

Para afrontarlo, ha llegado la hora de avanzar hacia una revisión general de los objetivos y contenidos de los planes de ordenación urbanística municipal que, mediante los mecanismos normativos establecidos en el PTMB, tutelan los organismos de la Generalitat. Es una gran oportunidad para la colaboración institucional, que da pie a insistir en la idea de mantener y completar en cada caso, el proyecto global de ciudad o recrearlo si fuera necesario. Tenemos en frente un contexto de reducción de la superficie efectiva de las promociones inmobiliarias y una dificultad creciente de costear los programas de renovación urbana, desaparecidos los costes de oportunidad, a pesar de la disminución relativa del valor de los terrenos. También sabemos que los operadores urbanísticos tendrán que trabajar sin financiar las operaciones de suelo y, por lo tanto, habrá que actuar prioritariamente sobre el factor tiempo con capital humano y esfuerzo legislativo.

Se abre también un interesante y no menos necesario proceso de revisión del PGM, documento obsoleto que pese a ello es, actualmente, el responsable del futuro del territorio más esencial del país. La aplicación de la nueva Ley del Área Metropolitana de Barcelona tendría que permitir a la capital de Cataluña redimensionar los puentes de cooperación con el resto de los municipios vecinos y, al mismo tiempo, dar impulso a la escala territorial mayor mediante un documento urbanístico de renovada ambición intelectual, transparente y fácil de aplicar, que aporte la seguridad jurídica y la claridad conceptual necesarias para volver a captar el interés de la ciudadanía y la atención de los emprendedores, reanudando el papel de motor de un territorio vital para el futuro de Cataluña, y así, al servicio de los ciudadanos, participar activamente en la normalización de la práctica del urbanismo que tantos efectos tiene sobre el mercado de la vivienda y de la manufactura, de los sectores comercial, terciario y quinario y también en la mejora de la situación de los equipamientos y las infraestructuras.

Ahora bien, los apremios que se han añadido al planeamiento y a la gestión del urbanismo en los últimos años no pueden romper definitivamente los valores que han sido esenciales en el ejercicio de la construcción de la ciudad. Volvemos, pues, a hablar del trazado, de las relaciones físicas de contacto y proporción entre las construcciones y espacio público, del fortalecimiento de la geometría como experiencia que tendría que permitir aplicar una buena cantidad de reglas de composición, que, inocentes, imaginábamos asimiladas a nuestra forma de proyectar, sin tampoco olvidar el análisis de los componentes no estrictamente físicos, pero que pueden jugar a favor del hecho urbano, entendido éste como base de convivencia y como apoyo territorial de un equilibrio, siempre imperfecto, entre la oferta y demanda. Sólo injertados de esta dinámica podremos contrastar la calidad del afán del PTMB para concentrar una parte sustancial de la nueva gestión urbanística en la reforma y transformación de determinados tejidos urbanos, de los cuales el Plan confía ob-

tener no menos de un tercio de los recursos para hacer frente a las necesidades de construcción de nuevas viviendas.

Es probable que en el periodo de vigencia del PTMB la mejora de las ratios de espacio disponible por habitante, que ha hinchado de manera tan importante nuestras ciudades entre 1970 y 2000, no continúe su escalada. Menos seguro, sin embargo, es que un escenario de recuperación económica en nuestro entorno sea impermeable a nuevas oleadas de inmigración, desbordando las previsiones más optimistas de los cálculos demográficos de aquí al 2026.

Sean o no plausibles estas u otras predicciones, de lo que parece que no hay duda es que Europa ha entrado a competir directamente con otros territorios líderes en revolución económica y demográfica. Desestimada la posibilidad de continuar, sin más, la acumulación de bienestar, porque nuestros excedentes son producto de unas circunstancias políticas que ya forman parte del pasado, tanto la planificación del territorio como el urbanismo y las actividades en las cuales su aplicación da acogida, tienen por delante un camino de revisión apasionante si quieren, como ciencia y conocimiento, sobrevivir y hacer justicia a la tradición del país y su capacidad de prosperar.

EL PLAN TERRITORIAL METROPOLITANO DE BARCELONA, UN PLATO QUE NECESITA MÁS COCCIÓN

Agustí Jover
Miquel Morell

Abordar una reflexión económica sobre el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona (en adelante PTMB) en no más de 8.000 caracteres resulta un reto, cuando menos, estimulante. Tal y como nos anunciaba el escritor de Calatayud, Baltasar Gracián, intentaremos hacerlo lo más breve posible, sin que podamos asegurar que alcanzaremos ni los mínimos de calidad de su máxima.

Abordaremos el protagonismo que la economía ha tenido en los contenidos de análisis y propositivos del Plan, y también apuntaremos algunas reflexiones en torno al encaje en el espacio y el tiempo que presenta el PTMB y, por analogía, también el resto de planes territoriales parciales que han sido aprobados en los últimos años.

Vaya de antemano la celebración por la apuesta efectuada por la redacción y la puesta en marcha de los planes territoriales parciales en nuestro país, planeamiento de valía incuestionable y necesario para un desarrollo más equilibrado de nuestro territorio.

Entrando en materia, creemos que el análisis de la estructura económica debería tener un papel primordial en la fase de diagnosis y propositiva del Plan, participando de forma más esmerada en el

análisis del sistema de asentamientos urbanos y del sistema de infraestructuras, con la finalidad de definir con claridad, entre otros: las ventajas competitivas del ámbito del Plan y su capacidad para atraer nuevas actividades económicas, los retos de futuro del sistema productivo que aborda el Plan con el fin de definir unas propuestas que den respuesta y mejoren su consecución, etc.

Si bien es cierto que el PTMB analiza la evolución de los sectores productivos, las conclusiones de este análisis parecen más un complemento que un motivo para formular determinadas propuestas que sí se explican en clave medioambiental, de geografía urbana o urbanística. El PTMB también incorpora un capítulo de evaluación económica en que, a partir de las hipótesis de crecimiento económico del territorio, se contrasta si las actuaciones prioritarias tienen cabida y dan respuesta a un determinado crecimiento estimado.

Ahora bien, la puesta en marcha de las actuaciones prioritarias que define el Plan y, fundamentalmente, las relativas a infraestructuras y a actividades económicas, generarán por se unas potencialidades que, si se obtienen los resultados esperados, permitirán catapultar este crecimiento económico previsto (incrementando el mercado de trabajo mediante los puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos; incrementando la productividad; incrementando los beneficios sociales y disminuyendo los costes medioambientales, etc.). Introducir el impacto económico potencial de las actuaciones en el crecimiento previsto inicialmente como escenario *hands-off* nos permite evaluar el grado de incidencia que las actuaciones tienen en el crecimiento económico del territorio, modificándolo y alterándolo con el fin de proporcionar un salto cuantitativo y cualitativo en el desarrollo económico del territorio donde se implantan.

El economista británico Lionel Charles Robbins manifestó en el año 1932, en plena resaca del *crack* del 29, que la economía es la ciencia que relaciona unos recursos escasos con unas necesidades ilimitadas. Hayamos superado o no el tsunami y/o la resaca de la crisis económica de nuestro país, lo que es evidente hoy es la escasez de recursos a la que nos enfrentamos, y la obligación de tener criterio para priorizar las inversiones estratégicas de carácter territorial.

Instrumentos generalmente aceptados y en algunos casos de obligado cumplimiento en países de nuestro entorno, como el análisis de viabilidad económico y financiero, el análisis coste-beneficio, el análisis input-output, etc., ayudan a optimizar la toma de decisiones. Y ya va siendo hora de que, en este ámbito, este país trabaje como lo hacen los países de economías adelantadas.

Aparte de las reflexiones anteriores, de cariz metodológico y doctrinal, entendemos que hoy también hay que desplegar unas reflexiones sobre los encajes del PTMB en el tiempo y en el espacio.

El PTMB, no podemos olvidarlo, fue concebido y redactado en un contexto

marcado por la burbuja inmobiliaria. Entonces, aquella espiral de cantidades producidas y precios crecientes fue la tabla de salvación de unas haciendas locales tradicionalmente tratadas como el pariente pobre de las administraciones públicas. Hoy, el abanico de los escenarios posibles definidos en el PTMB poco tiene que ver con la realidad actual y con las previsiones a medio y largo plazo.

La nueva normalidad que preside el futuro de este país dificulta la capacidad inversora del sector público y, como consecuencia de ello, pone en entredicho la capacidad del sector público para cumplir las inversiones en la red de movilidad. Y sin esta red de movilidad, se hace difícil que la inversión privada necesaria para desarrollar los futuros grandes crecimientos salga adelante.

Por otra parte, hay razones objetivas para defender que los precios del sector inmobiliario no podrán volver a los niveles de precios de la burbuja y, por lo tanto, no podrán generar las plusvalías del pasado ni soportar los costes que tanto desde el planeamiento territorial como desde el marco urbanístico vigente se ha creído que podían cargarse a la actividad inmobiliaria. En otras palabras, que el sector inmobiliario de turno cargue con los déficits de servicios y equipamientos públicos heredados, ya es historia. Retornamos, forzados por las circunstancias, al modelo según el cual el ámbito público podrá gastar e invertir no en función de los ingresos procedentes del urbanismo sino en función de sus ingresos ordinarios, recurrentes y de capital, y del grado de eficiencia en la gestión de sus recursos humanos, técnicos y materiales.

Durante los años de la burbuja, el urbanismo fue derivando hacia una praxis de concertación que fue asignando al ámbito privado funciones y cargas que a menudo no le correspondían. La espiral de precios y la generación de plusvalías facilitaban el entendimiento entre la Administración y los privados. Hoy, aquella práctica ya no es posible. Y en ningún caso tendría que haberse hecho tal y como se fue implantando, ya que derivada de aquella alegría se fue diluyendo la noción de la realidad y perdiendo la noción del riesgo. Fruto de aquel espejismo, sufrimos hoy el hundimiento de un sector clave para nuestra estructura económica y de empleo, y también la aparición de haciendas públicas en bancarrota técnica por haber estirado más el brazo que la manga.

Estas reflexiones no son coyunturales sino que se configuran como nuevos paradigmas del desarrollo territorial y urbanístico presente y futuro.

Otro problema del PTMB que hay que comentar es el del desajuste de una lectura territorial supramunicipal que genera una serie de propuestas también de escala supramunicipal que no encuentran encaje en la división administrativa de este territorio ni en el marco de financiación, tanto de la Administración local como de la recientemente creada Área Metropolitana de Barcelona que abarca los 36 municipios centrales.

Si la estrategia del PTMB pasa por acompañar el crecimiento difuso en el territorio y apostar a favor de los grandes crecimientos vinculados a las Ciudades del Arco Metropolitano, hoy tenemos un grave problema por falta de herramientas de gestión supramunicipal. Acertada la estrategia del PTMB, ahora es necesario establecer las reglas de juego de participación municipal en las grandes operaciones de escala supramunicipal y asignar a quien corresponda tirar del carro de estas operaciones.

En relación con el desarrollo de las grandes operaciones de transformación de suelo por las cuales apuesta el PTMB, detectamos un desencaje, por su dependencia de inversiones en las redes de alcance territorial. Algunos aspectos clave: no disponen de ningún marco de financiación con respecto a las inversiones en infraestructuras de escala territorial y no disponemos de ningún instrumento de gestión que coordine las inversiones territoriales y las inversiones imputables a la transformación urbanística.

Alguna precisión sobre la relación entre inversión de escala territorial y el Texto Refundido de la Ley de Urbanismo hoy vigente. Por una parte, el PTMB busca la factibilidad –que no viabilidad– de las redes a cargo de las Administraciones públicas, y por la otra, el TRLU prevé la participación de los privados en la financiación de las redes de servicios e infraestructuras del transporte público. Las redes de escala territorial incluidas en el PTMB se incorporan en la parte normativa en tanto que reservas de suelo pero en ningún caso con respecto a financiación, titularidad, calendario y, en su caso, participación de los privados. Sin éste paraguas de ejecución y gestión, el urbanismo no tiene marco de referencia para poder obligar los privados a participar en el coste de las redes e infraestructuras de transporte.

Por otra parte, y siguiendo con las operaciones de transformación de suelo de alcance territorial, se ha demostrado ya que su punto más débil es su inviabilidad económica y financiera. Precisamos: son inviables por carencia de marco de financiación de las infraestructuras territoriales, porque el concepto de carga urbanística no encaja con la diversidad de inversiones que convergen en este tipo de operaciones, porque el equilibrio de la división poligonal no pega con operaciones de medida para una o dos generaciones, porque los plazos obligatorios para edificar no encajan con el tamaño de la operación ni con la dinámica de mercado, y porque no disponemos de instrumentos que nos permitan coordinar un programa de inversiones anticipadas (parte de las cuales de alcance territorial) con un programa de inversión en obras de urbanización y edificación de estos suelos de nueva creación.

En resumidas cuentas, el PTMB está hecho y aprobado, y las consideraciones metodológicas y doctrinales apuntadas en este artículo tienen que entenderse como un aviso para nuevos retos similares. Es un plato con ideas fuertes, que promete, pero le falta afinar el punto

de cocción, la consistencia de la salsa, preservar la mixtura de sabores y ajustar el punto sal. Estos encajes tienen que resolverse en la cocina del territorio y el urbanismo, y sin ellos, el PTMB no solo no podrá desplegar todo su potencial, sino que puede dar pie a situaciones de bloqueo.

1. Escenario de crecimiento económico tipo *hands-off*. Escenarios de crecimiento económico futuro a partir del comportamiento pasado de los distintos sectores económicos. Este tipo de previsión no tiene en cuenta el impacto futuro de las actuaciones prioritarias que pueda determinar el Plan.

SOBRE EL PLAN METROPOLITANO

Manuel de Torres Capell

La gente de nuestra generación ha convivido con un concepto del área metropolitana desde hace cerca de 50 años. Un concepto aparentemente unitario, pero que ha tenido configuraciones diversas. A veces, es simplemente político. A veces, solo es un tema de gestión y coordinación de servicios. También es urbanístico, es decir, referido a la territorialidad de los modos de vida y trabajo.

En estas notas me referiré a la última versión. Es decir, al urbanismo entendido como forma de resolver los problemas territoriales de los modos de vivir y trabajar.

El motivo es la aprobación del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona (PTMB). El final de un proceso. Barcelona nunca había tenido un plan de urbanismo metropolitano aprobado. Pero también el inicio de nuevos retos. No querría limitar el escrito al pasado, sino proyectarlo hacia el futuro del urbanismo. No solo como pauta de ordenación del entorno de Barcelona, sino como modelo o guía para todo el nuevo urbanismo catalán, donde el cambio de mentalidad es urgente.

Hay tres aspectos del PTMB que son un buen punto de partida del desarrollo del planeamiento metropolitano en los tiempos próximos: el trazado de las infraestructuras de comunicación, la delimitación de los espacios de protección natural y la dinámica futura de los núcleos urbanos.

Pero antes de referirme a estos tres puntos, querría hacer una breve reflexión sobre la naturaleza del urbanismo metropolitano desde sus inicios, en los años treinta, cuando la ciudad crece fuera del límite de los núcleos urbanos y los esquemas del urbanismo municipal empiezan a ser poco eficientes.

Aunque, aparentemente, en este momento, el tema es la delimitación de la región, el motor real de este planeamiento son las nuevas modalidades de distribución de la energía (electricidad) y de movilidad (automóvil). Una cuestión que debe hacer pensar, ahora, cuándo se debate la necesidad de renovar la distribución de la energía y la movilidad.

La extensión del sistema en el espacio regional o "metropolitano" es secundario.