, Barcelona presenta una singular coexistència d'un comerç local, de caràcter tradicional, com és el comerç de consum a través dels mercats i de petits establiments, tradicionals i de barri, conjuntament amb d'altres fórmules de gestió més avançada amb major projecció i facilitat d'adaptació a les noves tendències dels hàbits de vida actuals i amb una tipologia del producte molt més avançada. En definitiva, és un comerç que ofereix una elevada diversificació de l'oferta, amb una elevada concentració i polarització de zones comercials en eixos urbans d'elevada qualitat. En determinats tipus de comerç, la proliferació d'establiments es correspon amb organitzacions empresarials, locals i estrangeres, sota la fórmula de cadenes comercials o d'establiments individuals lligats a les conseqüències de la crisi industrial.

En el terreny comercial i de la promoció exterior, destacar el paper de la Fira de Barcelona, com exponent de la voluntat internacional de la ciutat, alhora que representa una forma de promoció i d'atracció turística molt significativa.

Si bé Barcelona actua certament com a factor d'atracció comercial per a les zones urbanes del seu entorn, es pot considerar encara que el consum que s'hi genera és fonamentalment de caràcter local, sense excessiva incidència i relevància en un context internacional com a ciutat de consum. Aquesta reduïda capacitat d'atracció comercial fa pensar que l'actual creixement és desproporcionat a les potencialitats reals del sector.

- 0 -

El tercer component terciari està constituït pels serveis, tant de caràcter personal com a les empreses. Dels primers es pot dir que cobreixen les necessitats pròpies d'una ciutat com aquesta, respecte els segons, obviament, han de venir directament vinculats amb la pròpia activitat industrial. Inicialment es pot afirmar que la tradició manufacturera de Barcelona no ofereix una dinàmica ni un nivell de desenvolupament adient, del sector de serveis a l'empresa amb uns efectius molt limitats (35.000 persones).

En general, pot afirmar-se que els serveis a les empreses tendeixen a ser poc sofisticats, situant-se en la fase de maduresa del seu cicle de vida. (L'epígraf més nombros de Catalunya, és el de comptabilitat, assessorament fiscal i censors jurats de comptes). Això reflecteix una situació de dependència front a la capital del país i les multinacionals estrangeres. No abunden, en definitiva, les "àrees d'excel·lència" en aquest sector.

Cal no oblidar que els serveis a les empreses són complementaris de les empreses industrials. Difícilment podem comptar amb bons serveis sino comptem també amb empreses industrials avançades. El caràcter de cicle curt del teixit industrial autòcton, la creixent multinacionalització del mateix i la manca de certes infraestructures tècniques, afavoreixen la creixent dependència d'aquest tipus d'activitats més sofisticades.

- 0 -

El sector financer ha perdut pes, en el terreny de la presa de decisions de política financera, com a conseqüència dels canvis importants produïts en els mercats financers i en el si de les pròpies institucions, amb una major concentració del poder de decisió a Madrid. Domini de la banca en els mercats. Borsa feble i perdent quota de mercat. Caixes molt fortes poc lligades al món empresarial i excessives operacions realitzades fora de Barcelona, són alguns dels trets característics d'aquest sector. Sense una acció institucional important la devallada pot seguir sent notable.

- 0 -

En el terreny de la formació, Barcelona i el seu entorn compta amb uns equipaments universitaris, tant públics com privats, con-
 tituits per les tres universitats i altres institucions, que ofe-
 reixen una elevada i suficient diversitat de branques d'estudi,
 bé que amb una migradesa de mitjans que impedeix el desenvolupa-
 ment d'una vida universitària amb els "nivells de standards" de
 qualitat que es requereixen avui en dia. Aquesta migradesa s'ac-
 centua per la progressiva massificació de l'alumnat, i dona lloc a
 una insuficient significació en el context internacional, no tant
 en els aspectes formatius com en els nivells de recerca i en els
 de l'aplicació de noves tecnologies. Aquest aspecte afectaria,
 en termes generals, a una manca de centres d'investigació, tant
 públics com privats, i en definitiva a un major lligam de la re-
 cerca pròpia i la seva aplicació al món productiu. Cal relacio-
 nar aquesta debilitat amb els factors de centralitat de Barcelo-
 na.

Amb tot, però, es confirma i de forma molt més relevant la manca
d'uns nivells de formació de graus mitjos i de formació profes-
sional. En general, això és més patent en el terreny de noves
 professions però també en d'altres de major tradició i, actual-
 ment, amb uns nivells alts de demanda. Aquest segment de la for-
 mació, que tradicionalment a Barcelona havia tingut uns nivells
 força elevats, s'ha vist degradat substancialment en relació a
 altres vessants de la formació.

En definitiva, cal donar una exacta correspondència entre les ne-
 cessitats socials i els nivells de formació de la població en un
 marc en el que les noves tecnologies i la comunicació internacio-
 nal -és a dir, l'accès als idiomes-, són elements cabdals de cara
 a potenciar l'atracció de Barcelona i la seva internacionalitza-
 ció.

- 0 -

Barcelona també disposa d'una oferta cultural rica i diversa, de
 llarga tradició a la ciutat. Aspectes arquitectònics, urbanís-
 tics i d'arts plàstiques en general, són elements no gens nous
 per la realitat cultural de la ciutat. Alhora Barcelona presenta
 signes evidents d'una capacitat creativa i d'experimentació en
 diversos àmbits de la vida cultural, alguns d'ells amb una pro-
 jecció exterior significativa com a ciutat d'avant-guarda amb
 fortes expectatives de futur.

Amb tot però, a vegades, aquesta realitat no ve acompanyada per el suficient grau de participació i sensibilització dels seus habitants. Bé per falta d'informació, de formació cultural, d'equipaments i infraestructures suficients, així com per un cert distanciament del fet cultural en relació a la població. Tanmateix, els elements culturals, Barcelona no assoleix els nivells d'atracció turística que li haurien de correspondre. La manca de promoció exterior potser afecta a un desconeixement dels atractius que pot oferir. En aquest sentit s'observa una pèrdua de Barcelona com a centre neuràlgic i d'atracció respecte el seu entorn i això dona lloc a una imatge de consumisme excessivament local de la seva oferta.

En contrapartida, s'observa un important creixement del turisme de professionals i intel·lectuals i una certa potencialitat en el camp de les Fires i els Congressos que configuren un tipus de turisme amb uns efectes multiplicadors notables respecte la imatge de Barcelona a l'estranger.

- 0 -

En un altre ordre del que s'hi fa a Barcelona hi estarien els serveis públics, gestionats tant per la iniciativa privada com la pública, a més de la pròpia activitat administrativa de la gestió pública a través dels diferents ens de l'Administració. Serveis de comunicació, transports, sanejament i subministraments són alguns dels més significatius. Barcelona exerceix el lloc de capitalitat administrativa.

- 0 -

Finalment, per situar el que s'hi fa a Barcelona, caldria portar a col·lació dos darrers temes importants. Barcelona genera una notable tecnologia en l'àmbit urbà com a conseqüència d'una tradició de que es conjumina amb un mercat adequadament dimensionat amb una densitat que obliga a la recerca de solucions imaginatives tant en el camp de la pròpia Administració com en el dels serveis que es presten.

També per tradició Barcelona es considera una plaça mèdica que gaudeix d'una bona imatge externa i d'un cert poder d'atracció, imatge, però, dual que es barreja amb una estructura sanitària que presenta dèficits clarament reconeguts.

3. COM HO FA?

La realització de les activitats de la ciutat es fonamenta o recolza en una població, unes infraestructures de tot tipus, una relació entre ciutadans i ciutat i una Administració Pública.

Respecte a la població, cal remarcar des del punt de vista funcional, els següents aspectes com a més significatius:

- El fenòmen de traslació de les empreses juntament amb el desplaçament dels joves fora de la ciutat, lligat a la fragmentació de la producció, comporta una forta mobilitat laboral de la població, complexos problemes d'arrelament en els nous entorns i, obviament, dificulta la solució del transport i les comunicacions.
- Pel que fa a l'adaptació laboral, cal remarcar, en primer lloc, que la tradició industrial de la ciutat permet l'establiment d'una cultura en aquest àmbit, en general, de ràpida adequació a les necessitats de les empreses. Per contra, la manca de la cultura de serveis sembla ser un dels aspectes que dificulten l'emergència d'aquests tipus d'activitats.
- Aquests factors genèrics venen matitzats, en els majors de 40 anys, per una manca de cultura bàsica bastant generalitzada que fa difícil el seu pas cap a ocupacions de sectors més evolucionats, creant una base de possible atur de tipus estructural a mig termini.
- Respecte al sector de joves, malgrat les dificultats actuals d'inserció en el treball, i d'alguns grups de marginació perifèrica, les seves possibilitats d'inserció són superiors atesa la cultura de formació a la que es feia esment. El factor positiu juvenil, cara el desenvolupament de la ciutat es constata en l'augment de valoració de la iniciativa i amb les múltiples expectatives d'ocupació. De tota manera, el diagnòstic fa palesa una manca d'adequació dels programes de formació a les necessitats de les empreses i fonamentalment en el terreny de la formació professional. Tanmateix s'evidencia el greu dèficit actual de tècnics altament qualificats.

Des d'un punt de vista social o de serveis que ha de preveure la ciutat, cal esmentar la configuració de quatre grups socials especialment vulnerables. Com són: aturats de llarga durada, im-

migrants amb poca qualificació professional, famílies monoparentals i ancians que viuen sols (aquests dos últims grups en augment).

- 0 -

El tema d'infraestructures s'analitza en tres grans àrees:

- . Infraestructures d'accessibilitat
- . Infraestructures d'acollida
- . Infraestructures de suport

En el camp de l'accessibilitat el primer aspecte a assenyalar és el de les infraestructures de transports i circulació. La consolidació de Barcelona com a centre de producció de serveis i residencial, ha de tenir en la infraestructura esmentada un dels punts bàsics.

Malgrat la situació geogràfica, el port i la bona connexió d'autopistes, cal assenyalar un dèficit quantitatiu de capacitat i un dèficit de qualitat en el servei.

Respecte els dèficits quantitatius són especialment rellevants les infraestructures viàries tant a nivell intern com en relació amb el seu entorn, així com les estacions d'autobusos i les centrals de mercaderies.

El dèficit qualitatiu és més gran, de manera no exhaustiva es pot assenyalar l'aeroport amb equipaments insuficients i desfasat. Pel que fa al port, al marge del tema de la seva integració dins del sistema integrat de transport, el seu aspecte més conflictiu resideix en el desequilibri estructural (desfavorable relació profunditat terrestre/infraestructura marítima). El ferrocarril que a més de la lentitud de serveis, avui en dia no està tant per raons de l'ample de via com per la seva organització, no s'adequa a les necessitats actuals. Amb tot, són de destacar els aspectes positius que representarà per el terreny de l'accessibilitat i rapidesa del transport, la posta en funcionament de la via d'ample europeu, tant respecte a França com a la resta de la península.

La inadequada estructura de la xarxa de transport públic, metropolitana i d'autobusos més competitiva que no pas complementària, inadequada a la demanda, amb un baix sistema de comunicació (el que s'agreuja en una ciutat de desplaçaments curts).

En general el sistema de transport és ineficaç en termes físics i insuficient en termes econòmics, configurant un resultat de baixa funcionalitat i economicitat.

Això es tradueix, especialment, en que es pot exercir poc control sobre el cicle complert producció-mercat (sobre tot internacional, si afegim la ineficiència dels tràmits administratius duaners). Aquesta situació comporta una minva de la competitividad per raons de major cost de la circulació/distribució.

Cal destacar respecte al transport i les comunicacions la fragmentació administrativa d'un sistema i activitats molt intervinguts administrativament i també molt polititzats.

En relació a les infraestructures de telecomunicacions, es palesa la situació crítica donada la incapacitat de la companyia telefònica de respondre amb eficiència a la demanda creixent. Això provoca pèrdua de competitivitat de les empreses i institucions financeres, malgrat els seus esforços que realitzaran per els JJ.OO. que representa entre un 20-25% d'increment de la inversió en els propers quatre anys. Sembla difícil que el resultat sigui quelcom més que garantir la transmissió de la veu. Si entenem que entre el 15-20% dels serveis avançats es basen en xarxes de telecomunicacions, el retard pot ser considerable.

- 0 -

El tercer aspecte de l'accessibilitat són les infraestructures d'informació. Mentre el nivell d'informació sobre la pròpia ciutat i les seves activitats és considerable i eficient, existeix un dèficit molt important en el camp de la informació pel desenvolupament de les activitats econòmiques. Aquest estrangulament s'agreuja en la mesura que són sistemes generalitzats a les ciutats d'arreu d'Europa.

Hi ha centres d'informació, gairabé desconeguts, degut a una manca de cultura al respecte i no existeix un mercat intern de generació de bases de dades especialitzades sobre temes econòmics. Lògicament aquest dèficit ve lligat a la manca d'infraestructures de telecomunicacions.

En el camp de la informació es pot esmentar que la manca de cultura informativa ha conduit a uns mitjans molt localistes i per tant una dependència molt importants a mitjans forànis d'informació.

- 0 -

En el terreny dels sistemes d'acollida, l'habitatge ha sofert una forta expansió i un canvi de la seva estructura, donats els increments de preus (300%) en sis anys, amb una progressiva pèrdua de la promoció pública respecte a la privada ja que la pública ha actuat més sobre la resta de Catalunya que no pas a Barcelona. Aquesta tendència reforça el procés de canvi en l'estructura social de la població.

La situació coexisteix amb una forta degradació de l'actual parc d'habitatge a ciutat vella i zones perifèriques degut a la mala qualitat de la construcció en èpoques anteriors. Això forçarà a una rehabilitació d'habitatges que haurà de tenir cura de no accentuar el procés dual de la ciutat.

A Barcelona i el seu entorn hi ha manca quantitativa puntual de sòl industrial i important des d'un punt de vista qualitatiu i permanent. D'altra banda és palesa una tendència amb la voluntat de consolidar-se com a ciutat de serveis, de desaparició de sostre dedicat a tallers i petites indústries de manteniment, donada l'evolució del mercat del sòl i l'habitatge. Aquest fenòmen és contrari a l'evolució de la majoria de ciutats que han fet grans esforços per tornar a integrar la indústria dins del casc urbà.

El mercat d'oficines que compta actualment amb uns 3.000 milions de m² de sostre, està expandint-se cap a nivells alts, que pot deixar fora del mercat a les empreses de nova creació donat els costos de lloguer i manteniment. El mercat d'oficines en aquest sentit, és avaluat com un estrangulament de Barcelona en la promoció d'activitats incipients, tant per la disponibilitat de sostre com del seu preu.

El darrer sistema d'infraestructures d'acollida dels equipaments sofreixen una transformació important degut al projecte olímpic, que pot resoldre moltes de les actuals deficiències. Una anàlisi acurada caldria fer-la en funció de la dinàmica de cadascuna d'elles.

El tercer tipus d'infraestructures, la de suport compren:

- . Formació de recursos humans
- . Serveis
- . Recerca/investigació
- . Administració pública

Les dues primeres ja han sigut tractades abastament, cal fer esment específic en la manca d'investigació i recerca. Si bé la causa és l'escasa demanda empresarial i la manca de descentralització dels sistemes d'investigació de l'Estat espanyol, cal instrumentalitzar iniciatives públiques i privades tendents a reconduir el procés, sino la tendència és altament descapitalitzadora.

L'Administració pública és múltiple i desconneca, amb visions diferents respecte al paper de Barcelona en el concert espanyol i europeu. La superposició de polítiques actua com element distorsionador i lentificador de la solució del problema.

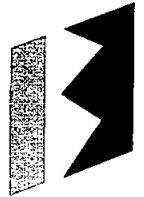
Ens enfrontem amb una dinàmica de l'Ajuntament de Barcelona no compartida per la resta d'administracions tant les locals (en la que els Ajuntaments metropolitans no actuen amb visió metropolitana) com per part de l'Autonòmica i la Central. Això fa que la línia oberta de cooperació pública/privada i l'atracció d'activitats dongui uns resultats molt més escasos que les potencialitats.

La capacitat d'atracció d'una ciutat es mesura per tres paràmetres: l'entorn favorable per la realització d'activitats, la qualitat de vida que ofereix als seus propis habitants i finalment la dinàmica i futur de la pròpia ciutat. Respecta a l'entorn i les seves possibilitats ja s'han descrit. Pel que fa a la qualitat de vida els components de la qualitat de vida són complexos i en molts casos subjectius. Els factors potencials de Barcelona en aquest camp són forts malgrat les contradiccions actuals, els aspectes climàtics, culturals i esportius tenen tendència a desenvolupar-se i actuar en la part positiva de la balança si es logra superar la degradació ambiental i la inseguretat ciutadana.

Finalment s'ha d'esmentar l'important factor que representa una ciutat en ebullició amb ganes de situar-se i establitzar-se en una posició d'abast mundial que incideixi amb el seu gran potencial i que proporciona probablement una ocasió única.

DOCUMENT DE TREBALL PER EL DIAGNOSTIC DE LA CIUTAT

POTENCIALITATS	DEBILITATS
- Centre administratiu i capital de Catalunya - Centre neuràlgic d'una zona metropolitana, una de les més significatives del sud d'Europa - En un radi de 300 kms. es configura una macroregió, de la qual Barcelona és una de les ciutats més significatives - Centre de consum, centre manufacturer i de serveis per aquesta àrea de centralitat - Tradició i cultura manufacturera, comercial i logística - Ampli i diversificat mercat de treball - Bons centres de formació de gestors empresarials - Optima situació geogràfica i clima envejable - Forta dinàmica econòmica i bones expectatives, estimulades pel que indueixen els J.J.OO. - Possibilitats de convertir-se en un centre comercial internacional - Oferta cultural rica i diversa - Ciutat creativa - Barcelona genera una notable tecnologia en l'àmbit urbà - Bona imatge de la plaça mèdica - Bona xarxa de comunicacions, incloent-hi l'ample de via europeu - Bona imatge internacional i coneixement de la ciutat	- Bosses de pobresa en el casc antic i periferia - Manca de vertebració de la Barcelona metropolitana dels 3 M. d'habitants - Dificultat d'ubicació de grans projectes per manca d'espai ordenat urbanísticament - Procés d'encariment de sòl i vivendes - Manca de grans empreses locals - Descompensació del nivell de serveis moderns, que garanteix la competitivitat d'un teixit industrial renovat - Les infraestructures d'accessibilitat (transport i comunicacions), presenten un dèficit quantitatiu de capacitat i un dèficit qualitatiu en el servei - Soroll, aigua i clavegueram són els problemes del medi més destacables - Manca de recursos econòmics que impedeix el normal desenvolupament de les Universitats i altres centres de formació, en el si d'una societat moderna - Manca d'un bon nivell de formació de graus mitjos i de Formació Professional - Manca de certs factors de capitalitat - Perduda del poder de decisió del sector financer - Malgrat els factors d'atracció comercials i culturals, Barcelona no assoleix els nivells d'atracció turística que li correspon - Manca de la necessària coordinació de les Administracions Públiques que es precisa per el normal desenvolupament econòmic



DOCUMENT NUM. 4

LES LINIES ESTRATEGIQUES DEL PLA

Barcelona, gener de 1989.

EL PROCES DE DEFINICIO DE LINIES ESTRATEGIQUES

1. FINALITZACIO DE LA PRIMERA FASE DEL PLA

La primera fase de l'elaboració del Pla Estratègic es tanca amb la presa de dues decisions importants:

- . Determinació de l'objectiu central del Pla. Què es preten aconseguir amb la seva realització. Ha d'ésser el marc de referència obligada al llarg de tot el procés següent aportant un caràcter globalitzador i integrador a totes les estratègies del Pla.
- . Determinació de les seves grans línies estratègiques. Es a dir, determinació d'aquells temes clau de la ciutat, que han de ser objecte d'anàlisi posterior per arribar a concretar els fins que es volen assolir, en el marc de l'objectiu central, i les accions específiques concretes que els han de fer possibles. Aquest treball correspondrà realitzar-lo a les Comissions Tècniques que es creïn per a cada una de les línies estratègiques.

Aquesta primera fase, a més, ha consistit en:

- . Conformar l'esquema organitzatiu del Pla en tots els seus nivells
- . Elaboració del Diagnòstic de la Ciutat a partir de:
 - . Enquesta Institucional
 - . Treballs d'experts
 - . Entrevistes personals

2. METODOLOGIA

Per arribar a la determinació de l'objectiu central del Pla i de les seves línies estratègiques, s'han considerat un seguit d'instruments que han fet possible disposar d'un major nivell d'informació, concreta i específica, respecte a la situació actual de Barcelona i les seves potencialitats i recursos disponibles. Aquests instruments són:

- . 22 diagnòstics específics
- . Diagnòstics de les institucions membres del Comitè Executiu
- . Entrevistes a persones rellevants de la vida ciutadana
- . Enquesta institucional als membres del Consell General

Tots ells han estat motiu d'anàlisi i de debat tant en el si de les institucions que formen part del Comitè Executiu com en el propi Comitè. El debat s'ha produït, igualment en l'equip coordinador del Pla, en la Comissió Assessora i en aquell conjunt de persones que constitueixen la Comissió de suport de l'equip coordinador.

En concret, i per part del Comitè Executiu, en base als esmentats elements d'informació, es procedí a un debat relatiu de la definició de l'objectiu central del Pla. Es tractava, per tant, d'arribar a un acord mutu arrel del que hom podria esperar assolir amb la seva realització.

A partir d'aquesta definició prèvia de l'objectiu central s'enumeraren una sèrie de factors que es consideraven rellevants amb relació al mateix. Es tingueren en compte una cinquantena de factors els quals foren objecte de selecció metòdica fins arribar a una xifra d'una vintena.

A aquests factors rellevants hom els aplicà els resultats del diagnòstic de la ciutat, considerant les seves potencialitats i/o debilitats, fins arribar a la definitiva definició de les grans línies estratègiques del Pla.

3. L'OBJECTIU CENTRAL DEL PLA

S'acordà que l'objectiu havia de nèixer de la constatació d'una sèrie d'oportunitats i de possibles avantatges derivades d'un entorn sotmes a profundes modificacions, a curt i mig termini, degut a:

- . Marc generalitzat de creixement econòmic.
- . Dinàmica pròpia derivada de les actuacions dels JJ.OO., tant pel que fa les infraestructures com per la potenciació econòmica (industrial i de serveis) incuïda.

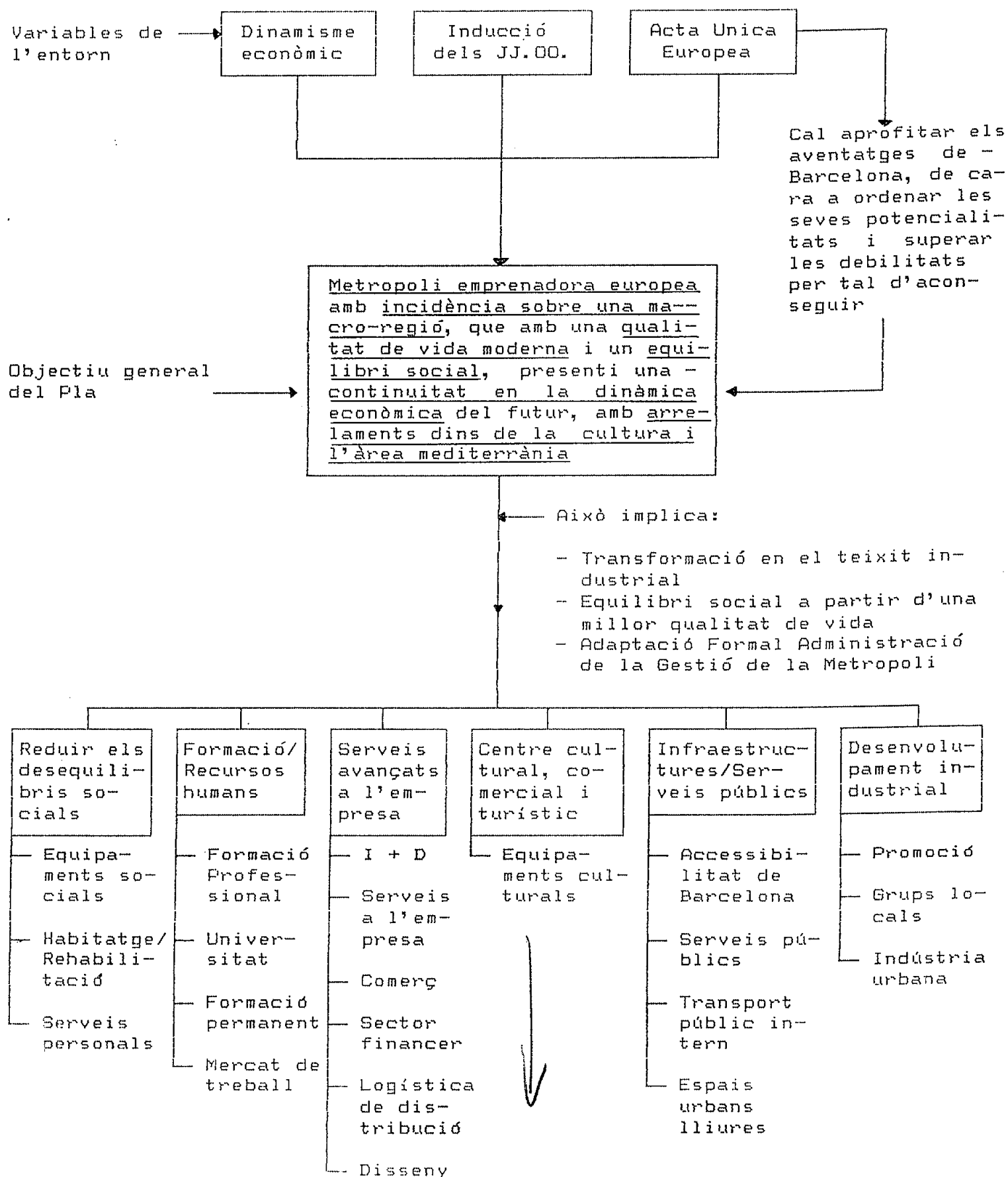
- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">. Reducció dels desequilibris socials. Formació i recursos humans. Serveis avançats a l'empresa. Centre cultural, comercial i turístic. Infraestructura i serveis públics. Desenvolupament industrial |
|--|

5. LA PROPERA FASE DEL PLA

Es tracta de:

- a) Constituir les Comissions Tècniques encarregades d'estudiar, elaborar i presentar una proposta estratègica al Comitè Executiu sobre els temes que s'els hagin encomenat.
- b) Definició d'uns objectius operatius per cada una de les línies.
- c) Concreció de les accions estratègiques per assolir els objectius específics.
- d) Pla d'acció que especifiqui: Institucions implicades, dates de realització i pressupost estimatiu.

ESQUEMA GENERAL DE LES LINIES ESTRATEGIQUES



R. L. Malle

TRETS GENERALS DE LES LINIES ESTRATEGIQUES

1. REDUIR ELS DESEQUILIBRIS SOCIALS

Des d'un inici es considera prioritari que la planificació estratègica per Barcelona ha de fer possible millorar la qualitat de vida dels seus ciutadans, en definitiva, el fruit d'una Barcelona emprenadora i en creixement econòmic ha de revertir inexcusablement en un major benestar social dels seus habitants.

Els diagnòstics realitzats han fet palès l'existència de factors negatius, tant pel que fa als desequilibris socials, a l'existència de borses de pobresa, envelliment de la població, degradació de barris, etc. Un concepte ampli de qualitat de vida i els instruments per a millorar-la ha de contemplar la superació d'aquests factors mitjançant intervencions públiques/privades a aquells àmbits i sectors socials més afectats.

Contingut

El concepte de qualitat de vida és ampli i ofereix un marc d'intervencions molt diverses i variades. El Pla ha centrat els seus esforços en uns aspectes concrets i immediats. En aquest sentit aques línia estratègica centre la seva àrea d'intervencions en tres aspectes fonamentals:

1. Equipaments socials, d'acollida, d'espais lliures i d'oci per la vida social i de barri.
2. Habitatge, com a punt clau d'aquesta línia que contempla tant l'edificació de noves vivendes de qualitat i la rehabilitació de zones amb major nivell de degradació, tot això en un marc de fre a l'especulació de sòl i la vivenda.
3. Serveis personals, d'assistència a la població amb criteri de suficiència i de possibilitat d'accès de la població.

2. FORMACIO I RECURSOS HUMANS

Aquesta línia estratègica es situa com a peça imprescindible per aconseguir de Barcelona una ciutat amb capacitat d'integració dins del marc econòmic modern i amb una projecció exterior. La transformació del teixit industrial, l'aplicació de noves tecnologies a l'aparell productiu i la capacitat per desenvolupar un ampli ventall de serveis avançats d'acord amb els nous requeriments d'un aparell industrial modern, són elements tots ells plenament identificats en l'objectiu del Pla que requereixen de forma immediata un nivell de formació adequat de la població, per tal que la seva integració esdevingui amb més fluïdesa i amb expectativa de futur.

Tanmateix per reduir l'atur, cal instrumentalitzar mitjans i dinàmiques que tendeixin a la integració d'aquest col·lectiu en el món del treball. En aquest terreny el factor formatiu intervinrà amb un pes significatiu.

Cal recordar que el tema de la formació ha estat reiteradament esmentat com a debilitat de la ciutat, alhora que en segments especials és una potencialitat forta amb una àrea d'influència força significativa.

Contingut

Aquest tema presenta quatre punts d'intervenció amb estratègies específiques i integrades:

- . Formació Professional com a punt més feble del ventall formatiu.
- . Universitat, com element integrador i amb possibilitats d'aprofundir en les grans especialitats del futur.
- . Formació permanent, incluint el reciclatge professional i la formació especialitzada de tercer grau.
- . Mercat de treball, amb transparència, agilitzat i equilibrat.

Director Cete Colau Felsadell 8

Mueno.

3. SERVEIS AVANÇATS A L'EMPRESA

El Pla, en la seva vessant econòmica, té per objecte la potenciació de la dinàmica econòmica de la ciutat, fent d'ella un punt d'atracció i d'influència dins d'una macro-regió. Per aconseguir això cal dinamitzar el que és la base de la seva economia, és a dir, el seu teixit industrial, que ha estat qui en definitiva, li dona una potencialitat real vers el futur.

Les noves pautes per les quals es desenvolupa el creixement industrial precisa cada cop més d'un suport a través del que són avui en dia els serveis avançats, fent possible d'aquesta manera una terciarització de l'economia de Barcelona, a partir de la potenciació d'aquests tipus d'activitats tant properes a l'expansió industrial i lligats a una fase d'expansió i de generació de noves activitats.

D'altra banda cal potenciar el terreny de la investigació. Això estaria lligat al tema de formació, i d'altres necessaris avui en dia per aconseguir una major potencialitat alhora que competitivitat exterior, com són els serveis de distribució i del disseny.

Contingut

Aquesta línia estaria configurada per tot un seguit d'elements de suport, entre els quals es destaquen:

- . I + D
- . Serveis a l'empresa
- . Comerç
- . Sistema financer
- . Serveis de logística de distribució
- . Disseny

Ernest Lluch

9

Uris Bonet

4. CENTRE CULTURAL, COMERCIAL I TURÍSTIC

Si bé Barcelona té com a potencialitats reals i actuals, aquells elements que li donen una situació geogràfica important i climatologia agradable, així com d'altres de caràcter artístic i cultural i alguns d'ells amb força incidència arreu del món, la seva importància internacional en el terreny cultural i turístic no es correspon amb les seves possibilitats.

Un dels factors desicius de cara a fer una metropoli internacional amb projecció i amb una qualitat de vida moderna i general per tots els seus habitants, es fer de la cultura un element d'us i vida ciutadans alhora que amb capacitat d'atracció.

Tanmateix altres elements incideixen en bona mesura, a la consolidació i projecció de la ciutat, en el terreny de l'atracció de visitants. La ciutat, com a centre comercial amb un sentit ampli, considerant la seva potenciació com a ciutat de fires i congressos, pot aplegar un turisme professional amb alt nivell de vida i amb interès per l'oferta cultural de la ciutat.

Contingut

Aquesta línia estratègica estaria reflectida en dos tipus d'intervencions:

- . Equipaments culturals, comercials i turístics de qualitat, diversificats i dimensionats.
- . Centre de comerç i de reunions

- *àmbit molt ampli*

President de les
Rodríguez

10

5. INFRAESTRUCTURES/SERVEIS PUBLICS

Tota estratègia de futur té en la infraestructura un dels elements imprescindibles com a mitjà de suport de totes les estratègies escollides. D'altra banda, els diagnòstics específics de Barcelona han palesat de forma genèrica el dèficit actual i la debilitat que presenta Barcelona en aquest terreny.

Les infraestructures de transport i comunicacions són més que mai, factors inexcusables alhora d'afrontar un reforçament de la vida econòmica de Barcelona i una millora en la qualitat de vida social i econòmica. Tanmateix la necessitat d'una accessibilitat a Barcelona agil i eficient, col·loca la problemàtica a nivells territorials diferents, interna, entre la ciutat i el seu entorn immediat i entre la ciutat i un context internacional, tot i que amb una solució integrada de tots tres nivells tant pel que fa al transport de mercaderies i genere com a la infraestructura de comunicació.

Enteses les infraestructures com elements de suport d'altres estratègies, aquesta comissió hauria de considerar no tant sols aquells elements que de per si són necessaris, alguns potser en tràmit d'execució, si no també aquells altres que vinguin determinats per la dinàmica i conclusions de les altres línies estratègiques que requereixan a la vegada d'infraestructures específiques.

L'espai urbà, factor en part limitatiu en els diagnòstics, és entes com un medi, en aquest cas territorial, necessari per el desenvolupament de determinats elements infraestructurals.

Contingut

Aquesta línia estratègica contempla quatre aspectes bàsics com són:

- Accessibilitat de Barcelona, tant en la seva vessant física de transport de mercaderies i persones, com d'infraestructura de comunicació.
- Serveis públics, entesos com a tal per a la seva tipologia, és a dir: telèfon, correus, aigua, gas, electricitat,...

- . Transport públic intern de la ciutat, tractat de manera integrada amb els altres, però amb una especial profundització per superar una de les debilitats fortes de la ciutat.
- . Espais urbans lliures, especialment per ubicar-hi activitats econòmiques o bé per grans projectes d'àmbit metropolità.

grups empresarials locals. Cal desenvolupar aquesta manera que la tendència esmentada de la transnacionalització, esdevingui no tant sols per l'atracció de capital industrial foràni si no també per la promoció i major presència de grups locals en un context internacional.

Tanmateix les noves tendències de desenvolupament industrial, generen noves activitats manufactureres o lligades a aquestes, en les quals els serveis, especialment d'I + D, adquireixen un pes molt rellevant. Aquest fet, juntament amb la necessitat d'estimular l'us industrial del sòl urbà, per tal d'aconseguir un major equilibri d'us residencial i productiu a la vegada, serà objecte d'anàlisi i de promoció dins d'aquestes línies.

Pastor (Prendre ENHER)
Amadeu Reixachs

12

6. DESENVOLUPAMENT INDUSTRIAL

La terciarització de l'economia de Barcelona a través de l'expansió del sector serveis, i especialment d'una de les línies del Pla, la de serveis avançats, no pot fer oblidar la necessitat de consolidar i potenciar la base de l'economia no ja tant sols de Barcelona sino de tot el seu entorn territorial on la indústria esdevé un dels seus factors d'expansió. Aquesta reflexió genèrica, és la que ens condueix a profunditzar de manera específica en el desenvolupament industrial de tota l'àrea, especialment en els terrenys de la promoció i en la consolidació d'indústries locals.

L'àrea industrial de Barcelona es troba en una fase d'expansió, juntament amb una transnacionalització del capital industrial. El reforçament d'aquesta dinàmica econòmica, conjuntament amb la consolidació d'un teixit econòmic propi amb major presència de grups empresarials locals. Cal revitalitzar aquest factor de tal manera que la tendència esmentada de la transnacionalització, esdevingui no tant sols per l'atracció de capital industrial foràni si no també per la promoció i major presència de grups locals en un context internacional.

Tanmateix les noves tendències de desenvolupament industrial, generen noves activitats manufactureres o lligades a aquestes, en les quals els serveis, especialment d'I + D, adquireixen un pes molt rellevant. Aquest fet, juntament amb la necessitat d'estimular l'us industrial del sòl urbà, per tal d'aconseguir un major equilibri d'us residencial i productiu a la vegada, serà objecte d'anàlisi i de promoció dins d'aquestes línies.

Contingut

Els aspectes de major atenció i anàlisi, estaran centrats al voltant de les tres qüestions següents:

- . Promoció industrial
- . Potenciació de grups empresarials locals
- . Indústries urbanes

DOCUMENT NUM. 5

RESULTATS DE L'ENQUESTA AL CONSELL GENERAL

Barcelona, gener de 1989

RELACIO D'ENQUESTES REBUES DELS MEMBRES DEL CONSELL GENERAL DEL
PLA ESTRATEGIC

- . AEROPORT DE BARCELONA
- . AGENCIA EFE
- . AGRUPACIO DE FABRICANTS DE CIMENT DE CATALUNYA
- . AMICS DE LA UNESCO
- . ASOCIACION MULTISECTORIAL DE EXPORTADORES DE CATALUNYA (AMEC)
- . ASOCIACION NACIONAL DE INDUSTRIAS ELECTRONICAS (ANIEL)
- . ASSOCIACIO CATALANA D'EMPRESSES DISTRIBUIDORES DE G.L.P. ENVASAT
- . AVUI
- . BANC D'EUROPA
- . BANC DE SABADELL
- . BANCA CATALANA
- . BANCO DEL FOMENTO
- . BANCO ESPAÑOL DE CREDITO
- . BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA
- . BARCELONA IMPULS, S.A.
- . CAIXA DE BARCELONA
- . CAIXA DE CATALUNYA
- . CENTRE D'ESTUDIS DE LA PLANIFICACIO
- . CENTRE EXCURSIONISTA DE CATALUNYA
- . CENTRO ESPAÑOL DE PLASTICOS
- . CEUMT
- . COL.LEGI D'ECONOMISTES DE CATALUNYA
- . COL.LEGI DE QUIMICS DE CATALUNYA
- . COMITE ORGANITZADOR OLIMPIC BARCELONA '92
- . CONFEDERACIO DE COMERÇ DE CATALUNYA
- . CONSELL SOCIAL DE LA UNIVERSITAT DE BARCELONA
- . EL BULEVARD ROSA
- . EL PERIODICO DE CATALUNYA
- . ENHER
- . ENTITAT METROPOLITANA DEL TRANSPORT
- . EUROPA PRESS DE CATALUNYA, S.A.
- . FEDERACIO DE SOCIETATS ANONIMES LABORALS DE CATALUNYA
- . FUERZAS ELECTRICAS DE CATALUÑA, S.A.
- . FUNDACIO BARCELONA PROMOCIO
- . GREMI D'EDITORS DE CATALUNYA
- . GREMI D'INDUSTRIES GRAFIQUES DE BARCELONA
- . GREMI DE CONSTRUCTORS D'OBRES DE BARCELONA I COMARQUES
- . GREMI DE FUSTERS, EBANISTES I SIMILARS DE BARCELONA
- . GREMI DE GARATGES DE BARCELONA
- . GREMIO DE FABRICANTES DE EQUIPOS, ACCESORIOS Y RECAMBIOS PARA AUTOMOCION (FARA)

- . GRUP DELS SET
- . INICIATIVES, S.A.
- . INSTITUT CATALA DE TECNOLOGIA
- . INSTITUTO DE ESTUDIOS SUPERIORES EMPRESARIALES (IESE)
- . INSTITUTO ESPAÑOL DE ANALISTAS DE INVERSIONES
- . JUSTICIA I PAU
- . MINISTERI D'ECONOMIA I HISENDA
- . ORFEO CATALA
- . PIMEC
- . PREFECTURA PROVINCIAL DE CORREUS I TELEGRAFS
- . RAMON MARGALEF LOPEZ
- . REIAL AUTOMOBIL CLUB DE CATALUNYA
- . SOCIEDAD GENERAL DE AGUAS DE BARCELONA, S.A.
- . SOCIETAT MUNICIPAL D'APARCAMENTS I SERVEIS, S.A.
- . TELEVISIO ESPANYOLA A CATALUNYA
- . UNIO D'ADOBADORS DE CATALUNYA
- . VIVIR EN BARCELONA

Total enquestes = 57

ENQUESTA AL CONSELL GENERAL DEL PLA ESTRATEGIC

A. Visió general de la ciutat

1. Punts forts

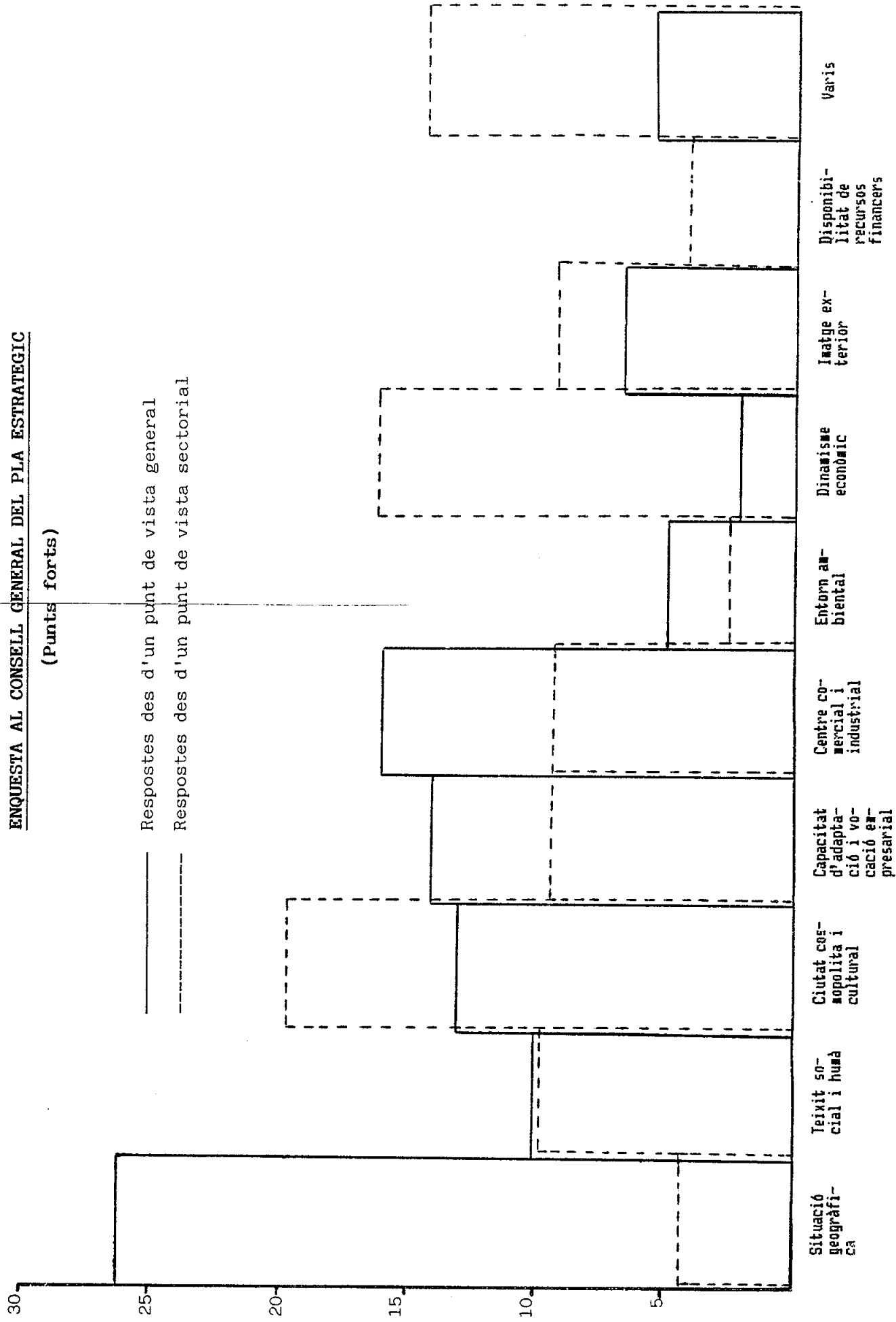
Factors	<u>Ordre resposta</u>			Total	%
	1	2	3		
Situació geogràfica	22	16	5	43	26'6
Centre comercial i industrial	7	10	9	26	16'0
Capacitat d'adaptació i vocació empresarial	9	6	8	23	14'2
Ciutat cosmopolita i cultural	3	6	12	21	13'0
Teixit social i humà	4	7	5	17	10'5
Imatge exterior	3	4	4	11	6'8
Entorn ambiental	3	3	2	8	4'9
Dinamisme econòmic	-	2	2	4	2'4
Varis	3	1	5	9	5'6
TOTAL				162	100'0

B. Visió des d'un punt de vista sectorial

1. Punts forts

Factors	Ordre resposta			Total	%
	1	2	3		
Ciutat cosmopolita i cultural	4	8	10	22	19'8
Dinamisme econòmic	9	6	3	18	16'2
Centre comerccial i industrial	6	2	3	11	9'9
Teixit social i humà	4	4	3	11	9'9
Capacitat d'adaptació i vocació empresarial	6	4	-	10	9'0
Imatge exterior	3	5	2	10	9'0
Situació geogràfica	3	2	-	5	4'5
Disponibilitat de recursos financers	1	2	2	5	4'5
Entorn ambiental i qualitat de vida	1	1	1	3	2'7
Varis	4	6	6	16	14'5
TOTAL				111	100'0

GRAFIC NUM. 1



A. Visió general de la ciutat2. Punts febles

Factors	Ordre resposta			Total	%
	1	2	3		
Infraestructures de comunicació	23	13	7	43	27'9
Coordinació Administraciones Públiques	2	6	10	18	11'7
Transport públic/Tràfic	6	10	1	17	11'0
Manca d'espai	8	6	3	17	11'0
Investigació i formació	1	3	6	10	6'5
Poca integració en el context d'Europa i en relació a Espanya	3	-	6	9	5'8
Desequilibris socials	4	2	3	9	5'8
Qualitat de vida, habitatge	1	2	5	8	5'3
Sector financer	-	3	2	5	3'3
Teixit industrial	3	1	1	5	3'3
Manca de centres de decisió	1	3	-	4	2'6
Varis	3	3	3	9	5'8
TOTAL				154	100'0

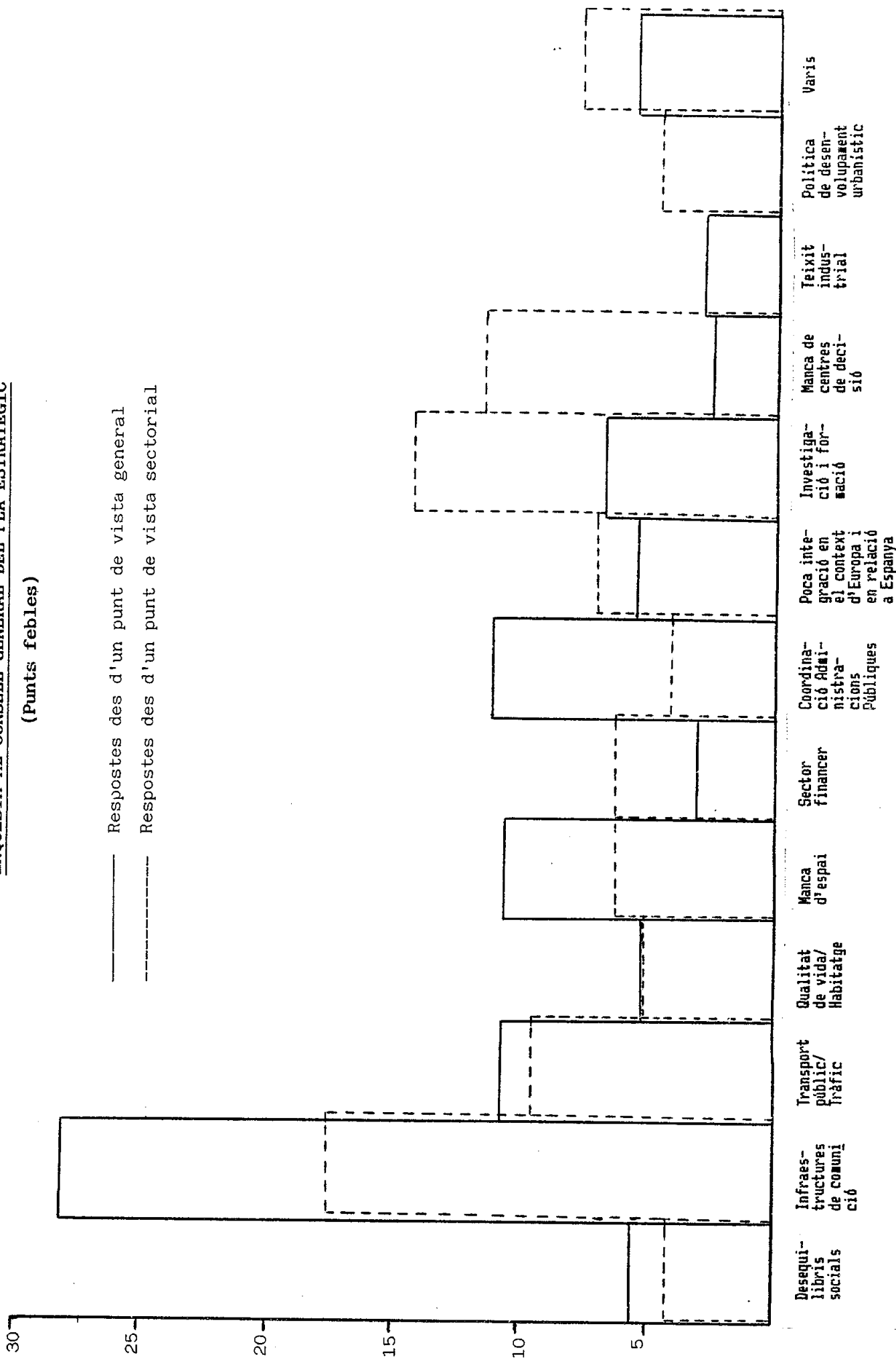
TOTAL

114 100'0

GRAFIC NUM. 2

ENQUESTA AL CONSELL GENERAL DEL PLA ESTRATEGIC

(Punts febles)



A. Visió general de la ciutat

3. Mesures a emprendre

Factors	<u>Ordre resposta</u>			Total	%
	1	2	3		
Inversions en infraestructures	19	7	3	29	24'8
Transport públic/Tràfic	7	6	5	18	15'4
Coordinació sector públic	7	4	5	16	13'7
Descentralització de la ciutat/ Nous centres d'activitat	4	5	1	10	8'5
Formació	1	7	1	9	7'7
Promoció i atracció d'inversions	3	4	2	9	7'7
Serveis a l'empresa	1	2	3	6	5'1
Seguretat ciutadana	1	3	-	4	3'4
Varis	6	6	4	16	13'7
TOTAL				117	100'0

B. Visió des d'un punt de vista sectorial

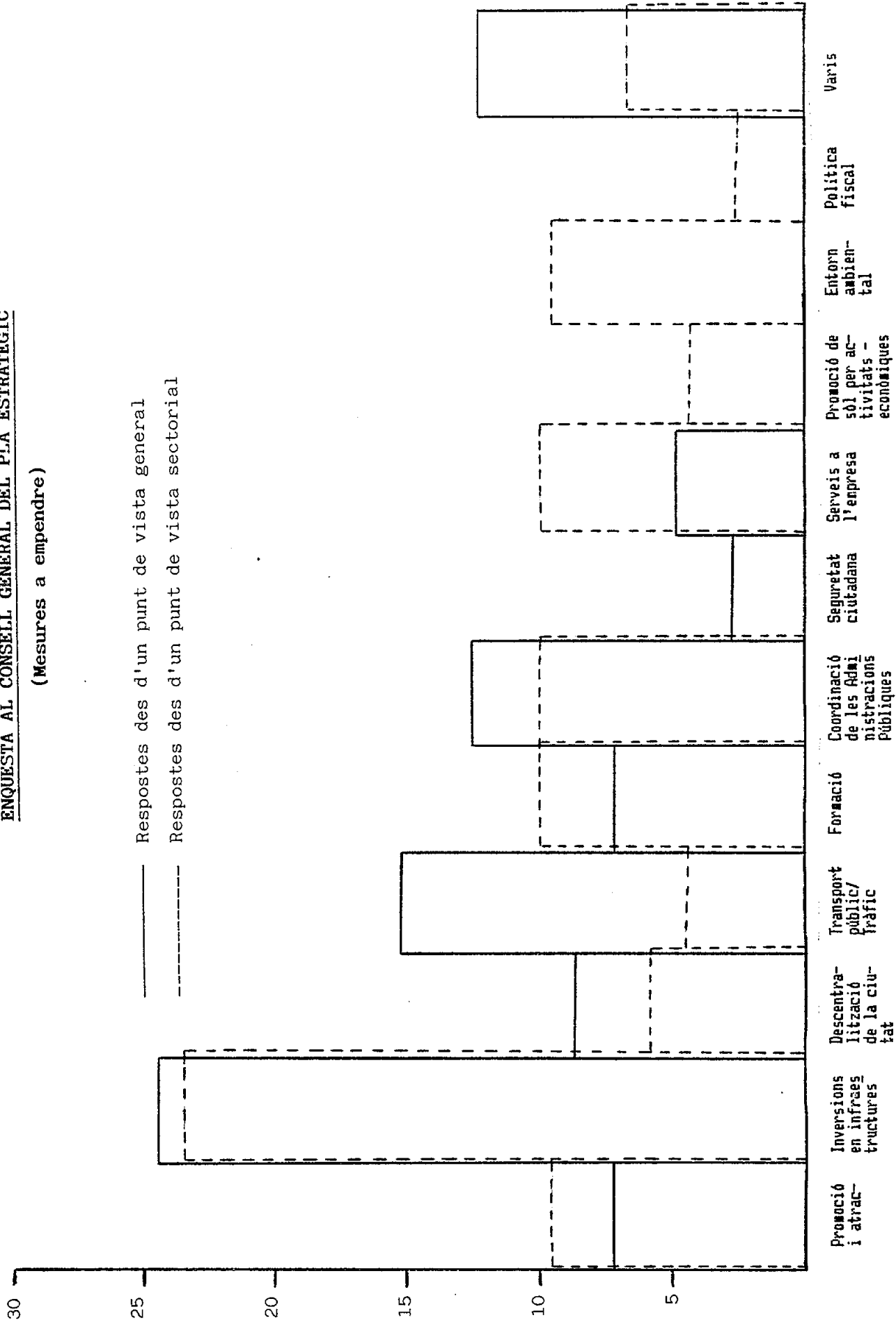
3. Mesures a emprendre

Factors	Ordre resposta			Total	%
	1	2	3		
Inversions en infraestructures	9	7	4	20	23'5
Coordinació Administracions Públiques	5	1	3	9	10'6
Serveis a l'empresa	5	4	-	9	10'6
Formació	5	2	2	9	10'6
Promoció i atracció d'inversions	3	5	-	8	9'4
Entorn ambiental	3	3	2	8	9'4
Descentralització de la ciutat	3	-	2	5	5'9
Transport públic/Tràfic	1	2	1	4	4'7
Promoció de sòl per activitats econòmiques	2	2	-	4	4'7
Política fiscal	-	-	3	3	3'5
Varis	4	1	1	6	7'1
TOTAL				85	100'0

GRAFIC NUM. 3

ENQUESTA AL CONSELL GENERAL DEL PLA ESTRATEGIC

(Mesures a emprendre)

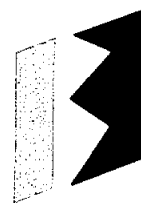




DOCUMENT NUM. 8

ESTAT DE SITUACIO DE L'IMPLANTACIO DEL PLA

Barcelona, juliol de 1991



El Document de Treball del Pla número 8, pretén una presentació sintètica de l'estat en que es troben cada una de les mesures del Pla des del punt de vista de la implantació.

Per cada mesura s'ha confeccionat una fitxa que conté:

- .Breu descripció del que pretén la mesura.
- .Gràfic relatiu al nivell d'implantació assolit d'acord amb l'escala especificada a la pàg. 2.
- .Nivell de realització (principals accions ja implantades relacionades amb la mesura).
- .Aspectes crítics pendents (principals accions que encara no s'han desenvolupat).

El Document de Treball s'inicia amb un quadre que sintetitza les fases d'implantació de les mesures de les 3 línies estratègiques. Del quadre es destaca que el 25% de les mesures es troben ja en fase d'implantació (inicial o avançada) i que resten un 19% de mesures que estan a la fase inicial d'execució o que encara no han assolit les demandes del Pla.

Barcelona, juliol de 1991.



**CLASSIFICACIO DE LES MESURES DEL PLA D'ACORD AMB EL SEU NIVELL
D'IMPLANTACIO**

NUM. MESURES FASES (*)	LINIA 1	LINIA 2	LINIA 3	TOTAL
FASE 0	4 (17%)	7 (33%)	1 (8%)	12 (21%)
FASE I	4 (17%)	2 (10%)	- -	6 (11%)
FASE II	5 (22%)	4 (19%)	4 (33%)	13 (23%)
FASE III	5 (22%)	5 (24%)	5 (42%)	15 (27%)
FASE IV	5 (22%)	3 (14%)	2 (17%)	10 (18%)
TOTAL	23(100%)	21(100%)	12(100%)	56 (100%)

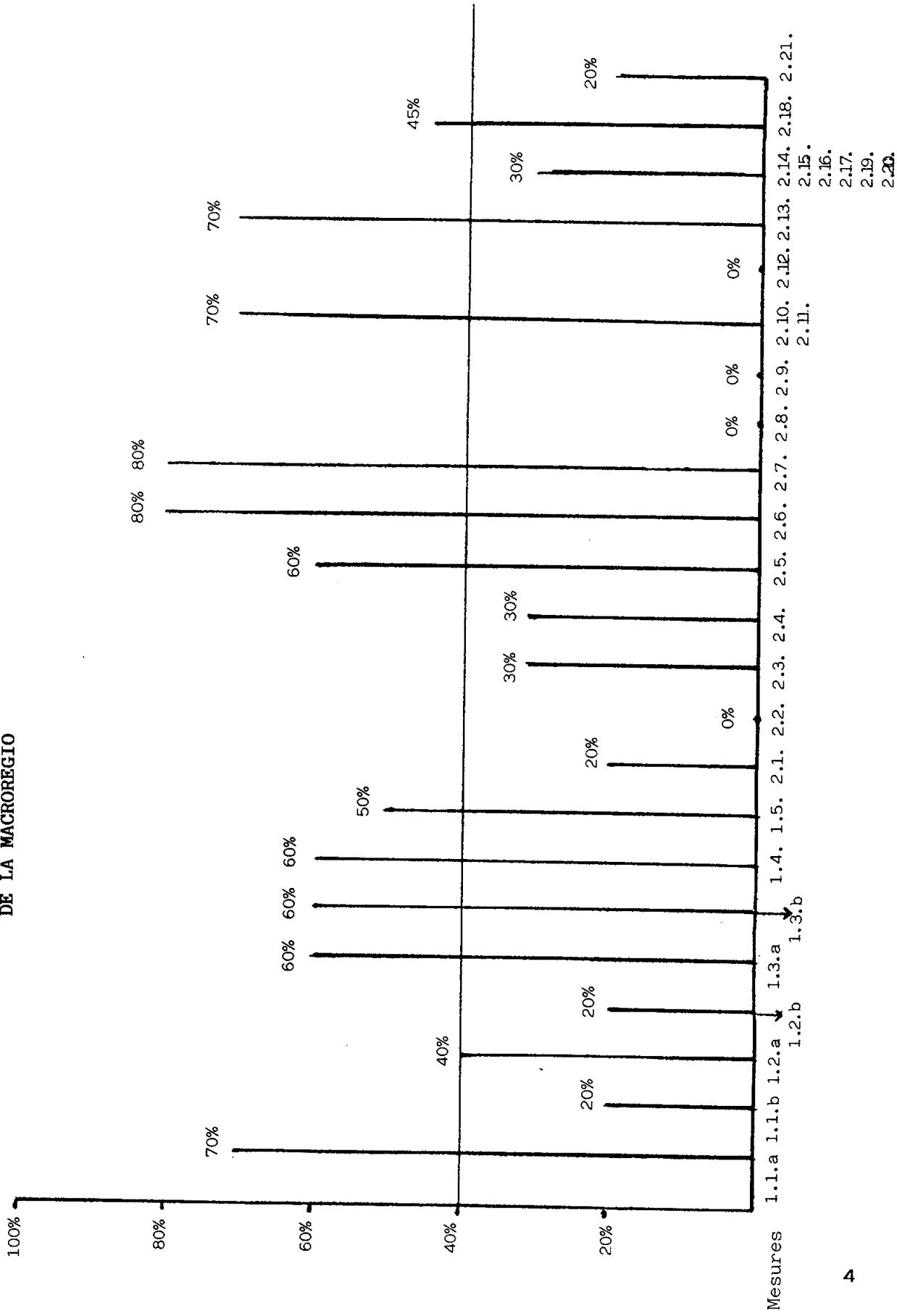
- (*) FASE 0 $\simeq$ 5% Proposta no contemplada
- FASE I $\simeq$ 20% Proposta molt inferior a les demandes del Pla
- FASE II $\simeq$ 40% Proposta en estudi i en perspectiva d'entrar a l'agenda de l'Administració o Institució a qui pertoqui
- FASE III $\simeq$ 60% Proposta d'implantació en estat inicial d'execució
- FASE IV $\simeq$ 80% Proposta en fase d'execució (més del 50% del previst)



LINEA ESTRATEGICA NUM. 1

LINIA ESTRATEGICA NUM. 1

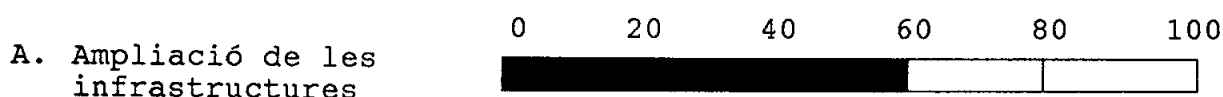
CONFIGURAR BARCELONA COM UN DELS CENTRES DIRECCIONALS DE LA MACROREGIO





1.1. AMPLIACIO DE LES INFRASTRUCTURES I NOVA GESTIO DE L'AEROPORT DE BARCELONA AMB PARTICIPACIO D'ALTRES AGENTS INSTITUCIONALS I ECONOMICS, PER TAL DE CONSOLIDAR-LO COM EL NUCLI DE COMUNICACIONS DEL SUD D'EUROPA

- Es tracta:
- . Un Aeroport amb terminals adients per un tràfic de 16 milions de passatgers ($\approx$ 10 milions l'any 1990), amb una terminal de càrrega complementària important (67.000 Tn. el 1990 contra 210.000 a Madrid).
 - . Vinculat a les principals ciutats de la macroregió amb l'AVE i/o TAV, per tal de consolidar-lo com un nus de comunicacions del sud d'Europa.
 - . Participació d'institucions ciutadanes en la gestió portuària.



A.1. Nivell de realització:

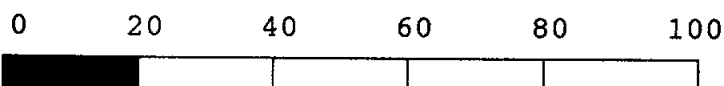
- . Terminals del pont aeri i internacional.
- . Per la resta de terminals és preveu la seva inauguració per abans del març del 1992
- . S'han iniciat les obres d'hangars i altres zones de manteniment (zona modular 67 Ha. Inversió 650 Milions el 1991 i 150 milions 1992)
- . Es preveu, de forma immediata el desviament de la carretera que voreja la pista 0725. Això permetrà implantar els sistemes de senyalització i augmentar la capacitat de circulació en un 48 moviments hora (+75%).
- . Torre de Control (tràmits començats l'agost de 1990. Començament d'obres, gener-febrer 1991).
- . S'ha convocat un estudi per desenvolupar la zona de càrrega (200 Ha.).

A.2. Aspectes crítics pendents:

- . Pla Director de l'Aeroport.
- . Infraestructures vinculades a la connexió ferroviària.
- . Zona de càrrega de 200 Ha.
- . Remodelació aparcament de vehicles. (Paralitzats dos aparcaments per ordre del Jutgat de 1ª Instrucció d'El Prat).
- . Urbanització de l'entorn.



B. Gestió amb participació



B.1. Nivell de realització:

- . Creació del Ente Público de Aeropuertos y Navegación Aerea (AENA) (Consell de Ministres del 13 de juny de 1991) que implicarà dues Subdireccions (Aeroportuària i Navegació) i una gestió menys burocratitzada. Preveu un Consell Assessor. El Consell de Ministres va aprovar l'estatut d'organització, funcionament, règim patrimonial i de recursos humans. S'inclou la possibilitat que l'explotació dels serveis de l'Aeroport sigui atribuïda a societats anònimes en les quals participi majoritàriament l'ens públic.

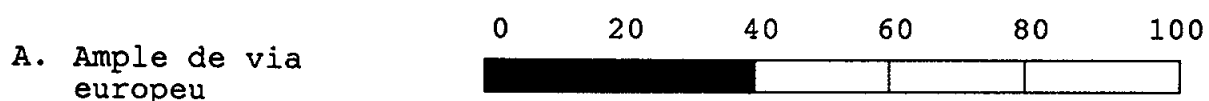
B.2. Aspectes crítics pendents:

- . Tots.



1.2. ACCELERAR ELS PROJECTES DE VINCULACIO FERROVIARIA A EUROPA (AMPLE DE VIA I TAV), EN ELS TRAMS FRONTERA-BARCELONA-MADRID-VALENCIA)

- Es tracta:
- . Una connexió d'AVE des de la frontera al Port-Aeroport de Barcelona i amb la resta d'Espanya.
 - . Pel que fa al Tren d'Alta Velocitat, l'interès se centraria en la connexió de la ciutat de Barcelona amb altres ciutats d'Espanya i França.
 - . Eventualment també la seva connexió amb l'Aeroport de Barcelona.

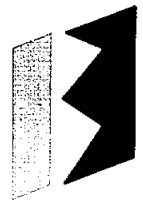


A.1. Nivell de realització:

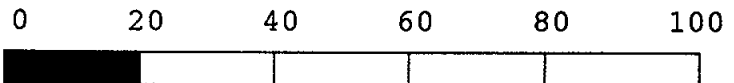
- . Declaració del MOPT amb la voluntat de posta en marxa a curt termini.

A.2. Aspectes crítics pendents:

- . Fins ara només es preveu la connexió amb França a través de Portbou.
- . La inversió prevista per el MOPT és de 50.000 milions de ptes.
- . Pel que fa al seu traçat i en especial a la connexió amb Barcelona, es preveu la seva arribada a través de Papiol fins a la ZAL entre l'Aeroport i el Port.



B. Tren d'Alta
Velocitat



B.1. Nivell de realització:

- . La Generalitat ha realitzat els estudis de traçat, viabilitat i d'impacte. Segons aquests, el traçat Frontera-Barcelona tindrà 145 km. i un pressupost d'inversió de 125.000 milions de ptes.
- . El Govern francès ha autoritzat a la SNCF el començament dels estudis preparatoris sobre la utilitat del TGV del Languedoc en direcció a Montpellier. (Temps mínim de realització dels estudis 7 anys, per el que no s'espera el TAV a la frontera abans de la propera dècada).

B.2. Aspectes crítics pendents:

- . El traçat Barcelona-València-Madrid no s'ha estudiat, en tot cas, sembla difícil la connexió amb València.
- . Segons opinió del Govern central, aquest projecte no té el caràcter prioritari de l'ample de via i no es preveu abans del 2004.
- . Si bé es contempla l'estació terminal a la Sagrera, no es preveu la seva connexió amb l'Aeroport.



COMMUNAUTES EUROPEENNES
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

EUROPEAN COMMUNITIES
TRANSPORT INFRASTRUCTURE

EUROPAISCHE GEMEINSCHAFTEN
VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Schéma directeur du réseau européen de train à grande vitesse (2010)

Outline plan of European high speed train network (2010)

Leitschema des Europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes (2010)

LIGNES NOUVELLES (LN) > 250 km/h

NEW LINES (NL) > 250 km/mh

NEUBAUSTRECKEN (NBS) > 250 km/u

JONES AMENAGEES (LA) pour ± 200 km²

INES UPGRADED (11) 100 + 200 400

AUSBAUSTRECKEN (ABS) für 120 km/h

Source: Berlin

Other lines

Andere Strecken

Neuf ou LA à trace indéterminée

LL and/or UL (undetermined routing)

ABS und/oder ABS mit unbestimmter Trassierung

allions clés à étudier

Key links to be studied

zu untersuchende Schlüsselverbindungen.

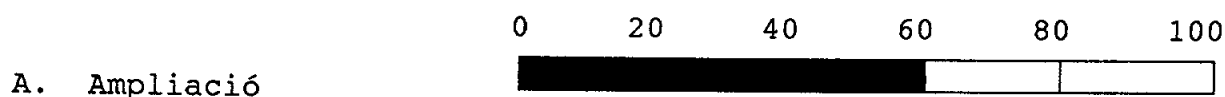




1.3. AMPLIACIO I ESPECIALITZACIO DE L'OFERTA PORTUARIA DE BARCELONA

Es tracta:

- . D'ampliar la capacitat de càrrega i descàrrega i de tractament de les mercaderies intercanviades en el Port, tot augmentant la capacitat de gestió i millorant el nivell del servei.
- . Per això hom considera necessari configurar la ZAL a la zona sud del Port.
- . Així mateix es preveu en un marc de complementarietat i de cooperació amb altres ports de la mediterrània, una major especialització en l'oferta portuària.



A.1. Nivell de realització:

- . Recentment ha entrat en servei la primera fase d'una nova terminal de càrrega amb una superfície de 180.000 m². En una segona fase s'ampliarà fins a 400.000 m².
- . El Port disposa d'un Pla Director que contempla els plans d'acció per a l'ampliació.
- . Actualment es preveu la construcció de la primera part de la ZAL amb una extensió de 66'8 Ha.

A.2. Aspectes crítics pendents:

- . Eix del Llobregat.
- . Ampliació de la ZAL portuària fins a 136'3 Ha.
- . Connexió amb l'ample de via europeu, avui en dia només el 5% de les mercaderies arribades al Port són transportades en tren.



0 20 40 60 80 100

B. Especialització



B.1. Nivell de realització:

- . Amb la nova terminal de càrrega d'automòbils de 180.000 m², i la futura ampliació fins a 400.000 m², es preveu una capacitat de trànsit de vehicles de 200.000 anuals per l'any 1995.
- . Nova terminal per 850.000 contenidors (final 92).
- . S'ha signat un protocol entre el Port de Barcelona i el de Tarragona per tal de crear un front comú en el marc de la col.laboració i de l'especialització.
- . En els plans d'acció s'estan realitzant noves terminals de:
 - . Contenedors
 - . Cabotatge
 - . Fruites
 - . Inflamables
 - . Polivalents

B.2. Aspectes crítics pendents:

- . Terminal de passatgers (1.200.000 passatgers/any)
- . Creació de ports secs en un radi de 500 km.



1.4. GESTIO PORTUARIA INTEGRADA DELS SISTEMES DE DESPATX, DESDUANAMENT I INTERMODALITAT

Es tracta: .Agilitzar la gestió portuària a partir de la coordinació entre les diferents institucions i organismes que intervenen.
 . Reduir els costos.
 . Augmentar la competitivitat del Port de Barcelona (1).



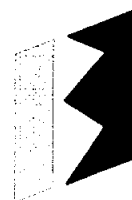
A.1. Nivell de realització:

- . Des de principis del mes d'abril ha entrat en funcionament el pla previst en el conveni signat recentment per les institucions implicades en el Port, per tal de reduir els períodes de gestió i unificar els criteris logístics.

A.2. Aspectes crítics pendents:

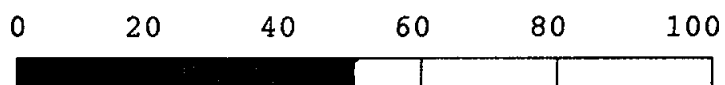
- . La implantació plena d'un sistema de telecomunicacions telemàtica en tot l'àmbit portuari, a través de fibra òptica, entre els principals organismes que intervenen en el Port.
- . Acompliment de la normativa duanera europea.
- . Creació d'una societat de gestió per la intermodalitat.

(1) La nova reglamentació portuària de la CEE augmentarà la competència dels ports europeus d'acord amb l'eficàcia dels seus serveis.



1.5. COMPLETAR LA XARXA DE GRANS ITINERARIS VIARIS DE CATALUNYA (INTERIOR, PIRINENC I PUIMOREN)

Es tracta: .D'impulsar, d'acord amb el planejament previst, l'execució dels grans eixos viaris de Catalunya, per tal d'afavorir la seva vertebració, tant en el sentit de comunicació amb Barcelona com també, i de forma prioritària, els eixos reticulars de caràcter transversal entre nuclis urbans, avui en dia no comunicats directament.



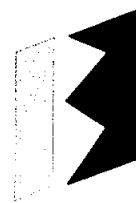
A.1. Nivell de realització:

- . Respecte els eixos de caràcter vertical, aquest estiu s'inaugurarà el Tunel de Vallvidrera i la seva connexió, via autopista, amb l'autopista del Maresme, fet que donarà una major accessibilitat i fluïdesa d'aquest eix.
- . En relació a l'eix transversal, s'ha iniciat alguns trams, especialment a les terres de Lleida, la part més complexa del projecte es situa en el seu traçat per les Guillerries.
- . Recentment, s'han inaugurat nous trams de l'eix Barcelona-Ripoll, entre aquesta darrera localitat i Ribes de Freser, resta encara la remodelació de bona part del traçat Ripoll-Vic.

A.2. Aspectes crítics pendents:

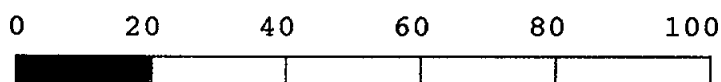
- . Completar l'eix transversal.
- . Executar la via inter-polar, que comunicarà Granollers amb Martorell.
- . Iniciar els tràmits per a la realització dels projectes referents a la comunicació amb França a través del Tunel de Pimoren. El Tunel, de 5 km., forma part d'un eix viari ràpid que unirà Barcelona, Tolosa i Paris. Entrarà en funcionament el 1997. Actualment, les obres ja s'han iniciat parcialment per el cantó de França. Aquest tram completaria l'eix de Maresme-Cadi-Cerdanya, actual.
- . Desdoblament del Tunel de Viella.

- 
- . Propiciar una política de finançament que permeti la no utilització, majoritària, del peatge en vies d'elevada densitat de tràfic i que no ofereixi alternatives compatibles en seguretat i en rapidesa.
 - . Concreció de les obres per a l'execució de l'eix pireneenc per la vessant sud.



2.1. ARRIBAR A UN MINIM DE 120 KM. DE LES LINIES DE METRO O D'ESTRUCTURES FIXES SIMILARS PER EL TRANSPORT DE PASSATGERS

Es tracta: .D'ampliar l'actual xarxa de quasi 70 km. en 50 km. més, tot afavorint la connexió entre els barris de la ciutat i, especialment, amb els altres sistemes de transport ferroviari a nivell regional.



A.1. Nivell de realització:

- . Amb la signatura recent del contracta programa, es preveu la posada en funcionament de la línia 2 del metro entre Montjuïc i Badalona. Això representa un increment de 8 km. en la xarxa actual. Aquest pla és vigent per el període 1990-93.
- . En el pla es datalla una aportació de 12.000 milions de pessetes a càrreg de l'Estat.
- . D'altra banda, es contempla una aportació de 68.000 milions de pessetes amb l'objecte de sanejar els dèficits d'explotació actuals.
- . S'està realitzant el Pla Intermodal del Transport, que permetrà conèixer les necessitats i les movilitats que existeixen tant a nivell de ciutat com metropolità. Aquest Pla serà presentat a finals de 1991.

A.2. Aspectes crítics pendents:

- . Resta pendent l'ampliació de la xarxa que haurà de venir definida per el P.I.T.
- . El cost global de les inversions previstes podria arribar a 200.000 milions de ptes.
- . Resta també per determinar, el finançament d'aquesta ampliació.



PLAN DE INVERSIONES EN EL FERROCARRIL METROPOLITANO DE BARCELONA.

(MILES DE MILLONES DE PESETAS)

1.Línea II: Palau Nacional-St.Antoni-Sagrada Familia- Clot-La Pau, para conectar con el tramo actual de Línea IV, hasta Pep Ventura	30,55M.PTS.
1.1. Tramo Sagrada Familia - St. Antoni (con - posible prolongación a Parallel).....	3,70 M.Pts.
1.2. Tramo Sagrada Familia-La Pau	13,30 M.Pts.
1.3. Tramo St.Antoni-Palau Nacional	7,85 M.Pts.
1.4. ATP/ATO	2,10 M.Pts.
1.5. Talleres (parte correspondiente a Línea II).	3,60 M.Pts.
2.OTRAS INVERSIONES.....	5,70M.PTS.
2.1. Prolongación Línea I, Tramo Santa Coloma-Camí Fondo	2,30 M.Pts.
2.2. Cocheras de Sant Genís, Línea III	1,20 M.Pts.
2.3. Otras actuaciones Línea I	0,20 M.Pts.
2.4. ATP-ATO y otras actuaciones en líneas exis- tentes	2,10 M.Pts.
3.TOTAL	36,25M.PTS.

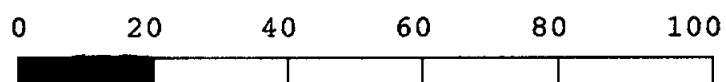
PROGRAMA DE ANUALIDADES Y ENTRADA EN SERVICIO SEGUN ACTUACIONES

ACTUACION	TOTAL	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1995
Línea II La Pau-Palau Nacional	30.550	10	5.310	7.390	8.675	4.665	4.500
. Super. S.Familia-S.Antoni	3.700	5	2.500	1.195	-	-	-
. Infra La Pau - Clot	4.500	5	1.000	1.895	1.600	-	-
. Infra Clot - S.Familia	5.000	-	1.800	1.550	1.650	-	-
. Super.La Pau - Clot	2.000	-	-	300	1.125	575	-
. Super. Clot - Sgda. Familia	1.800	-	-	400	1.400	-	-
. Infra y Super.							
St. Antoni - Poble Sec	2.400			400	1.000	1.000	
. Infra y Super.							
Poble Sec. - Palau Nacional	5.450			100	1.000	1.500	2.850
. ATP/ ATO L II	2.100			650		900	550
. Talleres L II	3.600		10	900	900	690	1.100
OTRAS ACTUACIONES	5.700	1.700	1.100	900	1.000	1.000	
TOTAL	36.250	1.710	6.410	8.290	9.675	5.665	4.500



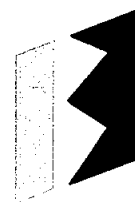
2.2. REDISSENYAR LES LÍNIES D'AUTOBUSOS METROPOLITANS AMB COMPLEMENTARIETAT AMB LA XARXA DE METROS, REFORÇANT EL SEU CARACTER ORTOGONAL I APROFITAR LES NOVES INFRASTRUCTURES VIARIES DELS CINTURONS PER ESTABLIR RECORREGUTS D'AUTOBUSOS

Es tracta: .D'aprofitar les noves infraestructures dels cinturons, per redissenyar les línies d'autobusos metropolitans.



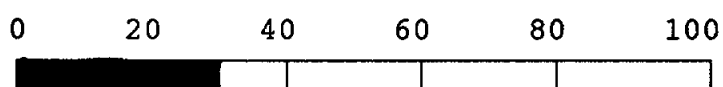
A.1. Nivell de realització:

- . S'estan dissenyant 4 línies de bus-express.



2.3. ACONSEGUIR EL FUNCIONAMENT DE L'EXPRES REGIONAL

- Es tracta:
- . Normalitzar les comunicacions ferroviàries a nivell regional per facilitar la vertebració del territori i l'ús del transport públic.
 - . Això implica una política d'infraestructures complementàries amb altres de metro i autobusos, juntament amb altres de tipus tarifari.
 - . També implicarà un canvi en els usos actuals d'algunes línies de llarg recorregut per altres de major freqüència de circulació.



A.1. Nivell de realització:

- . S'ha iniciat un procés d'unificació tarifària entre les empreses municipals de metro, autobus i Ferrocarrils de la Generalitat, però manca la unificació amb Renfe.
- . Els projectes d'inversió de Renfe amb motiu de les obres olímpiques es xifra en 8.450 milions de ptes., que inclou la reapertura de l'estació de França per a trens de llarg recorregut. Això podria permetre alleugerar l'estació de Sants i la d'Hospitalet per al moviment de rodalies.
- . L'any 1990, Renfe rodalies va transportar 53 milions de passatgers, xifra que suposa un increment del 77% respecte l'any anterior. Les dues línies més utilitzades són les de Vilanova i Mataró amb 14 i 15 milions de passatgers respectivament, la de Vic va representar 4 milions de persones.
- . Renfe prioritza l'Exprés Regional.

A.2. Aspectes crítics pendents:

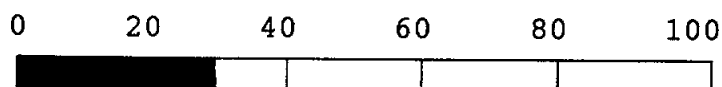
- . Totes les noves propostes i plans d'actuació resten pendents de la finalització del PIT.
- . Per arribar a una política coherent i coordinada en matèria de transport, cal que els organismes responsables de la gestió de Renfe s'integrin en la planificació del territori pel que fa a les comunicacions ferroviàries.

- 
- Per a una millor accessibilitat dels punts neuralgics de Barcelona en l'aspecte de comunicacions, cal connectar l'Aeroport, el Port i altres, a la xarxa rodalies.



2.4. ACONSEGUIR UNA AUTORITAT UNICA DEL TRANSPORT

- Es tracta:
- . De vertebrar les polítiques de transport públic de passatgers, de totes i cada una de les institucions o organitzacions amb competències en la conurbació de Barcelona, a partir d'una coordinació entre totes elles de manera que s'eviti la possible duplicitat de línies i a la vegada, s'afavoreixi la complementarietat entre totes elles, tant a nivell d'infraestructures com també en política de tarifes mixtes.
 - . En definitiva, es tracta d'afavorir el servei al ciutadà i sobre tot, afavorir la coordinació en els plans de noves inversions, bé sigui a nivell urbà com també, metropolità.



A.1. Nivell de realització:

- . Actualment existeix una Comissió Coordinadora, que segons opinió dels seus membres, podria assumir aquesta funció.
- . Petició al Parlament de la creació d'una Autoritat Unica de Transport.

A.2. Aspectes crítics pendents:

- . Aquesta Comissió Coordinadora, a més d'integrar de forma plena a totes les administracions i organismes amb competència en aquest àmbit, hauria de contemplar:
 - . La coordinació de les polítiques de transport, tant a nivell d'infraestructures, com de material mòbil.
 - . La coordinació tarifària.



2.5. MILLORAR LES AUTOPISTES I AUTOVIES D'ACCES, AMB ESPECIAL ATENCIO A LA SEVA CONNECTABILITAT, DE TAL MANERA QUE ACTUIN COM A VERITABLES VIES URBANES DE L'AREA METROPOLITANA I AUGMENTIN LA CAPILARITAT DE LES ENTRADES A LA CIUTAT

Es tracta: .D'augmentar l'accessibilitat a la ciutat.



A.1. Nivell de realització:

- . L'obertura parcial dels cinturons facilita ja una major accessibilitat de la ciutat.
- . El Tunel de Vallvidrera està previst que entri en funcionament abans d'aquest estiu. Els seus punts conflictius són l'enllaç amb el Cinturó de Ronda i la congestió de la Via Augusta.
- . S'ha dut a informació pública el projecte del MOPU per l'autovia entre Martorell i Barcelona, amb un pressupost de 23.000 milions de ptes. Inicialment el projecte preveu el seu traçat per la marge dreta del Llobregat, tot i que s'han presentat diverses alegacions per tal de proposar el seu traçat a través del marge esquerra. Les obres estan previstes per a començaments de 1992.
- . S'està executant el projecte de l'autopista del Garraf per connectar Sitges amb Barcelona.

A.2. Aspectes crítics pendents:

- . El MOPU estudia la possible prolongació de la nova autovia del Llobregat fins el Port. Aquest tram representa 13 km. més dels previstos fins a Sant Feliu, amb un enllaç amb la pota sud del Cinturó.
- . Resta pendent la prolongació del II Cinturó entre el Cinturó del Litoral i l'Aeroport d'El Prat, segons informes realitzats per el MOPU, el cost d'aquest projecte seria d'uns 8.000 milions de ptes.
- . Respecte a la construcció de l'autovia del Maresme entre Mataró i Malgrat, resta pendent l'acord amb Acesa, així com també la fórmula del peatge. El pressupost de l'obra és de 47.500 milions de ptes.



- . Així mateix i dins dels acords amb Acesa, estan previstes les ampliacions, en carrils, de l'autopista A-7 entre Granollers i Massanet, l'A-7 entre Montmeló i Granollers i l'A-2 entre Molins de Rei i el Papiol. Per tot això, es proposa ampliar en 10 anys la concessió a Acesa, fet que allargaria el període fins el 2014.
- . Diverses notícies assenyalen la conveniència o no de dur a terme un nou tunel de la Serra de Collserola, a l'alçada d'Horta i que connecti directament amb el Tunel de la Rovira. (El PGM contempla 3 tunels i l'equip redactor del Pla Territorial sembla ser que també preveu aquests 3 tunels).



- 2.6. GARANTIR EL PLE FUNCIONAMENT DE LA XARXA BASICA DE TELEFONIA DE LA CIUTAT EN EL PERIODE 1989-92 ADEQUANT LES ESTRUCTURES DE LA XARXA I LES CENTRALS A LA DEMANDA DELS SERVEIS ACTUALS I FUTURS
- 2.7. ASSEGURAR PER A L'ANY 2000 LA SUFICIENT DISPONIBILITAT DE LINIES DE LA XARXA DIGITAL DE SERVEIS INTEGRATS (XDSI) I DE TELEFONIA MOBIL, AUTOMATICA I PERSONAL, AIXI COM LA IMPLEMENTACIO EXPERIMENTAL DE XARXES DE BANDA AMPLA A LA REGIO I

Es tracta: . De normalitzar les comunicacions telefòniques, tant de caràcter urbà com interurbà, tot afavorint la major capacitat de circulació i la diversitat d'usos.

0 20 40 60 80 100



2.6.

A.1. Nivell de realització:

- . Les inversions realitzades per Telefònica a la província de Barcelona han estat:

	<u>1989</u>	<u>1990</u>	<u>1991</u>
Milions ptes.	66.516	81.314	68.170

- . De la relació de projectes duts a terme, podem destacar-ne:

- . Nou centre nodal de Barcelona-Torras i Bages
- . Nova central de trànsit digital Cornellà-Sant Ildefons
- . Nova central de trànsit digital a Barcelona-Loreto
- . Substitució de 60.000 línies de tipus Rotary per noves unitats digitals a Barcelona-Roma, Barcelona-Paral.lel i Barcelona-Sant Pau
- . Creació de 400 secundaris de la xarxa Iberpac
- . Accés de fibra òptica al Teleport de Barcelona
- . Anell d'accés de fibra òptica a Barcelona-Corts per a abonats
- . Instal.lació de fibra òptica de Barcelona-Estel al Tibidabo

- . Instal·lació de fibra òptica de Mataró a Granollers
- . Instal·lació de fibra òptica a la Fira de Mostres de Barcelona (Expotrònica)
- . Ampliació de la xarxa d'abonats a Barcelona-Catalunya
- . Ampliació de la xarxa d'abonats a Sabadell-Indústria
- . Preparació de la infraestructura per a les segones rutes Barcelona-Madrid i Barcelona-València
- . Avui en dia, a la ciutat de Barcelona, la demanda de noves línies està coberta en un termini màxim de 20 dies.

A.2. Aspectes crítics pendents:

- . La millor situació interior de Barcelona no es veu del tot compensada per una àgil comunicació amb altres centres de la seva àrea metropolitana o nuclis més distants. Això ve donat per la manca d'una millora de la xarxa exterior a la ciutat, així com també per la necessària reconversió progressiva d'altres centrals amb major capacitat d'intercomunicació.
- . Resta pendent l'ampliació i la millora de locutoris públics.



2.7.

A.1. Nivell de realització:

- . El passat mes de març va ser inaugurat el nou Teleport de Castellbisbal, que ha representat una inversió de 3.500 milions de ptes. Aquest projecte contempla, a més a més, una nova central digital internacional amb una capacitat de 16.000 trucades a l'hora.
- . La Torre de comunicacions de Collserola ha d'estar enllestida per a finals d'any. La inversió prevista és de 1.923 milions de ptes. Aquest projecte es complementa amb la Torre de Montjuïc, de la qual ja s'han iniciat les obres per a la seva realització



- . Altres projectes ja iniciats són el Centre de Comunicacions per satèl·lit del Penedès i les noves centrals Barcelona 92 i Terrassa-Amat.

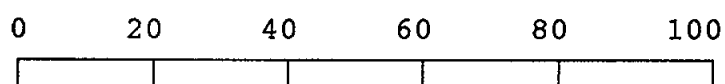
A.2. Aspectes crítics pendents:

- . Tot i considerant les inversions realitzades per a la millora de les comunicacions, en especial a les àrees de serveis del Teleport, s'observa una manca de demanda adreçada a aquests serveis, fet que indica un cert desconeixement per part del públic i de les empreses d'una oferta existent.
- . Respecte als projectes de banda ampla i de radio, avui en dia estan en fase de realització però amb caràcter experimental. Amb tot, però, la xarxa de banda ampla disposa d'una relativa presència a través de la implantació de fibra òptica, especialment en la connexió entre diversos centres d'un mateix organisme.
- . El tema de la transmissió de ràdio està encara en una fase més prèvia, especialment en els sectors de ràdio-missatgers i ràdio-busca.
- . Rendabilitzar en serveis les infraestructures fetes.



2.8. PROPICIAR EL DESENVOLUPAMENT REGLAMENTARI PER A LA
IMPLANTACIO DE SERVEIS EN TOTA REALITZACIO
D'INFRASTRUCTURES I D'HABITATGES A CATALUNYA

Es tracta: .D'incorporar a tot projecte d'obres públiques i de
vivendes, les condicions tècniques per a la
implantació dels serveis, per tal d'evitar obres
posteriors per a la previsió de serveis que
ocasionen molesties i dificulten la coordinació
entre les empreses subministradores.



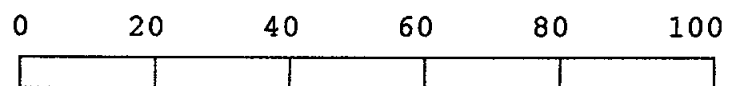
A.1. Nivell de realització:

A.2. Aspectes crítics pendents:



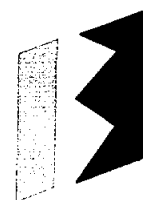
2.9. IMPLANTAR LA DISTRIBUCIO DE TV PER CABLE

Es tracta:



A.1. Nivell de realització:

A.2. Aspectes crítics pendants:



- 2.10. IMPLANTAR LES 10 AREES DE NOVA CENTRALITAT DE BARCELONA I COMPLETAR L'ESTRUCTURA D'AREES DE NOVA CENTRALITAT A L'AREA METROPOLITANA DE BARCELONA
- 2.11. EXECUTAR EL PLANEJAMENT APROVAT, TANT DE NOVA URBANITZACIO COM EL DELS PERI (PLANS ESPECIALS DE REFORMA INTERIOR)
-

Es tracta: . A nivell de la ciutat de Barcelona, la política de planejament urbanístic, ve enmarcada per l'execució dels Plans Especials de Reforma Interior, que a través d'operacions puntuals en facilita l'accessibilitat de barris amb la resta del teixit urbà, tot incorporant altres actuacions de millora de l'habitabilitat del barri i de rehabilitació d'edificis i vials, espais lliures i zones d'equipaments públics

- . Pel que fa a determinats eixos o àrees en programes, el seu equipament a partir de centres terciaris de negocis que actuïn com a àrees de centralitat dins d'un equilibri en el teixit urbà de tota la ciutat
- . A nivell metropolità, i per tal d'afavorir tant la desconcentració cap a l'àrea metropolitana com la pròpia vertebració de l'àrea, es planifiquen noves àrees a l'entorn de les quals s'hi preveu la ubicació de centres d'activitats terciàries i industrials



A.1. Nivell de realització:

- . Actualment existeixen 37 PERIS a la ciutat de Barcelona, dels quals 32 ja tenen l'aprovació definitiva, en el seu conjunt. La superfície afectada és de 1.896'94 Ha., que representa el 30 per cent de la zona urbana de la ciutat, sense contar Montjuïc i Collserola.
- . Pel que fa a les àrees de Nova Centralitat, sis de les nou àrees estan en fase d'execució:

1	Diagonal-Sarrià	194.729m ²	sostre
2	Carrer Tarragona	105.616m ²	"
3	Plaça Cerdà	89.769m ²	"
4	Renfe-Meridiana	88.000m ²	"
5	Port urbà	205.920m ²	"
6	Vila Olímpica	124.658m ²	"



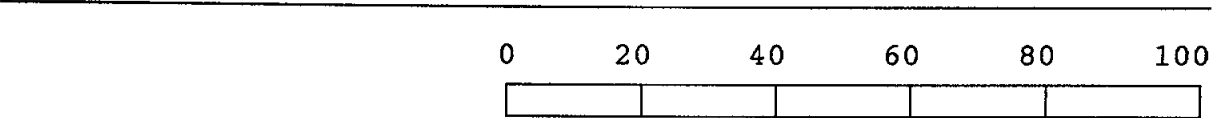
A.2. Aspectes crítics pendents:

- . Incrementar la superfície d'equipaments o zona verda als Barris i Districtes.
- . Executar les obres viàries de connectivitat de la xarxa previstes en el planejament.
- . Desenvolupar els PERI i els plans especials de millora urbana dels Barris.
- . Complementar el programa de Ciutat Vella.
- . Desenvolupar el Pla Especial de la Diagonal al Poblenou.



2.12. CREAR UN INSTRUMENT DE GESTIO COORDINADA, A NIVELL METROPOLITA PER A LA PROMOCIO DE SOL (HABITATGE I SOL INDUSTRIAL)

Es tracta: .D'un objectiu instrumental per aconseguir una adequada distribució espacial de l'habitatge, el comerç i els serveis.



A.1. Nivell de realització:

A.2. Aspectes crítics pendents:

2.13. CONSOLIDAR LES 10.560 Ha. DE PARCS FORESTALS COM PATRIMONI NATURAL D'INTERES CIUTADA

Es tracta: .De preservar els espais forestals de l'entorn de Barcelona, Garraf, Collserola i la serralada de Marina, com espais naturals per a l'oci, el lleure i la salut de tota l'àrea metropolitana.



A.1. Nivell de realització:

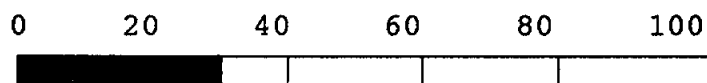
- . Pel que fa a Collserola, el Patronat du a terme una tasca d'ordenació, neteja i remodelació de camins i indrets especials. Urbanísticament disposa dels plans d'urbanisme necessaris. Darrerament s'ha aprovat el pla especial de Collserola.
- . La serralada del Garraf és patrimoni de la Diputació i està en tràmit d'aprovació del seu Pla especial.
- . En relació a la serralada de Marina, s'ha signat darrerament un conveni entre l'Ajuntament de Badalona i l'àrea metropolitana per a la realització dels plans especials corresponents i per a l'ordenament urbanístic.
- . A la vegada, el passat més de gener, la Mancomunitat de Municipis va aprovar el pla d'ordenació de la zona sud del que serà el parc natural de la Serralada de Marina. En total aquest parc consta de 3.500 Ha. (àrees forestals 1.600 Ha., més d'interès arqueològic 339 Ha., equipaments per el lleure 280 Ha., equipaments metropolitans 170 i equipaments socioculturals 22 Ha.).

A.2. Aspectes crítics pendents:

- . La precarietat de recursos dels patronats que gestionen aquests parcs, dificulten l'endegament de nous projectes que permetin:
 - . Fàcil accés
 - . Protecció del medi
 - . Inversions en equipaments necessaris

- 2.14. ACONSEGUIR EL RECONeixEMENT INSTITUCIONAL DE LA REALITAT SOCIAL, ECONOMICA I URBANISTICA DE L'AREA METROPOLITANA EN EL MARC DEL PLANEJAMENT DE LA REGIO I
- 2.15. DETERMINAR ELS CENTRES DIRECCIONALS DE LA REGIO I
- 2.16. APLICACIO DEL PLA DE COSTES I SANEJAMENT
- 2.17. RESERVA DE SOL PER A POLIGONS INDUSTRIALS I D'ALTRES PARCS D'ACTIVITATS
- 2.19. RETIRADA DE LA LINIA FERRIA PER DARRERA DE LA LINIA DE COSTES
- 2.20. INTRODUIR EN EL PLA TERRITORIAL, ELS ELEMENTS DEL PLA ESTRATEGIC QUE AFECTIN EL TERRITORI

Es tracta: .Bàsicament d'elaborar el Pla Territorial de la Regió I, tenint present les recomenacions del Pla.

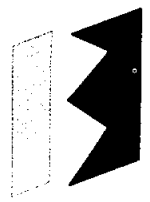


A.1. Nivell de realització:

- . D'acord amb les darreres informacions sembla que el Pla Territorial no estarà llest fins a finals de 1992, tota vegada que, a hores d'ara, la cartografia és la de 1975 i les dades estadístiques del 1985.

A.2. Aspectes crítics pendents:

- . De moment tots. Sembla, però, que es preveuen les següents actuacions:
 - . Centres Direccionals de la Regió I. Poques diferències amb les presentades en el Pla del 74.
 - . Pla de Costes i Sanejament. Reservar els espais per activitats pròpies (platges, ports esportius i Port de Barcelona).
 - . Reserva de sòl per a polígons industrials i d'altres parcs d'activitats. A determinar (com a diferència de sòl per a altres usos: protegits o forestals, d'interès agrícola,

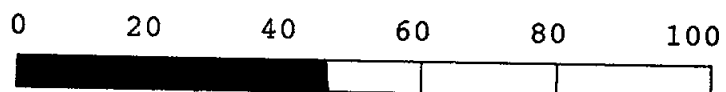


franja litoral, altres especificacions com comunicacions, oleoductes,...).

- . Retirada de la línia fèrria. La solució definitiva sembla ser el metro (soterrar la línia). No es té prou clar si la solució seria la de suprimir les actuals vies i fer-les anar 400 m. endins.

2.18. APARCAMENTS EN ORIGEN, RESIDENCIALS I DE DISSUASSIO

- Es tracta:
- . D'afavorir l'ús del transport públic per a les entrades i sortides de la ciutat, a partir d'aparcaments que, de manera coordinada amb els sistemes de transport de tren, metro i autobus, facilitin el canvi de transport privat-transport públic
 - . Dos són els tipus d'aparcaments a considerar:
 - . En origen:
 - . Previst per a desplaçaments de caràcter diari, per motiu de feina, i a una distància de 40/50 km. de Barcelona
 - . Vinculats a Renfe-Rodalies-FFCC
 - . De dissuassió:
 - . Previst per a desplaçaments no periòdics i bàsicament provinent de més distància
 - . En aquest cas la seva ubicació es situa a l'entorn immediat de Barcelona i combinat amb els sistemes de metro i autobus
 - . Actualment, el trànsit d'entrades i sortides de vehicles a la ciutat de Barcelona és de 300.000 diaris



A.1. Nivell de realització:

- . El Pla va encarregar un informe específic sobre el tema.
- . Recentment, l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), ha aprovat un avantprojecte del Pla d'Aparcaments Perifèrics que preveu evitar l'entrada a Barcelona de 35.000 vehicles. (Actualment, les estacions de Renfe rodalies només disposen per el seu conjunt, d'una capacitat per a 1.000 cotxes).
- . Aquest programa s'inscriu i contempla també, un pla d'aparcaments previst durant la realització dels JJ.OO. i que posteriorment seran remodelats i posats en servei amb caràcter permanent.
- . Els aparcaments prioritaris previstos en aquest Pla són els de Renfe-Arenys de Mar, Renfe-Montcada, Ferrocarrils de la Generalitat-Rubí, Can Ros, Bellaterra i Cornellà.



A.2. Aspectes crítics pendents:

- . A més aquest Pla, preveu també una segona part de 23.000 places més. (Amb tot però, la capacitat prevista és molt inferior al volum del tràfic actual i del previst).
- . Cal vincular a les administracions competents per tal que incorporin un planejament d'aparcaments a les estacions de ferrocarril.
- . Especialment i pel que fa als aparcaments en origen, on l'entrada mínima pot ser el d'una jornada laboral, aquests requereixen d'una inversió prèvia, possiblement finançada per les mateixes institucions i també d'un preu unificat aparcament + transport.



■ TRANSPORTES

La EMT quiere disuadir al coche privado

La Entidad Metropolitana creará aparcamientos junto a estaciones de tren cerca de Barcelona

El proyecto aspira a encontrar plazas para 19.000 coches antes de los Juegos Olímpicos

M. EUGENIA IBÁÑEZ
Barcelona

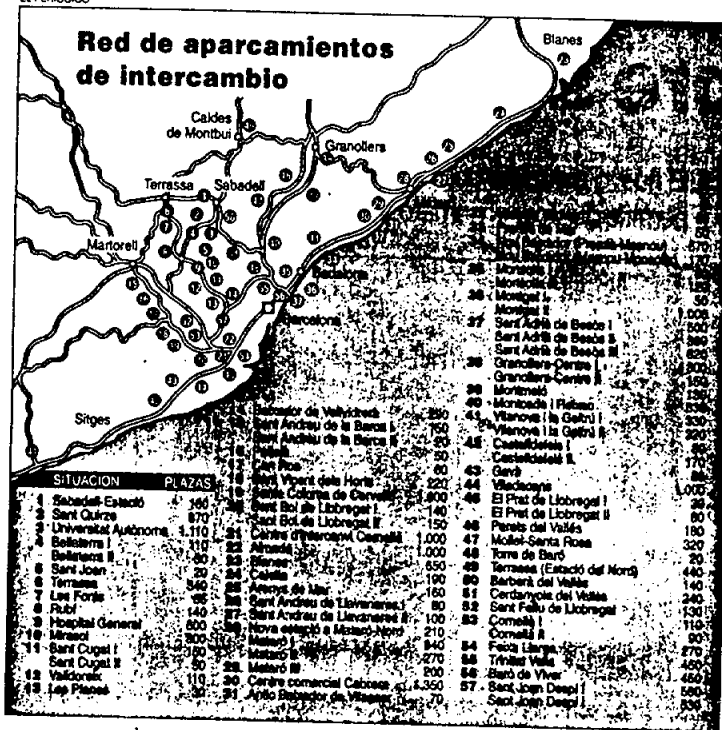
El pleno de la Entidad Metropolitana del Transporte (EMT) de hoy discutirá un anteproyecto de plan de aparcamientos de intercambio o disuasión que deberían entrar en servicio antes de los Juegos Olímpicos o, como mucho, en el plazo máximo de 18 meses. La aprobación de la EMT dará paso a la laboriosa creación de 19.000 plazas de parking, con un costo presupuestado de 2.670 millones de pesetas.

Los aparcamientos de intercambio o disuasión de la EMT se sitúan en un radio máximo en torno a Barcelona de 60 kilómetros -Blanes, Granollers, Vilanova i la Geltrú, Sabadell o Sant Andreu de la Barca- y un mínimo próximo a los 15 kilómetros, siempre junto a una estación de ferrocarril, de Renfe o de la Generalitat. El objetivo del proyecto es potenciar el uso de transporte público, de forma que el viajero opte por dejar su coche en el aparcamiento, hacer el último tramo de su recorrido en tren y evitar así la congestión de tráfico en las entradas en Barcelona.

Las previsiones de la EMT para los nuevos aparcamientos de disuasión van más allá de las 19.000 plazas de realización más urgente y alcanza una ambiciosa cifra de 60.000 plazas, que incluye las necesidades de los Juegos Olímpicos, que obligarán a filtrar la entrada masiva de vehículos en Barcelona.

El proyecto, en su globalidad, se divide en tres niveles de realización inmediata, a medio plazo y los aparcamientos coyunturales

EL PERIÓDICO



A medio plazo, la EMT ha previsto otras 23.000 plazas, con un periodo de acondicionamiento máximo de 32 meses. Estos aparcamientos se sitúan, en la mayoría de los casos, en terrenos privados y tienen problemas urbanísticos pendientes, expropiaciones en algunos casos, que retrasarán su puesta en servicio. Unas 2.800 plazas de este grupo podrían estar listas para los Juegos.

La explotación

En el tercer nivel se incluyen 24.000 plazas de uso provisional para los Juegos Olímpicos, de las cuales únicamente unas 4.000 serán creadas por la EMT. El resto es responsabilidad de la Empresa de Movilidad Olímpica (EMO), constituida para resolver las necesidades y problemas que genere las necesidades de transporte durante los Juegos. Estos parkings se acondicionarán con celeridad, porque podrían utilizar polígonos industriales u otros terrenos de fácil adaptación.

La EMT, según su gerente, Joan Laporta, aún no ha concretado cómo se cubrirá la inversión prevista de 2.670 millones de pesetas. Se cuenta con los mil millones que Renfe ha destinado al acondicionamiento de los terrenos próximos a sus estaciones. El resto correrá a cargo de EMO o se cubrirá con concesiones a establecimientos -gasolineras, centros comerciales, etcétera- que puedan beneficiarse con el movimiento de vehículos. El tipo de explotación de los aparcamientos -gratuitos o de pago- aún no se ha definido.

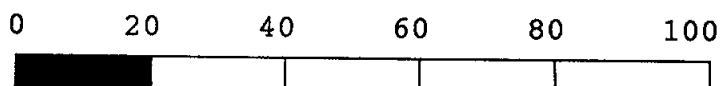
de utilización limitada a la celebración de los Juegos Olímpicos. Los incluidos en el primer grupo tienen un periodo de obras previsto entre los 6 y los 18 meses, y

son unos 50 aparcamientos con una capacidad total en torno a las 12.200 plazas. La totalidad de estos parkings se situarán en terrenos públicos, básicamente de

Renfe, sin problemas de calificación urbanística y de fácil acondicionamiento. La capacidad media de estos recintos oscila en torno a las 200 plazas

2.21. ASSEGURAR L'ACOMPLIMENT DE LES NORMATIVES DE LA CEE EN
MATERIA D'IMPACTE AMBIENTAL, URBA I ECOLOGIC EN TOTA OBRA
PUBLICA D'INFRASTRUCTURA

Es tracta: .De donar compliment a la normativa de la CEE en
matèria de medi ambient, obres públiques i
d'infraestructures (de transports, telecomunicacions,
energètiques, hidràuliques, ambientals i de benestar
social).



A.1. Nivell de realització:

- . El Grup d'Impulsió va recollir la normativa de la CEE, de l'Administració central (parcialment), de la Generalitat i de l'Ajuntament de Barcelona.
- . Devant la complexitat i magnitud del problema, el grup recomana que la mesura es passi a estudi per tal d'esbrinar:
 - . Quines administracions i departaments tenen adaptades la seva legislació a la normativa CEE.
 - . Existència o no de metodologies comuns per elaborar els pertinents estudis.
- . El Grup proposava també un debat i un consens polític previ.
- . Com a nivell de realització més palès, cal remarcar la nova Conselleria de Medi Ambient. Aquesta era una de les mesures proposades pel Grup d'Impulsió.

A.2. Aspectes crítics pendents:

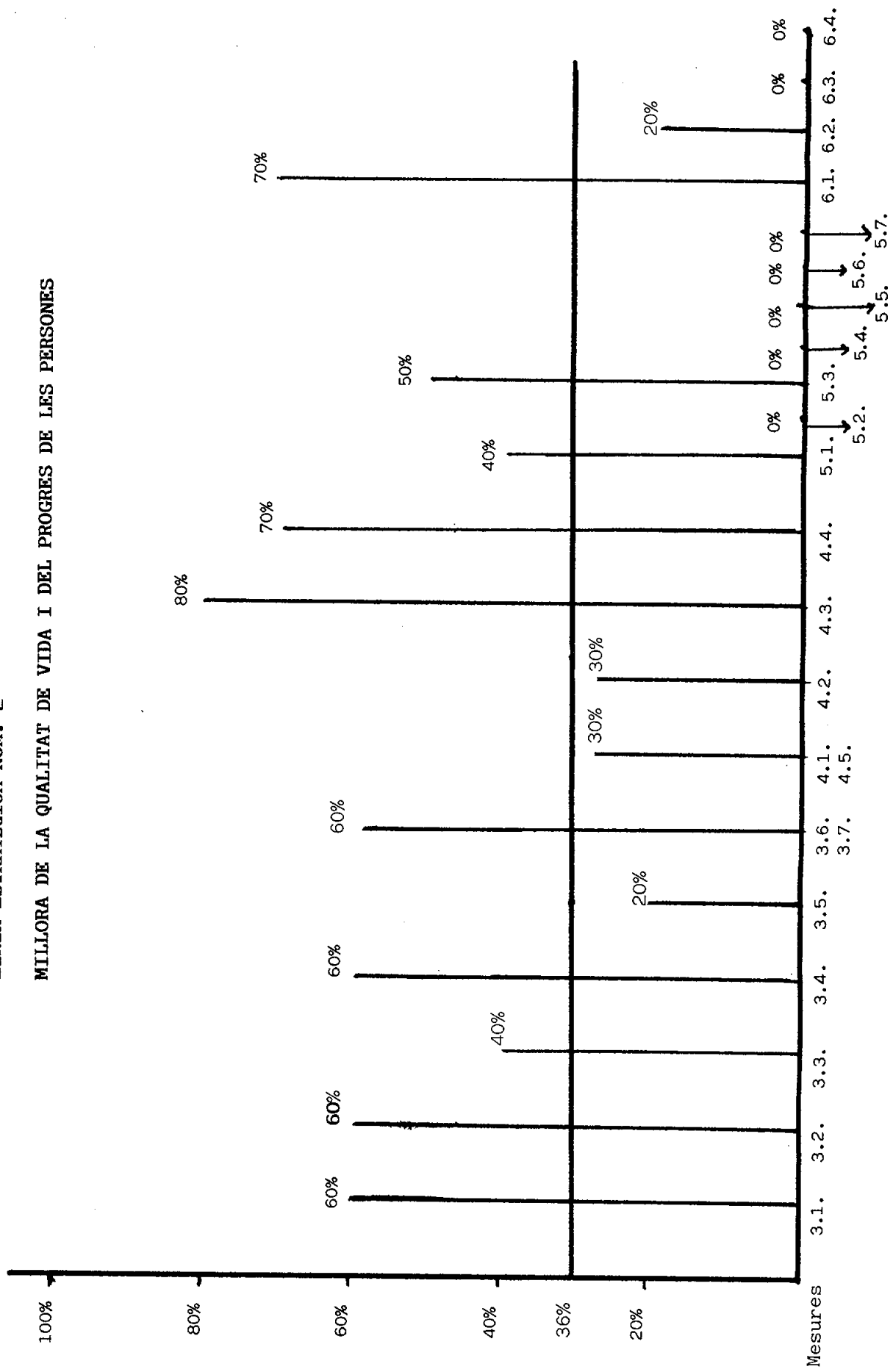
- . D'acord amb la Comissió de Peticions (integrada per 25 eurodiputats), l'incumpliment de les normatives de la CEE en matèria ambiental és freqüent i comú en tots els països de la Comunitat. Els Governos opten per una política de fets consumats, amb la qual cosa, el Tribunal de Luxemburg quan dicta sentència, les obres estan gairabé acabades. En qualsevol cas, Espanya és un dels Estats membres que més directrius incompleix.
- . El problema del riu Besós (xarxa de col·lectors i depuradores) i l'autopista del Garraf, són dos exemples de que queda molt per fer.



LINIA ESTRATEGICA NUM. 2

LINIA ESTRATEGICA NUM. 2

MILLORA DE LA QUALITAT DE VIDA I DEL PROGRES DE LES PERSONES



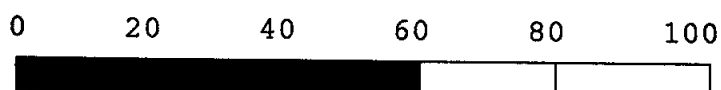


3.1. REDUCCIO DE L'IMPACTE ACUSTIC D'ORIGEN VIARI I INDUSTRIAL, A TRAVES DE NORMATIVES I LA INCORPORACIO DE BARRERES CONTRA EL SOROLL

Es tracta: . De disminuir l'impacte acústic que es provoca a la ciutat, especialment el provocat per vehicles i els treballs industrials. La normativa actual de Barcelona estableix un màxim de 55 dB durant el dia, i uns 45 dB durant la nit.

. Actualment, l'impacte del soroll es fa més patent i supera majorment els barems establerts durant les hores nocturnes que no pas les diurnes.

	<u>Dia</u>		<u>Nit</u>
	48%	superficie > 65dB	72% superficie > 45dB
55 dB <	41%	" < 65dB	
	11%	" < 55dB	



A.1. Nivell de realització:

- . L'Ajuntament de Barcelona ha elaborat el mapa sònic de la ciutat, instrument bàsic per a l'elaboració d'una política contra el soroll i el control d'aquest.
- . Recentment s'ha incorporat una nova normativa en la contractació de material mòbil de serveis, per tal que incorporin tecnologies per disminuir el soroll.
- . S'ha iniciat les primeres experiències en nou asfaltat que redueix en 2dB el nivell de soroll.
- . L'Ajuntament ha intensificat el control de les motocicletes (a Barcelona són quasi 200.000). Del total de immobilitzacions realitzades, un 16% no portaven tubs de fuga.

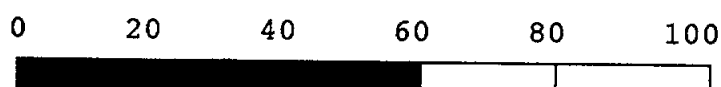
A.2. Aspectes crítics pendants:

- . Adequació dels tubs de fuga de les motocicletes a la normativa de la CEE.
- . Unificar criteris i intensificar el control de sorolls en locals públics, especialment en horaris nocturns.
- . Elaborar una base de dades referent a l'emissió de sorolls d'activitats industrials dins de la ciutat.
- . Seguir amb la implantació de pantalles en les vies de gran circulació.



3.2. REDUCCIO DEL NIVELL DE CONTAMINACIO ATMOSFERICA, INDUSTRIAL I DE VEHICLES

Es tracta: .D'incrementar el control sobre els agents causants de contaminació atmosfèrica, d'establir normatives a tal efecte i de reduir, especialment, el tràfic de vehicles particulars al centre de la ciutat i també els de gran tonelatge.

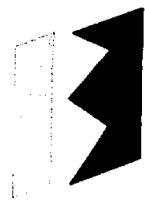


A.1. Nivell de realització:

- . La posada en funcionament dels cinturons de ronda pot disminuir el tràfic dins de la ciutat.
- . Constitució de la Conselleria del Medi Ambient.
- . Sistema de control medi-ambiental en temps real.

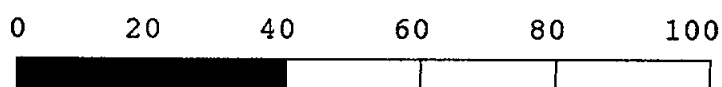
A.2. Aspectes crítics pendents:

- . Incloure a l'ITV, el control obligatori dels nivells de contaminació dels cotxes. Segons informació, això podria ser efectiu després de l'estiu, especialment en el control de CO emès.
- . Instar en la concreció d'una auditòria obligatòria en matèria ambiental per a les indústries.
- . Reduir el tràfic de gran tonelatge a la ciutat, en especial a través del funcionament de les CIM's i ZAL's.
- . Major ènfasi en el control dels serveis públics (autobus, metro,...).



3.3. DISSUASSIO DEL TRAFIC MITJANÇANT LA NO UTILITZACIO DE L'AUTOMOBIL I LA POTENCIACIO DEL TRANSPORT PUBLIC, TOT AFAVORINT LA DELIMITACIO DE ZONES RESTRICTIVES A L'US DEL TRANSPORT PRIVAT

Es tracta: .D'afavorir el transport públic per a la ciutat, tot possibilitant l màxima connexió entre xarxes de transport i la fàcil intermodalitat entre vehicle privat provinent d'altres àrees urbanes i la xarxa metropolitana del transport.



A.1. Nivell de realització:

- . El ple funcionament dels cinturons pot reduir el tràfic de vehicles a l'interior de la ciutat.
- . L'Entitat Metropolitana del Transport ha realitzat un avant projecte del pla d'aparcaments de dissuassió de tràfic.
- . Durant l'any 1990 el total de passatgers fou 483 milions, 280 per metro i 203 per autobús. Aquestes xifres representen 16'5 milions més de passatgers respecte l'any 1989.
- . En el marc del Pla Intermodal del Transport, està previst una nova línia de tranvia o metro lleuger, des de l'inici de la prolongació de la Diagonal fins a Sant Joan Despí i Cornellà.
- . Tomb-Bus.

A.2. Aspectes crítics pendents:

- . Està previst ampliar els actuals 44 km. de carrils Bus fins a 100 km.
- . Cal intensificar els programes d'inversions en infraestructures de metro.
- . La millora en la qualitat del transport pot afavorir una major propensió al canvi del transport privat per el públic.
- . Mitjans de transports als polígons industrials.
- . Horaris càrrega i descàrrega.



3.4. SANEJAMENT DE LA QUALITAT DE L'AIGUA MITJANÇANT RECOL·LECTORS, DEPURADORES I PROGRAMES DE TRACTAMENT I D'ELIMINACIO DELS RESIDUS SOLIDS INDUSTRIALS

Es tracta: .De desenvolupar una política hidràulica integral que assegurí la qualitat i la quantitat de l'aigua que precisa l'àrea econòmica de Barcelona.

0 20 40 60 80 100



A.1. Nivell de realització:

Aigües del Llobregat

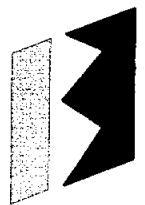
- . Col·lector de Salmuera (1990) (entre Monistrol i Esparraguera). Recull els abocaments miners de la part alta de la Conca del Llobregat.
- . Millora de la planta de St. Joan Despí amb dues noves etapes de tractament, una d'elles d'ozonització (millora del gust i la qualitat) (primers mesos de 1992).

Aigües del Ter

- . No presenten tants problemes de mineralització, però sí de l'impacte de diferents abocadors.

Aigües del Besós

- . Posta en marxa d'una depuradora a Montcada (després de l'estiu) (2.380 M. de ptes. a la 1ª fase). Forma part del sistema IV del Pla de Sanejament.
 - . Permetrà reduir un 80% la contaminació de sòlids en suspensió i en un 55% la contaminació orgànica.
 - . La seva funció és la de sanejar les aigües dels domicilis particulars i de les indústries.
 - . La 1ª fase de la depuradora de Montcada tractarà un cabdal d'aigua per a una població de 370.000 persones. En la segona fase, s'arribarà a 900.000 persones.
- . Ampliació de la planta depuradora del Besós, col·lector dels carrers de Mosen Cinto i Simargues als municipis de Sta. Coloma, St. Adrià i Badalona



(4.100 milions de ptes.). Es la 2ª fase d'una ampliació que es va iniciar entre l'any 86-87. Es pretén fer front, amb més garantia al cabdal que s'ha de tractar.

- . Entrarà en funcionament a finals de juliol.
- . En construcció, les depuradores de Sabadell -riu Sec-, Barberà del Vallès, St. Quirze del Vallès (2.000 milions de ptes.).
- . Es participa en un projecte de cooperació de C6 en matèria de medi ambient i, amb especial referència a l'aigua.

A.2. Aspectes crítics pendents:

- . Completar les depuradores a La Llagosta, La Garriga, Montornès.
- . Depuradores del Llobregat. Es el projecte més immediat de la Junta de Sanejament. Tracta aigua residual de la ciutat de Barcelona i de 6 municipis més. Esta a l'espera del desviament del Llobregat.
- . En l'àmbit de la millora de la qualitat, hom considera necessari la construcció de depuradores, amb caràcter de protecció d'embassaments, a la Conca del Ter, així com també en el riu Llobregat entre Berga i Martorell.
- . Protecció d'aigües subterrànies a través de perímetres de protecció.
- . Incrementar el control d'aigües residuals a través d'inspeccions i de les mesures correctores que calguin.



3.5. AUGMENTAR LA GARANTIA DEL SUBMINISTRAMENT D'AIGUA

Es tracta: .D'assegurar l'abastament d'aigua a una població de l'ordre de 4 milions d'habitats. De moment, un estudi de l'Entitat Metropolitana de Serveis Hidràulics i Tractament de Residus, evalua el dèficit d'aigua de l'àrea en un 20%, malgrat el descens del consum dels darrers anys (-2'3%). Descens, degut al trasllat d'indústries i d'estaments de la població. La limitació d'aigua es el motiu que algunes indústries es plantejen per sortir de l'àrea.

0 20 40 60 80 100



A.1. Nivell de realització:

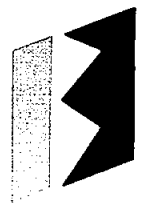
- . Inici de les obres d'embassament de la Llosa de Cavall (Guixers, Navàs, Olius, St. Llorenç de Morunys). Regularà el primer tram de la Conca del Llobregat i augmentarà el seu cabdal en un 60% aproximadament. Les obres s'acabaran l'estiu de 1993.
 - . Aleshores, les estacions de tractament de St. Joan Despí i d'Abrera, regularan 2 m³/s més que ara.
 - . La situació serà:
 - . Tractament aigües del Llobregat 9 m³/s
 - . Tractament aigües del Ter 8 m³/s
 - . Subterrànies $\frac{1}{18}$ m³/s (ara 16 m³/s)
 - . L'aprofitament és de l'ordre del 80% per lo qual la Llosa de Cavall permetrà passar d'un cabdal útil de 12/13 m³/s a 14/15 m³/s.
- . Constitució d'una Comissió Parlamentària (5 experts) per analitzar el Pla Hidrològic de les Conques Internes de Catalunya. El Parlament, a la vista de l'informe i de les previsions del dèficit, s'afrontarà o no el tema del trasvassament de cabdals d'altres rius de Catalunya. (De moment, la Generalitat va retirar el Pla Hidrològic de l'estudi del MOPU fins la decisió del Parlament de Catalunya).



A.2. Aspectes crítics pendents:

(D'acord amb les recomenacions del Grup d'Impulsió).

- . Informe del Parlament de Catalunya i definició del Pla Hidrològic (40.000 milions de ptes.).
- . Millorar la planta de tractament de St. Joan Despí (2.000 milions de ptes.).
- . Construcció d'una arteria (1'90 m. de Ø entre les plantes de tractament d'Abrera, la Trinitat, Cardedeu) (23.000 milions de ptes.).
- . Construcció d'una arteria de 1'80 m. a Cornellà, el Port, Montigalà (2.500 milions de ptes.).
- . Construcció de la connexió des de la conducció de 3 m. de la planta de Cardedeu amb els pisos de distribució a Badalona (1.500 milions de ptes.).
- . Establir els corresponents perímetres de protecció de l'aqüífer del Delta del Llobregat (800 milions de ptes.).
- . En tots els casos, s'ha de fer el projecte corresponent.



3.6. AUGMENTAR LA CAPACITAT INCINERADORA I DE RECICLATGE DE RÉSIDUS

3.7. PLANIFICAR UNA ALTERNATIVA AL GARRAF

Es tracta: .De dotar de capacitat suficient per el tractament de residus, especialment els provinents de les ciutats, de tal manera que tot reduint els actuals impactes negatius en el medi ambient i la proliferació, la major part no controlats, d'abocadors en els entorns urbans, s'afavoreixi la capacitat en el seu reciclatge en altres usos industrials o bé en energètics.

0 20 40 60 80 100



A.1. Nivell de realització:

- . Actualment, l'abocador del Garraf acull, segons dades corresponents a l'any 1990, 721.944 tones de residus, mentre que en el període 1987-89 la xifra global va ser de 1.807.000 tones. La no transformació d'aquests residus, el seu impacte ambiental i les limitacions físiques del terreny, condiciona, amb caràcter d'urgència, la inversió en noves plantes de tractament.
- . En aquest sentit, l'Àrea Metropolitana i el Port Autònom de Barcelona, han signat un acord per a la construcció d'una incineradora de residus urbans a les instal·lacions portuàries. Aquesta planta, té una inversió prevista entre 10.000 i 12.000 milions de ptes. i una superfície ocupada de 4 Ha. La seva capacitat incineradora serà de 720.000 tones/any, que serà transformada en energia elèctrica, aquesta capacitat és superior a la incineradora de Sant Adrià del Besòs, que entre 1987/88 va cremar 762.541 tones.
- . Està previst la seva entrada en funcionament per després de 1993.
- . D'altra banda, el Parlament de Catalunya ha aprovat la llei de creació del Departament del Medi Ambient.
- . L'Ajuntament ha iniciat amb caràcter experimental, la recollida selectiva de brossa en els barris de Sants i de Sagrada Família. Aquest programa es dirigeix bàsicament, a augmentar la capacitat de



reciclatge en determinats residus: paper, roba,, metall, vidre i plàstic.

A.2. Aspectes crítics pendents:

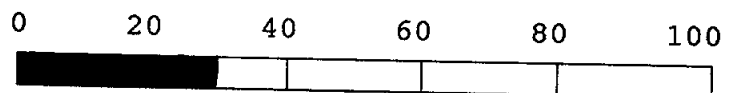
- . Si bé amb el projecte d'aquesta nova planta, pot substituir-se en bona mesura, la utilització del Garraf, cal preveure, en base als augments anuals de residus, noves plantes incineradores i de reciclatge de residus. Cal pensar que en els 5 darrers anys, la producció de brossa a la ciutat de Barcelona ha augmentat aproximadament un 30 per cent.
- . Tal vegada, també cal incidir en els possibles efectes nocius en el medi que pugui ocasionar a mig o llarg termini el dipòsit del Garraf, tot actuant de manera que s'evitin filtracions, que potser podrien ser irreversibles.



- 4.1. CREACIO D'UN O DIVERSOS CENTRES DE FORMACIO PERMANENT EN TECNOLOGIES AVANÇADES, VINCULATS A LES ESCOLES DE FORMACIO PROFESSIONAL I A L'INEM, AIXI COM TAMBE AMB ELS CENTRES DE DIFUSIO TECNOLÓGICA
- 4.5. CREACIO D'UN INSTITUT PER A LA FORMACIO PROFESSIONAL, AMB LA PARTICIPACIO DE TOTES LES ENTITATS ASSOCIATIVES I INSTITUCIONS AFECTADES, PER A LA COORDINACIO, COL.LABORACIO I PLANIFICACIO CONJUNTA DE LA FORMACIO PROFESSIONAL, REGLADA I OCUPACIONAL

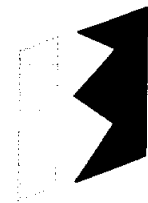
Es tracta: .De propiciar la constitució d'un Institut que contempli, amb el màxim criteri de flexibilitat i d'oportunitat, dos aspectes fonamentals. Per un cantó, l'agilització i la canalització de les pràctiques a empreses, especialment en el nivell III de la Formació Professional i per l'altra, la prospectiva del mercat de treball que permeti afrontar noves propostes d'estudi en base a les tendències previsibles del mercat.

. D'altra banda, es proposa la creació d'un nou centre de Formació Permanent en tecnologies avançades, que permeti, tant a les empreses, presentar les seves noves ofertes, com també, per a les escoles com a lloc de demostració i aprenentatge de l'ús de les noves tecnologies.



A.1. Nivell de realització:

- . La comissió coordinadora, ha elaborat un avant-projecte dels objectius i funcions del nou institut.
- . L'INEM té previst la creació d'un centre de demostració de noves tecnologies (centre que potser és massa petit per a les necessitats actuals), que és l'inici per a la concreció de la mesura 4.1.



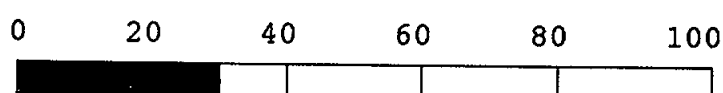
A.2. Aspectes crítics pendents:

- . La formalització jurídica i financera de l'Institut de Formació Professional.
- . L'ampliació de nous equipaments, que permetin una major oferta a Barcelona i a la seva àrea metropolitana, de centres de formació permanent en tecnologies avançades.



4.2. PROMOCIONAR LA UBICACIO DE CENTRES I EQUIPAMENTS PER A LA INVESTIGACIO, MITJANÇANT LA CONSTITUCIO D'UN PARC CIENTIFIC VINCULAT AMB LES UNIVERSITATS

Es tracta: .D'afavorir la creació d'un medi adient per el desenvolupament de la investigació universitària, així com per crear les condicions necessàries per a una major interacció entre la Universitat i el món empresarial, mitjançant l'aplicació tecnològica.



A.1. Nivell de realització:

- . El fet més destacable és la nova infraestructura tècnica especialitzada en l'àmbit de ls supercomputació (CESCA).
- . Es tracta del primer centre de càlcul intensiu d'Espanya adreçat a cobrir les necessitats, tant de la comunitat científica com del món industrial en els àmbits de la simulació de processos, mètodes numèrics i, en general, l'elaboració automàtica de dades.
- . Aquest servei comporta la connexió entre les quatre universitats, centres de recerca i empreses que desitjin desenvolupar projectes en els quals intervinguin supercàlculs.
- . Cesca forma part del EASI (European Academic Supercomputing Initiative), impulsat per IBM. L'equipament de Cesca és:
 - . 1 IBM 3090/600 amb 6 processadors sectorials a la UB
 - . 1 Cray X-MP/EB a la UPC
- . Edifici Nexus UPC/CZF.

A.2. Aspectes crítics pendents:

- . Imatge de parc científic.
- . Contemplar les noves àrees de la Maternitat i de les casernes del Bruc.

4.3. POTENCIAR ELS PROGRAMES DE POSTGRAU RELACIONATS AMB LES NECESSITATS DEL MERCAT DE TREBALL. ES TRACTARIA D'INCREMENTAR L'ESPECIALITZACIO DELS RECURSOS HUMANS A LES TECNOLOGIES MES AVANÇADES

Es tracta: .De millorar els recursos humans de l'àrea econòmica de Barcelona, establint programes de formació entre les Universitats i les empreses que donin resposta a les necessitats dels mercats.



A.1. Nivell de realització:

- . La potenciació dels programes de post grau relacionats amb les necessitats dels mercats avança a bon ritme en totes les universitats catalanes. De fet, aquest és un objectiu ja majoritàriament assumit.
- . Cal remarcar la consolidació del ICT (Institut Català de Tecnologia) com un instrument important en el camp de la formació tecnològica. Estretament vinculat a la UPC, els seus cursos tenen una indubtable vinculació amb les necessitats del mercat.
- . Per la seva part, la UB inicia les seves activitats en el camp de la Formació Continuada, com un projecte pilot de les universitats espanyoles en aquest camp.
- . Els estudis de Formació Continuada de la Universitat de Barcelona/FBG, l'ICT i el Post Grau de la UAB, la Universitat Pompeu Fabra i la Universitat R. Llull, constitueixen, per tant, una bona base instrumental per dur a terme la mesura indicada.

A.2. Aspectes crítics pendents:

- . Acabar de consolidar tots els projectes i realitats i anar madurant en els sectors econòmics.
- . S'han d'assolir, com a d'altres països, algunes avantatges fiscals o econòmiques per estimular la participació de les empreses i dels seus tècnics en aquests programes de formació.

**4.4. INCREMENTAR EL PES DE LA LINIA DE COOPERACIO
UNIVERSITAT-EMPRESA-SOCIETAT**

Es tracta: .Continuar en la línia ja iniciada d'una major
interelació de la Universitat amb el món productiu.



A.1. Nivell de realització:

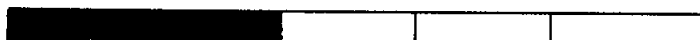
- . Prop de 5.000 milions de ptes. de contractes de recerca de la Universitat amb empreses (1990).
- . Xarxa de Centres de Transferència de Tecnologia de la Generalitat de Catalunya (U.B., U.A.B., U.P.C. i C.S.I.C.).
- . Oficines de Transferència de Resultats d'Investigació.
- . Barcelona Tecnologia.
- . Numeroses experiències de cooperació de les universitats amb sindicats (per exemple, Institut d'Estudis Laborals). Catàlegs professionals,...
- . El mateix Pla Estratègic aporta un exemple d'aquesta col.laboració.

5.1. PROMOCIONAR EN EL PERIODE 1991-94 UNA OFERTA ANUAL DE 7.000/8.000 HABITATGES DE PROTECCIO OFICIAL I SOCIALS A L'AREA METROPOLITANA, TANT DE NOVA CONSTRUCCIO COM DE MERCAT SECUNDARI

Es tracta: .De facilitar l'accès a l'habitatge a través de polítiques de promoció de vivendes de nova construcció a preus reduïts, o de rehabilitació de vivendes en el mercat secundari.

. Atesa les limitacions d'espai a la ciutat, tot i les noves oportunitats que ofereixen els PERIS i altres espais alliberats per obres de cinturons, aquesta política s'ha d'inscriure en un marc territorial més ampli, fet que requereix una forta política de noves infraestructures que faciliti el transport i, en conseqüència, la possibilitat d'incorporar nou sòl, de grau inferior, al mercat de l'habitatge.

0 20 40 60 80 100



A.1. Nivell de realització:

- . Diverses iniciatives actuen ja en aquesta línia, com són el Patronat de l'Habitatge, Habitat, PSV, Diputació, Mancomunitat i les promocions d'habitatge olímpic de Barcelona i Badalona, especialment.
- . A nivell nacional, el Pla d'Habitatges recentment aprovat per el Govern, per a la promoció d'unes 400.000 vivendes, incorpora noves oportunitats. D'aquest volum, s'estima que unes 80.000 haurien de ser per Catalunya. Aquest Pla, preveu així mateix, de forma complementària, un abaratiment del preu del diner per tal de disminuir els costos de finançament.



A.2. Aspectes crítics pendents:

- . A més de la continuació i ampliació de les promocions actuals ja esmentades, la política d'habitatge requereix bàsicament, dues actuacions:
 - . Abaratiment del finançament
 - . Abaratiment del preu del sòl
- . En el primer dels casos, la tendència que s'observa és a la baixa, fet que pot mantenir-se a curt termini amb la perspectiva del mercat únic europeu. Amb tot, pot afavorir-se encara més aquesta política a través d'una major participació de les Caixes d'Estalvis i, especialment, amb una nova regularització del mercat hipotecari.
- . Pel que fa al sòl, aquest només és possible, amb el tamany que es precisa, a l'entorn metropolità de Barcelona o més distant, 40/50 km. De qualsevol forma, perquè el sòl pugui estar en aquest objectiu, és requisit indispensable, bé obrir noves vies d'infraestructures, especialment ferroviàries o viàries, o bé, modificar parcialment l'ús d'algunes de les ja existents, per tal de convertir-les en línies de molta major freqüència de tràfic com requereix la circulació d'express regional o millor metro-regional. Això sembla que podria ser relativament possible per les zones cap el sud i l'interior de Barcelona ciutat, ja que la costa del Maresme, resta ja amb molt poques possibilitats d'espai.
- . Normalització i industrialització de la construcció per abaratir costos.

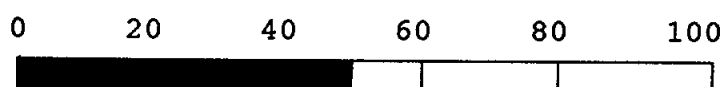
5.2. MILLORA DELS RESULTATS ESCOLARS PER ORIGEN SOCIAL I TERRITORIAL

Es tracta: .D'una mesura equilibradora, que en base al mapa escolar de Barcelona, permeti distribuir les dotacions escolars de tal manera que es redueixin les desigualtats socials, derivades dels resultats obtinguts en els diferents districtes i barris. La mesura pretén concretar un pla de formació específica per a mestres, per les 60 escoles amb població carencial.



5.3. APLICAR ELS PLANS INTEGRALS PER ELS BARRIS MES DEPRIMITS I NECESSITATS DE BARCELONA QUE PREVEGUIN LA PROBLEMÀTICA DE LA DESOCUPACIÓ, PARTICULARMENT ENTRE ELS COL·LECTIUS DE Joves I Dones

Es tracta: . Fonamentalment, de promoure equipaments socials en els nuclis de marginació de la ciutat de Barcelona per tal d'afavorir la integració de la seva població al món econòmic i social de la ciutat.



A.1. Nivell de realització:

- . El Pla del barri de Roquetes, com a primera experiència, obre noves expectatives per a dur-lo a terme en altres barris.

A.2. Aspectes crítics pendents:

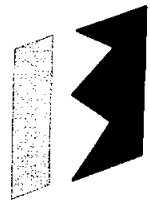
- . Cinc noves experiències a d'altres barris de la ciutat.

5.4. AUGMENTAR I RECONVERTIR ELS EQUIPAMENTS RESIDENCIALS PER A LA GENT GRAN I SOBRETOT INCREMENTAR EN 2.000 LES PLACES DE RESIDENCIA ASSISTIDA. AUGMENTAR LA XARXA DE SERVEIS A DOMICILI

Es tracta: .D'afavorir la disponibilitat d'equipaments i d'infraestructures suficients per acollir aquest col·lectiu de la població. Les actuacions s'han de preveure en tres àmbits: residències, residències assistides i serveis a domicili.

5.5. DOTAR-SE DELS SERVEIS I EQUIPAMENTS NECESSARIS PER DUR A TERME ELS PROGRAMES DE REINSENCIO. AIXI COM FER EFECTIVA LA REINSENCIO QUE HA D'ACOMPANYAR LA CONCESSIO DE LA RENDA MINIMA D'INSENCIO (SALARI SOCIAL)

Es tracta: .De facilitar l'execució del Pla Interdepartamental de la Renda Mínima d'Inserció Social (PIRMI).



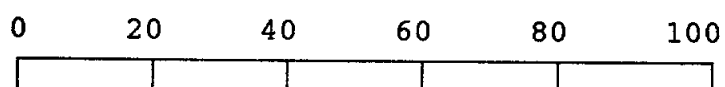
5.6. POTENCIAR I AFAVORIR LA CAPACITAT D'INICIATIVA
EMPRESARIAL, APROFITANT EL POTENCIAL DE
L'ASSOCIACIONISME ECONOMIC: COOPERATIVES, SOCIETATS
ANONIMES LABORALS, AGRUPACIONS EMPRESARIALS,...

Es tracta:



5.7. EN BASE A LES POSSIBILITATS QUE OFEREIXEN EL
CORRESPONENT COEFICIENT D'IRPF, AFAVORIR LA CREACIO
D'UNA FUNDACIO SOCIAL D'AMBIT LOCAL, PER FINANÇAR
PROJECTES ESTRATEGICS ENCAMINATS A REDUIR DESEQUILIBRIS
SOCIALS

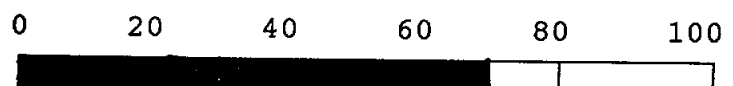
Es tracta: .Aquest era un projecte del qual es fa ver una
proposta per adreçar a d'altres municipis
d'Espanya, però que no va tenir especial ressó.
Convindria revisar la seva actualitat.



6.1. DISPOSAR DELS EQUIPAMENTS CULTURALS QUE CONSOLIDIN BARCELONA COM A CAPITAL DE CATALUNYA I INCREMENTIN LA SEVA PROJECCIO INTERNACIONAL

Es tracta: .De posar a disposició de la ciutat, nous equipaments que permetin unes majors accions i majors oportunitats per els ciutadans de la ciutat i d'altres, com a via necessària per l'enriquiment cultural que avui en dia precisa Barcelona i, especialment, els seus habitants i visitants.

- . Aquest fet, esdevé un factor clarament positiu per augmentar la capacitat d'atracció de la ciutat com a centre de consum cultural internacional, en la mesura que augmenti l'oferta i la qualitat cultural i al mateix temps, l'activitat participativa de les persones.



A.1. Nivell de realització:

- . A l'entorn del projecte olímpic, diversos són els equipaments cultural avui en dia en estat d'execució: el Museu d'Art Contemporani, el Teatre Nacional de Catalunya, l'Auditori, el Museu d'Art de Catalunya i altres equipaments a l'entorn de l'antiga Casa de la Caritat.
- . En un altre àmbit, és de destacar la consolidació de l'espai teatral plural del Mercat de les Flors i altres promocions privades de teatre com és el nou Victòria i l'anunciat darrerament Teatre Canaletas.

A.2. Aspectes crítics pendants:

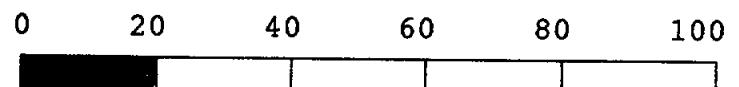
- . En la cartera de grans projectes culturals, hi figuren de forma rellevant, la possible implicació del Liceu, el qual està en estudi atès el seu impacte en les edificacions de l'entorn immediat i l'espai cultural-formatiu, que en l'aspecte de la difusió tecnològica es preveu a la zona propera a Nou Barris.

- 
- . D'altra banda, altres projectes de doble vessant cultural i lúdic, són en fase de concreció, com és el complex del Moll d'Espanya al Port Vell de Barcelona.



6.2. FER ACCESSIBLE LA CULTURA A TOTS ELS CIUTADANS METROPOLITANS

Es tracta: .De dotar d'equipaments culturals als diferents barris i nuclis urbans de l'Àrea Metropolitana per tal de facilitar l'accés i la participació de la població a la cultura.



A.1. Nivell de realització:

- . Nous teatres a la Meridiana, la Farga de l'Hospitalet i el Poble Nou.



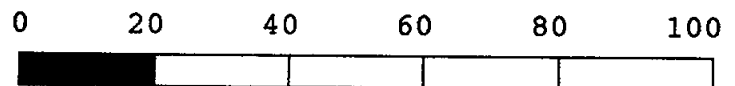
6.3. POTENCIAR LA CULTURA CIENTIFICO-TECNICA I ACONSEGUIR UN EQUILIBRI EN LA CULTURA ARTISTICA

Es tracta: .De realitzar el nou centre cultural del Fòrum del Nord, per tal d'afavorir la difusió de la tecnologia com a forma cultural. El nou centre disposarà de tres àrees: difusió tecnològica, sales d'exposicions i sales de tallers.



6.4. PROMOCIONAR BARCELONA COM A MERCAT D'ART I D'AVANTGUARDA CULTURAL

Es tracta: .De coordinar accions per tal de situar Barcelona com a ciutat de mercat d'art a partir de diverses iniciatives en els diferents àmbits de la cultura i de l'art.



A.1. Nivell de realització:

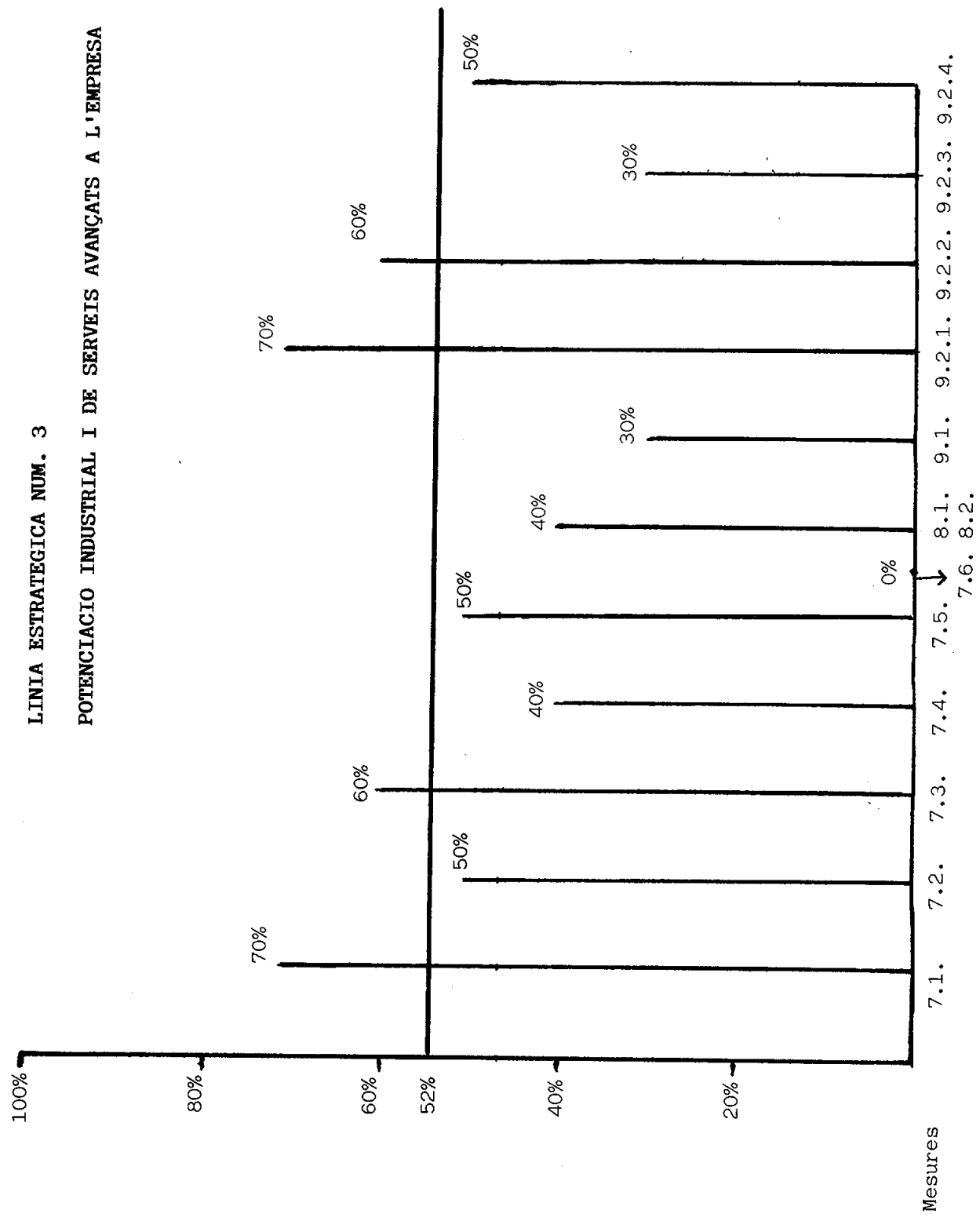
- . Experiències com la fira del disseny o la primavera del disseny es situen a l'entorn de l'objectiu de la mesura proposada.



LINEA ESTRATEGICA NUM. 3

LINIA ESTRATEGICA NUM. 3

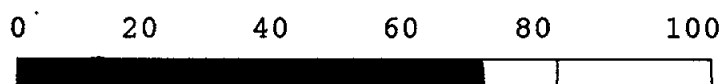
POTENCIACIO INDUSTRIAL I DE SERVEIS AVANÇATS A L'EMPRESA





7.1. CREACIO DE CENTRES DE NEGOCIS

Es tracta: .De promocionar diverses àrees a la ciutat de Barcelona, amb capacitat d'ofertar equipaments i sostre per el desenvolupament i la ubicació d'activitats de serveis avançats, en un marc i un entorn adequat que permeti la seva identificació com a centre de negocis, a la vegada que plenament integrat a la ciutat.



A.1. Nivell de realització:

- . Actualment s'estan construint 950.000 m² d'oficines.
- . Respecte a les àrees de nova centralitat, com a eixos dels nous centres de negocis, pot afirmar-se que ja s'estan executant els corresponents al carrer Tarragona, la Diagonal nord i la Vila Olímpica.
- . També s'ha iniciat les obres corresponents a la nova infraestructura de la plaça de les Glòries, que haurà de ser un nou centre de negocis, a més de la prolongació de la Diagonal fins al mar, en aquest cas de forma compartida amb la nova promoció d'habitatges.
- . Centres de negocis del Port Vell.
- . Centre de negocis de prop de l'Aeroport.

A.2. Aspectes crítics pendents:

- . Resta pendent de realització les àrees de Renfe-Meridiana, Plaça Cerdà, Glòries/Diagonal, Sant Cugat,...

7.2. DESDOBLAMENT DE LA FIRA DE MOSTRES, PER FACILITAR ELS SALONS DE GRANS DIMENSIONS JA CONSOLIDATS

Es tracta: .D'ampliar el recinte firal que permeti la consolidació i expansió dels grans salons, a la vegada que es complementi amb l'actual recinte per a salons de menors dimensions i d'altres de nous.

- . Actualment la Fira de Barcelona disposa de 117.252 m² de superfície útil, organitza 41 salons, ocupa el sisè lloc en el ranquing europeu i el desè pel que fa a la superfície útil d'ocupació coberta. El nombre de visitants anuals supera la xifra de 2.500.000.

0 20 40 60 80 100



A.1. Nivell de realització:

- . El Consell General de la Fira ha aprovat la seva ampliació en els terrenys del polígon Pedrosa de l'Hospitalet. Les obres estan previstes que s'iniciïn a principis de 1992, tot i que properament podran iniciar-se les obres de moviment de terres i altres estudis geotècnics. El recinte podria estar acabat per la primavera del 1993.
- . Actualment la dimensió prevista del recinte és de 240.000m² ampliables a 320.000m².
- . La capacitat d'edificació del nou recinte és de 376.000m², és a dir, tres vegades superior a les actuals instal·lacions. Amb aquestes dades, i només amb el recinte de Pedrosa, la Fira de Barcelona podria ser la segona d'Europa després de Hannover i d'acord amb les superfícies actuals de les altres fires europees.
- . La inversió total prevista és de 15.000 milions de pessetes.

A.2. Aspectes crítics pendants:

- . Elaborar el projecte executiu definitiu per l'inici de les obres.



7.3. CONSTRUCCIO DEL PALAU DE CONGRESSOS

Es tracta: .De millorar i d'ampliar l'actual capacitat congressal de la ciutat, especialment en la franja de congressos de grans dimensions, amb nous equipaments que s'avinguin a les necessitats d'acollida i tecnologies que precisa una activitat d'aquestes característiques.



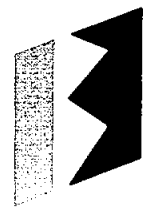
A.1. Nivell de realització:

- . S'ha constituït un Consorci per el finançament del nou Palau, entre l'Ajuntament, la Cambra de Comerç, la Fira i el Consorci de la Zona Franca. Està previst, així mateix, la incorporació del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.
- . Actualment, s'està realitzant el projecte executiu, que estarà entregat abans de l'estiu, per tot seguit iniciar les obres en dues fases. El pressupost es situa en 5.500 milions de ptes.
- . A hores d'ara, ja s'ha signat un conveni amb VOSA, empresa que haurà de dur a terme la realització de les obres.
- . La descripció genèrica és la següent:

2 Plantes soterrades (16.827m²):
Planta baixa (5.252m²):
Planta primera (5.172m²):
Planta segona (3.506m²):
Planta tercera (2.245m²):

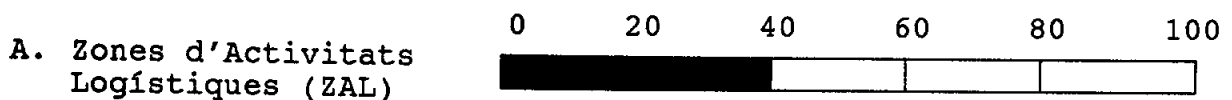
A.2. Aspectes crítics pendents:

- . Com s'ha esmentat, el projecte que s'iniciarà ben aviat, preveu dues fases d'execució i una tercera de comercialització.



7.4. CENTRE DE DISTRIBUCIO DEL SUD D'EUROPA A TRAVES DE LA ZAL PORTUARIA, LA TERMINAL DE CARREGA AERIA I ELS CENTRES INTEGRALS DE MERCADERIES (CIMS) DEL VALLES I EL BAIX LLOBREGAT

- Es tracta:
- . D'afavorir la concentració del sector del transport en àrees de dimensió suficient, que permeti la intermodalitat entre diferents sistemes de transport per tren i carretera, permeti un millor tractament de les mercaderies, incorporant activitats de valor afegit i de millora de la gestió.
 - . Tal vegada, aquesta mesura incideix de forma clara en el tràfic intern de la ciutat en la mesura que es suprimeix el tràfic pesat.



A.1. Nivell de realització:

- . El port ja ha iniciat l'execució per a una primera fase de la Zal Portuària, que haurà de disposar de 135 Has. un cop estigui totalment realitzada.
- . Així mateix, l'Aeroport té previst la realització d'una Zal Aeroportuària de 200 Has, per tal de potenciar-lo com a centre de càrrega aèria del sud d'Europa.

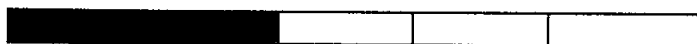
A.2. Aspectes crítics pendents:

- . El ple funcionament de l'esmentada Zal, requereix de manera imperiosa la seva connexió amb la xarxa ferroviària d'ample de via europeu, que faciliti la seva proximitat a altres zones industrials o de consum d'Espanya, de França i centre d'Europa.
- . L'ampliació del Port i el ple funcionament de la Zal Portuària. requereix d'un plantejament respecte a les opcions i impactes ambientals i econòmics del traçat del riu Llobregat en el seu darrer tram.



0 20 40 60 80 100

B. CIM's



B.1. Nivell de realització:

- . Respecte al CIM del Vallès i amb data 16 de maig de 1991, el Ple de l'Ajuntament de Sta. Perpetua, el va aprovar per unanimitat. Aquest era un tràmit pendent per tal d'iniciar l'adjudicació i l'inici de les obres.
- . En relació al CIM del Baix Llobregat, aquest està a l'espera de la seva aprovació per part de la Comissió d'Urbanisme, atès que, amb data 13 de maig va finalitzar el període d'informació pública.

B.2. Aspectes crítics pendents:

- . Resta pendent el concurs per a l'adjudicació de la gestió dels dos CIM's.
- . Es necessari assegurar la connexió dels dos CIM's amb la xarxa ferroviària d'ample de via europeu, per potenciar la seva capacitat d'intervenció en la intermodalitat de mercaderies provinents d'altres països europeus.
- . El calendari pel CIM del Vallès podria ser:
 - . Convocatòria del concurs (juliol o setembre)
 - . Termini de presentació de propostes (2 mesos)
 - . 1ª Fase de la realització (2'5 anys)

7.5. CREACIO D'UN O DIVERSOS PARCS D'ACTIVITATS A L'AREA METROPOLITANA

Es tracta: .D'afavorir el desenvolupament de noves àrees d'activitat econòmica, en especial d'activitats de serveis i d'indústria petita i d'elevat nivell tecnològic, que en un entorn ambiental agradable incorpori nous avantatges per a la localització d'activitats a l'àrea metropolitana i a la vegada permeti una major vertebració i descentralització econòmica en el sí del territori. Bàsicament es caracteritza per la gestió i qualitat dels seus serveis.

0 20 40 60 80 100



A.1. Nivell de realització:

- . Actuacions d'aquestes característiques ja s'estan configurant, al Vallès en un nou parc que s'executa a Terrassa (Santa Margarida, 4 Ha).

A.2. Aspectes crítics pendents:

- . Insuficiència de parcs.



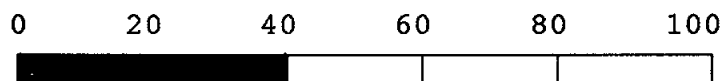
7.6. PROMOCIO DE CENTRES D'INFORMACIO DE MERCATS EXTERIORS

Es tracta:



- 8.1. CREACIO DE CENTRES DE DIFUSIO I INFORMACIO TECNOLÓGICA, QUE APLEGUEN DOCUMENTACIO I INFORMACIO, SOBRE NOVES TECNOLOGIES, PER ALS SERVEIS A L'EMPRESA, EN ESPECIAL A LES PETITES EMPRESES, COOPERATIVES I SOCIETATS ANONIMES LABORALS
- 8.2. POTENCIAR LA INVESTIGACIO APLICADA I L'ASSESSORAMENT TECNOLÓGIC SECTORIAL

Es tracta: .Bàsicament d'afavorir, en el terreny de l'assessorament empresarial, la creació de centres d'assessorament tecnològic, especialment dirigit a petites i mitjanes empreses, de tal manera que permeti un fàcil accés de les empreses a la informació tecnològica, mitjançant bancs de dades i la possibilitat de disposar de serveis d'assessorament sectorial per la implantació de noves tecnologies.



A.1. Nivell de realització:

- . Tasques habituals del CIDEM.
- . A partir d'un estudi realitzat per el Consorci de la Zona Franca, es concreta de forma específica els objectius, la finalitat i la configuració d'aquests tipus de centres, per tal que puguin ser endegats per part de les administracions públiques o altres institucions amb vocació de promoció i de reconversió econòmica.
- . A tall experimental, el Consorci té previst posar en funcionament dos centres, un en el Parc Tecnològic, i l'altre a l'Hospitalet. A mig termini, un altre en el polígon de Granollers-Montmeló.
- . S'està ultimant també, un estudi (CZF) per a determinar les polítiques a seguir en el cas de la recerca sectorial.



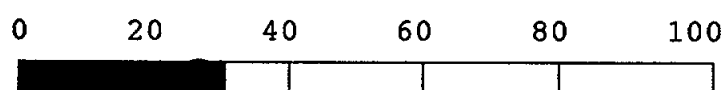
A.2. Aspectes crítics pendants:

- . Seguir en la política de difusió tecnològica, amb una política coordinada de promoció de nous centres, en àrees d'elevada concentració empresarial i amb vocació d'especialització industrial.



**9.1. ATREURE SEUS D'INSTITUCIONS, D'EMPRESES I D'ASSOCIACIONS
D'AMBIT ESTATAL I INTERNACIONAL**

Es tracta: .D'augmentar i de millorar les ofertes de Barcelona com a localització de seus socials. Aquesta acció comporta la seva presència en els forums a debatre aquestes qüestions, en especial els casos d'institucions o associacions internacionals i a la vegada, incidir en major grau en una oferta d'equipaments i d'entorn de Barcelona.



A.1. Nivell de realització:

- . Candidatura de Barcelona per l'EUROFED i l'EURONEWS.
- . Seus centrals espanyoles de BOHERINGER i DEUSTCHE BANK.

A.2. Aspectes crítics pendents:

- . Coordinació entre les diferents institucions que contemplen tasques de promoció internacional.
- . Possiblement fòra convenient la constitució d'una agència de promoció i potser amb participació del sector privat.

9.2.1. BARCELONA, CENTRE COMERCIAL

Es tracta: .De promocionar una oferta comercial a Barcelona capaç d'esdevenir-ne un factor d'atracció d'àmbit metropolità, nacional i internacional. A nivell de ciutat, això requereix d'un conjunt d'actuacions d'àmbit urbanístic a dos nivells: promocionar l'entorn i la comunicació de l'eix comercial de la ciutat, i també la d'altres àrees distanciades d'aquest eix, però amb una forta capacitat d'atracció atesa la seva ubicació, i la densitat demogràfica de determinats barris.

0 20 40 60 80 100



A.1. Nivell de realització:

- . Actualment diferents projectes ja en marxa contemplen una ampliació considerable i, potser excessiva, donada la capacitat actual de l'espai comercial a la ciutat.
- . Corte Inglés/
 - Plaça Catalunya . . . 8.000m² grans magatzems
 - . Diagonal Meridiana . . 18.000m² grans magatzems
 - 6.000m² hipermercat
 - 7.000m² galeries comer.
- . Renfe Meridiana . . . 32.000m² àrea comercial
- . Plaça Cerdà 5.000m² " "
- . Port Olímpic 11.000m² " "
- . Vila Olímpica 51.400m² " "
- . Port Vell 25.000m² " "
- . Glòries/Diagonal . . .
- . En aquest sentit, cal també contemplar, l'impacte de noves àrees comercials a l'àrea metropolitana, com són: Sabadell, l'Hospitalet, Barberà del Vallès i Badalona.
- . La realització del Pla Estratègic del Turisme a Barcelona, contempla i fa propostes en el sentit de potenciar determinats eixos o àrees comercials de la ciutat.



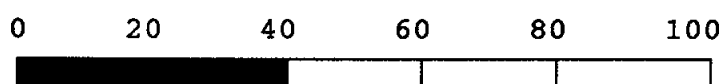
A.2. Aspectes crítics pendents:

- . La potenciació i remodelació del sector comercial a la ciutat, vindrà determinat en bona mesura per les sinergies d'altres mesures del Pla.
- . La promoció exterior de la ciutat serà una peça fonamental per a la projecció de Barcelona com a ciutat de compres, juntament amb d'altres aspectes, culturals, esportius i econòmics.



9.2.2. BARCELONA, PLAÇA FINANCERA

Es tracta: .D'afavorir la consolidació de Barcelona com a plaça financera en els segments del mecat financer actuals i de futur no plenament assumits per altres centres financers, mercats de finançament de petites i mitjanes empreses, mercat secundari, etc. A la vegada, potenciar la ciutat com un centre de serveis financers per a la macroregió on és situada.



A.1. Nivell de realització:

- . A partir dels treballs ja realitzats, el dia 10 de juny es constituí l'Associació Barcelona Centre Financer Europeu, en els locals del Cercle d'Economia, que ha actuat en funcions de Secretaria. Aquesta Associació està constituïda per l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat i altres Institucions financeres, entitats d'intermediació i empreses industrials i de serveis.
- . La candidatura de Barcelona com a seu de l'Eurofed, s'inscriu en aquesta línia de potenciació i reforçament d'altres serveis financers que poden sorgir al seu entorn.
- . Constitució Inverco (Associació de Fons d'Inversió Col·lectiva de Catalunya).

A.2. Aspectes crítics pendents:

- . En la línia de reforçament de la candidatura de l'Eurofed, i de la decisió final, seria necessari aconseguir el recolçament del Govern central de Madrid envers Barcelona.
- . Delegació de la Comissió Nacional de Valors a Barcelona.
- . El mercat d'opcions.

tema de les llums (54 empreses productores, 117 dissenyadors), i es pensa continuar amb mobiliari domèstic, mobiliari d'oficina, mobiliari urbà i de col·lectivitats. Es una iniciativa del BCD.

- . Projectes de creació d'un show-room a Barcelona (1.500 m²). Iniciativa del SIDI (Saló Internacional de Disseny d'Equipaments per el Habitatge).
- . Entrada en funcionament de l'Escola del Disseny Textil de Sabadell (i possible ampliació dels estudis de disseny industrial).
- . Llicenciatura de Belles Arts (UB). Especialitat en disseny amb títol excelent a nivell de llicenciatura.



A.2. Aspectes crítics pendents:

A nivell de formació

- . Completar el ventall d'estudis que ja s'ofereixen i, en la mesura del possible integrard-los amb més racionalitat.

A nivell comercial/industrial

- . Integrar la formació amb l'activitat econòmica en un eventual centre d'investigació i de serveis del disseny de producte.
- . Arribar a conclusions operatives per part de les principals institucions implicades: BCD, FAD(...), ABD, CODI, Universitats, Escoles.



9.2.4. BARCELONA, CENTRE DEL TURISME URBA

- Es tracta:
- . D'afavorir la potenciació de la ciutat de Barcelona com a punt d'atracció turístic, tant a nivell internacional com també d'àmbit regional i nacional.
 - . Aquesta potenciació es focalitza bàsicament en els atractius de caràcter cultural i comercial que pot oferir la ciutat. A la vegada, es complementa amb altres mesures com són la potenciació de Barcelona com a ciutat de congressos i altres reunions professionals, el posicionament internacional de la ciutat a partir de la localització de seus socials d'institucions i empreses que comportin un major moviment de persones, com també per la major comunicabilitat externa a través del tren, Aeroport i carreteres.

0 20 40 60 80 100



A.1. Nivell de realització:

- . Recentment s'ha presentat el Pla Estratègic del Turisme a Barcelona, promogut per el Patronat Municipal de Turisme i la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona. En ell s'especifiquen campanyes publicitàries i circuits turístics-culturals per la ciutat.
- . En aquest sentit, s'han iniciat els primers programes entre companyies d'aviació i el sector hotelier, per tal de facilitar opcions econòmiques d'estades a Barcelona, especialment en cap de setmana.
- . Els JJ.OO. estan provocant ja des d'ara un increment de visitants a la ciutat motivats per la pròpia projecció internacional de Barcelona.
- . Capital dels creuers del Mediterrani.
- . Augment de l'oferta de turisme urbà a Barcelona (agències viatges).



A.2. Aspectes crítics pendents:

- . Intensificar les campanyes de promoció.
- . Diversificar més les actuals ofertes.
- . Afavorir el desenvolupament d'altres mesures o aspectes que comportin efectes dinamitzadors immediats en el turisme urbà.