

y desarrollo propuestas, unos umbrales máximos en términos de población y puestos de trabajo, así como una distribución en el territorio metropolitano coherente con su voluntad explícita de racionalizar el modelo de ocupación del suelo.

En total, y de acuerdo con el escenario socioeconómico previsto para la región metropolitana, se calcula para los próximos 20 años un aumento de 1 millón de habitantes y de 750.000 puestos de trabajo, lo que supone un potencial máximo de incremento del 23% y del 33% respectivamente.

Desde el punto de vista del sistema de movilidad metropolitana el desarrollo urbanístico previsto supondrá un aumento bastante considerable de los viajes generados y atraídos y de su distribución en el territorio.

La evaluación del potencial de trasvase modal asociado a las propuestas del Plan se ha realizado atendiendo a las mejoras del tiempo de viaje que suponen las infraestructuras ferroviarias propuestas por el Plan, las mejoras de la competitividad del transporte ferroviario en tiempo de viaje en comparación con el vehículo privado y el aumento o reducción de la capacidad del sistema viario para los desplazamientos en vehículo privado. En definitiva, se analizó la bondad del Plan en función de su potencial para generar expectativas "razonables" de trasvase modal en el territorio de la RMB.

El PTMB hace una serie de propuestas infraestructurales con el fin de alcanzar el modelo territorial, aunque debe decirse que buena parte de estas son fruto del sumatorio de propuestas pretéritas, que el Plan recoge, junto con otras nuevas.

El volumen de infraestructuras propuesto es considerable y por este motivo en el proceso de EAE se consideró oportuno realizar una priorización ambiental de la retahíla de propuestas infraestructurales. De esta forma lo que se pretendía era establecer una priorización de las propuestas viarias y ferroviarias del Plan de acuerdo con los distintos objetivos establecidos en el proceso de la evaluación ambiental para garantizar una accesibilidad y movilidad sostenibles en la RMB. Por lo tanto, se trata de una priorización, en la que se valoró globalmente la contribución del Plan al cumplimiento de 4 objetivos ambientales, que son: 1) coherencia entre el modelo de ocupación del territorio y las infraestructuras; 2) mejora de la accesibilidad ferroviaria del territorio; 3) incremento del potencial de trasvase modal hacia el transporte público, y 4) optimización y racionalización del transporte por carretera de personas y mercancías.

Esta priorización, si bien no exenta de complejidad, se considera necesaria e imprescindible para racionalizar el despliegue en el tiempo de las actuaciones viarias y ferroviarias propuestas, ya que hay que tener presente que la propuesta viaria y ferroviaria del Plan es muy ambiciosa y requerirá de un esfuerzo inversor muy considerable, que obviamente no será fácil que se produzca.

La propuesta de priorización que se ha hecho a partir de la EAE se ha realizado

con criterios de eficiencia y en este sentido se elaboró según los siguientes criterios: priorizar las actuaciones que responden a cubrir las necesidades y resolver los déficits actuales; priorizar las actuaciones que mejoran la eficiencia y la capacidad de la red actual, y priorizar las actuaciones que pueden captar a un mayor número de usuarios del sistema viario. También se incluyeron como prioritarias las actuaciones del Plan que estaban en ejecución.

Tal y como se ha mencionado antes, sobre el carácter dinámico de la configuración territorial y en función de como evolucione el despliegue del Plan, la propuesta de priorización de las principales actuaciones infraestructurales tendrá que ser objeto de revisiones periódicas con el fin de ajustarla de acuerdo con los ritmos de ocupación del territorio y de la evolución de las pautas de movilidad metropolitanas. Tendrá que ser maleable de acuerdo con las necesidades territoriales del momento bajo el marco del PTMB, el cual define los principales rasgos de los trazados sin precisión proyectual.

La propuesta infraestructural tiene numerosas consecuencias ambientales, desde la misma implantación territorial –y por lo tanto, qué hábitats se afectan o cómo se fragmenta el territorio–, hasta las externalizaciones del mismo sistema infraestructural, que comportarán unas emisiones a la atmósfera o un determinado consumo energético.

La evaluación llevada a cabo se ha centrado en la potencialidad del modelo propuesto para cambiar una tendencia hacia el reparto modal hacia modos más sostenibles y analizando el potencial de trasvase modal de las relaciones de movilidad de los flujos más importantes de la RMB, por lo tanto se evalúa una propuesta que pretende potenciar el cambio de un modelo, pero con la propuesta de infraestructuras no será suficiente y será necesario que esta vaya acompañada de la temporalidad de implantación de infraestructuras y el desarrollo de tejidos urbanos, medidas de gestión, mejoras en la red actual y aumento de la competitividad del transporte colectivo entre otros.

¿Y ahora qué?

El Plan territorial establece en distintos apartados –memoria ambiental, agenda del Plan– aspectos que habrá que tratar, ya que desde la perspectiva del Plan o en su marco temporal no se han podido desarrollar. Algunos de estos aspectos tienen un fuerte carácter interdepartamental, como por ejemplo el transporte de mercancías peligrosas o los aspectos de riesgo asociado a determinadas actividades, otros están en estos momentos en redacción, como sería el caso del Plan Sectorial de Conectividad. La agenda del Plan enumera 10 aspectos que habrá que desarrollar y que servirán para complementar la planificación del territorio. Por otra parte se tendrá que hacer el seguimiento del Plan, que también está definido en diversos documentos entre ellos en el proceso de EAE. Habrá que velar por ver si el Plan alcanza los objetivos establecidos a partir de la diagnosis

ambiental y a partir de los Criterios de Planificación Territorial de Cataluña.

La coordinación entre planes sectoriales en el mismo ámbito territorial y el despliegue del planeamiento derivado serán aspectos que se tendrán que ir produciendo de cara al futuro, los documentos ambientales del Plan pueden ser un buen referente para el análisis de los aspectos ambientales en escalas de mayor detalle y sin duda establecen una serie de recomendaciones y criterios que habrá que ir explorando y profundizando.

En este sentido se podría decir que el Plan establece las reglas del juego a escala 1:100.000, pero no define cómo se gestionan la protección territorial o los conectores ecológicos, o cómo se garantiza que temporalmente el desarrollo de crecimientos urbanos vaya asociado a la inversión de infraestructuras de transporte colectivo. Tampoco se establece una estrategia para transformar en suelo de especial protección los ámbitos con edificaciones fuera de ordenación ubicadas en este tipo de suelo. Sí que se formulan ciertas diagnosis y recomendaciones, pero las vías de solución en todo caso tendrán que irse elaborando y aplicando caso a caso.

A lo largo de la vigencia temporal del Plan se podrán valorar aciertos y errores, así como incorporar en su futura revisión las nuevas situaciones y necesidades que a buen seguro surgirán y que hoy por hoy no se han producido ni podemos prever.

1. Se dividió el territorio de la región metropolitana en 18 ámbitos supramunicipales, principalmente definidos por los corredores de infraestructuras y por las relaciones de flujos de movilidad.

LAS CIUDADES DEL ARCO METROPOLITANO DE BARCELONA Y EL PLAN TERRITORIAL METROPOLITANO... ¡ASÍ SÍ!

Pere Montaña Josa

El Gobierno de la Generalitat de Catalunya ha aprobado definitivamente el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona. El ámbito metropolitano, el conjunto de lo que conocemos como la región metropolitana de Barcelona, dispone por lo tanto, y por primera vez después de muchos años, de un instrumento de planificación territorial, de conjunto, con el fin de garantizar los procesos de desarrollo y compleción de la su estructura.

Esto solo ya es un hecho relevante. Para muchos, de una gran importancia, y para algunos, un hecho histórico. Sin embargo, respecto a las Ciudades del Arco Metropolitano de Barcelona, nos queremos fijar y queremos destacar, en primer lugar, que este Plan ha sido fruto de un largo e intenso proceso de concertación y de debate con el territorio y, muy concretamente, con el conjunto de municipios de la segunda corona metropolitana. Nos interesa el fondo, el Plan por sí mismo; pero nos interesa

igualmente la forma, el método para llegar al resultado final en forma de plan territorial.

El hecho de que la formulación del Plan haya sido encomendada, por el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, a la Comisión de Ordenación Territorial Metropolitana integrada, de forma paritaria, por representantes del Gobierno de la Generalitat de Catalunya y por representantes de la Administración local ha abierto la puerta a la implicación de los municipios y la ha abierto, no solo para hacer el seguimiento de los trabajos, como se hace habitualmente, sino que también lo ha hecho con el fin de garantizar la participación activa del mundo local en la redacción de estos.

La asunción de este compromiso, el de garantizar la implicación de un grupo de ciudades voluntariamente coordinadas, nos ha obligado a adoptar fórmulas de trabajo conjunto que nos han ayudado a cohesionarnos como grupo. La redacción del Plan nos ha permitido crecer y asumir no sólo la responsabilidad de generar y defender propuestas ciudad a ciudad sino que nos ha obligado a generar propuestas de conjunto y para cada ciudad las propias y las de sus sistemas urbanos.

Y es que las Ciudades del Arco Metropolitano hace tiempo que manifestamos reiteradamente nuestra voluntad de implicación responsable en este proceso, el de la planificación territorial. Y, por lo tanto, hemos querido aprovechar esta oportunidad con el fin de estar presentes y de aportar todo aquello que siempre hemos querido manifestar dentro de la complejidad de la planificación de una realidad metropolitana de las más potentes y calificadas de nuestro continente.

Ahora, una vez aprobado el Plan, llega la hora de valorar los resultados obtenidos y, fundamentalmente, de velar por su desarrollo y aplicabilidad. Sin embargo, alcanzado este punto, queremos valorar el resultado del proceso en sí mismo y debemos hacerlo desde la satisfacción y el reconocimiento.

... Satisfacción en la medida en que nos sentimos plenamente identificados en el fondo y la forma en la que el Plan ha recogido los retos y los objetivos planteados. Las características concretas del marco físico de la región metropolitana, del patrimonio urbano existente y conocido, las actuales dinámicas demográficas y económicas, los procesos de ocupación del territorio y los escenarios de desarrollo para los próximos años, han llevado a la formulación de un modelo y de unas propuestas de actuación que responden a todo lo que hemos estado poniendo sobre la mesa desde nuestra capacidad de análisis conjunto.

El Plan apuesta por la consolidación de un sistema de espacios libres que no solo reconoce el alto valor del espacio libre por sus características, físicas y paisajísticas, sino que le reconoce todo el valor en cuanto a la capacidad estructuradora del sistema metropolitano. El espacio libre como elemento principal del sistema.

Igualmente, el Plan recientemente aprobado se posiciona claramente en la voluntad de dotar las infraestructuras viarias y ferroviarias que permitan superar la actual radialidad del sistema, potenciando así la conexión de las principales ciudades metropolitanas como núcleos nodales y garantizando la capilaridad del sistema. La nueva línea orbital ferroviaria y el reconocimiento explícito de la necesidad de la ronda del Vallés en relación con las principales ciudades del sistema son elementos claves de esta propuesta.

Y asimismo el modelo de desarrollo apuesta por un modelo nodal fundamentado en el reconocimiento del papel estructurador de los sistemas urbanos consolidados y la definición de unas condiciones de consolidación y/o crecimiento coherentes con su forma y condiciones. Un sistema urbano que hace de su complejidad la principal de sus virtudes y que se aleja, esperamos que definitivamente, de los modelos de crecimiento por extensión.

... Y reconocimiento al esfuerzo que se ha hecho, conjuntamente, a fin de que la participación de los representantes municipales no quedara limitada a la aportación de sugerencia o propuestas sino que, trascendiendo este nivel, se situara en el nivel de nuestra demanda de implicación responsable en la formulación del Plan. Más allá de las posibles discrepancias en algunos temas concretos que municipio a municipio se tendrán que ir trabajando, el modelo de Plan ahora aprobado es y tiene que ser así, el Plan de todos con el fin de concertar adecuadamente los intereses locales ante los intereses generales en la siempre difícil coordinación del desarrollo territorial y el desarrollo local.

Por lo tanto, el Plan representa, para las Ciudades del Arco Metropolitano de Barcelona, la consolidación de un modelo de participación e implicación que queremos mantener y, si puede ser, ampliar. Representa, en este sentido, un punto de partida y, en ningún caso, un punto y final. Nos abre la posibilidad de implicarnos en el desarrollo de todos aquellos instrumentos, parciales o sectoriales, en los cuales tenemos depositadas nuestras esperanzas con el fin de asegurar unos crecimientos equilibrados y la consolidación de un sistema que siendo complejo sea competitivo al máximo con el fin de encarar todo aquello a lo que tengamos que hacer frente durante los próximos años.

Ahora mismo esta voluntad de participación e implicación la estamos manteniendo en la puesta en marcha de los procesos de redacción de los planes directores urbanísticos (los previstos por el PTMB) concretada en la redacción de los planes directores de los sistemas urbanos de Martorell/Abrera y del valle del Tenes. Estos planes directores urbanísticos tienen que resolver temas estructurales pero también, y de forma determinante, tienen que resolver la problemática derivada de la supramunicipalidad. Son muchos los espacios casi urbanos que situados entre distintos municipios no acaban de encontrar las claves de su desarrollo y, menos todavía, los mecanismos para garantizar

su planificación y gestión de forma coherente con la planificación territorial.

Esta será la prueba de la capacidad de los instrumentos previstos por el PTMB para profundizar en la ordenación metropolitana y también será la demostración de la capacidad de mantener un alto nivel de implicación territorial y de compatibilidad con el planeamiento local que corresponde y tiene que corresponder a los ayuntamientos. No habría sido una buena decisión plantear la redacción del Plan Territorial alejada de la implicación de los municipios y ahora no sería una buena decisión abandonar el camino que nos ha traído hasta aquí.

Si es así, si estamos ante una nueva oportunidad de participación, la queremos aprovechar con la misma voluntad de implicación con que hemos trabajado a lo largo de todo este proceso.

TRES PLANOS DE HACER MÁS DE VEINTE AÑOS

Andreu Ullied

Cuando Rafael Argelich y yo dejamos de trabajar en el equipo redactor del Plan Territorial Metropolitano, al principio de los años noventa, nos llevamos tres planos plastificados como recuerdo de lo que había sido nuestro primer trabajo profesional, cuando todavía los planos los dibujábamos a mano, con lápiz y rotuladores de colores, y se plastificaban. Hoy los he recuperado, veinte años más tarde, para compararlos con los planos de las propuestas que finalmente han sido aprobados en el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona, que hoy pueden descargarse libremente haciendo sólo un clic desde la web del Departamento que ahora se llama de Territorio y Sostenibilidad.

Me adelanto a decir que, para mí, el Plan Territorial Metropolitano aprobado es seguramente el mejor de los posibles, en el contexto tumultuoso de la Cataluña de finales de la primera década del siglo XXI. La definición tan intencionada de los ámbitos para la redacción de planes directores urbanísticos, en particular, puede tener una influencia muy positiva en la ordenación del territorio metropolitano, así me gustaría que fuera, al menos, después de revisar los proyectos que han desarrollado a lo largo del curso 2011 los estudiantes del máster profesional en Estudios Urbanísticos y Territoriales de la Escuela de Administración Pública, dirigidos por Josep Maria Carrera, Santi Juan, Albert Cortina y Lluís Brau (¡no dejar de consultar los materiales desarrollados en la web del máster, sobre cuatro de los planes directores urbanísticos propuestos por el Plan Territorial Metropolitano!).

Pero ahora no puedo resistir la nostalgia de mirar atrás, y revisar aquellos tres viejos planos, ya un poco descoloridos, pero que todavía conservan el aura de los originales antiguos, y que permanecen, para mí, como testimonios de un trabajo que quizás no fue del todo inútil.