

10. Els factors de canvi del model urbà de Catalunya: elements per al debat

Pere Leonart

Gabinet d'Estudis Econòmics

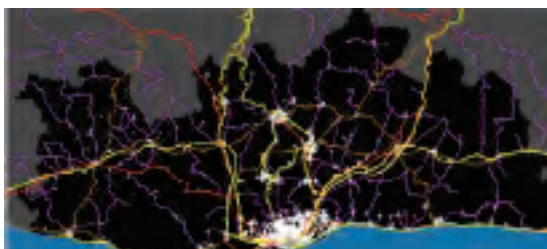
UNA PERSPECTIVA HISTÒRICA

A finals dels anys cinquanta s'esdevé la consolidació de l'àrea de Barcelona com un centre industrial de primer ordre, pol d'atracció de població i d'activitat arran de l'inici del procés de recuperació econòmica fruit del Pla d'Estabilització de 1957-1959.

A partir de llavors, Barcelona ha anat descentralitzant les activitats més convencionals a mesura que l'aglomeració i la congestió han fet necessària la recerca de nous emplaçaments, en un procés de difusió de l'activitat industrial seguint la traça de les noves autopistes i donant un impuls renovat a moltes ciutats intermèdies.¹

Aquest procés va experimentar una forta frenada amb l'arribada de la crisi de 1974-1975, però a partir de 1986, quan el nostre país és admès com a ple membre de la Comunitat Econòmica Europea, el flux de deslocalitzacions s'intensifica. L'exemple més paradigmàtic d'aquesta nova etapa és el trasllat el 1993 de la SEAT de la Zona Franca a Martorell.

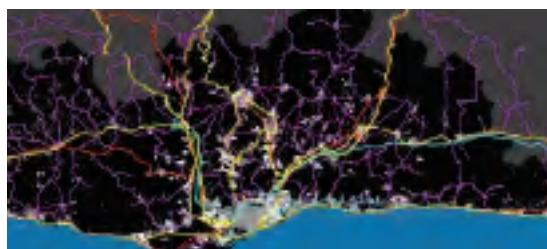
Models urbans de l'àrea de Barcelona



MODEL TRADICIONAL (1956): Barcelona com a centre industrial. Concentració d'activitats i residència. Fort creixement compacte lligat majoritàriament al ferrocarril.



MODEL DELS ANYS SEIXANTA (1972): Model econòmic basat en la indústria. Descentralització productiva. Comença el creixement dispers vinculat a les autopistes.

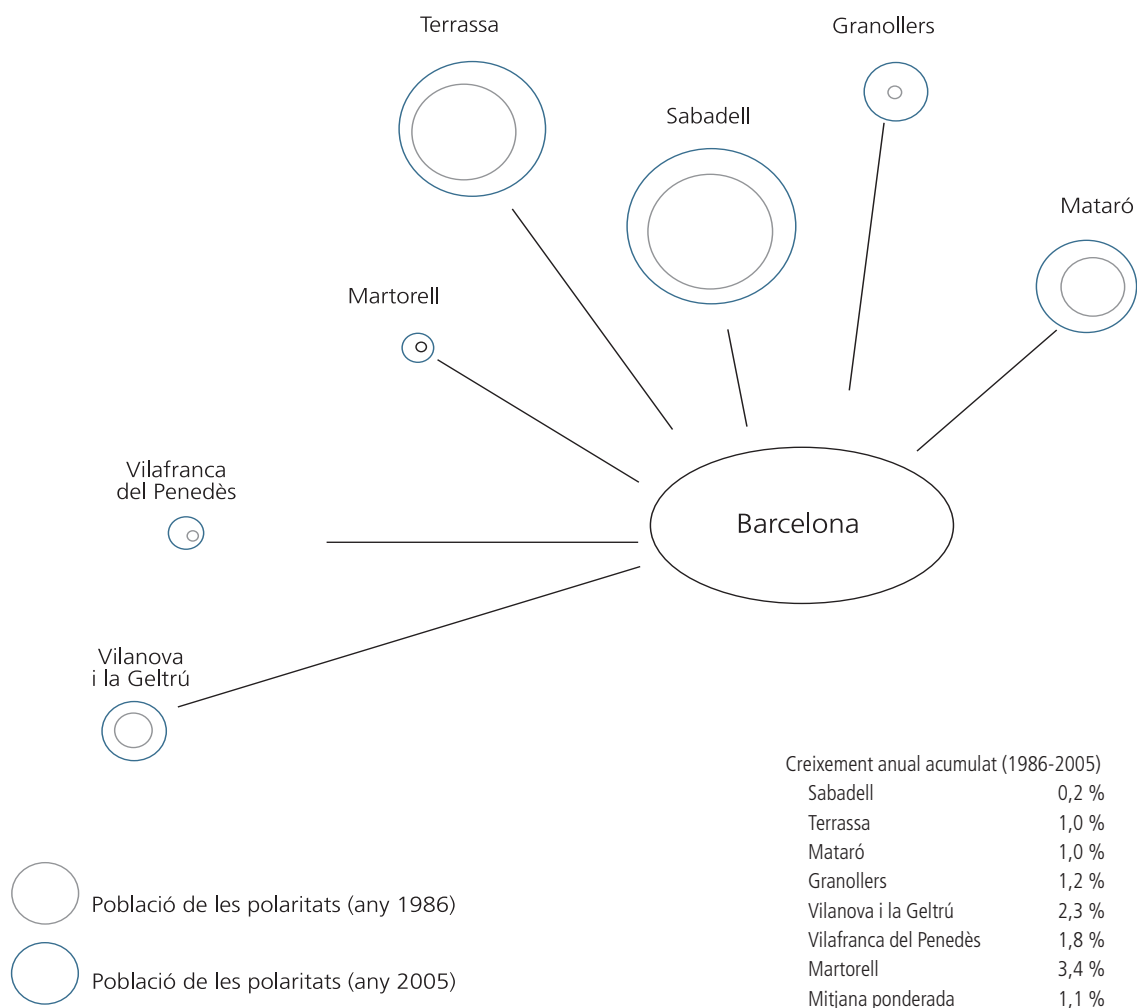


MODEL DE LA INDÚSTRIA ALS SERVEIS (1992): Activitat industrial difusa. Desenvolupament del quaternari central. Model urbà dispers.

1. Pere LLEONART (1978), *Potencial industrial de 29 ciutats de Catalunya*, Barcelona, Serveis d'Estudis de Banca Catalana.

Aquesta expansió cap a l'exterior de l'activitat s'afegeix a l'activitat pròpia d'aquests municipis, i darrerament al creixement residencial, la qual cosa genera finalment una «explosió policèntrica», amb estretes relacions laboral i de tota mena amb el centre barceloní. Tot plegat ha acabat consolidant un esquema territorial de polaritats urbanes (un municipi central i els municipis dependents de les rodalia) força complex.²

Evolució de la població de les polaritats de la segona corona en el període 1986-2005



FONT: Elaboració pròpia d'acord amb les dades censals de l'IDESCAT.

2. Vegeu Pere LLEONART i Mauro CASTRO (2006), *Dinàmica productiva a les polaritats de la 2a corona metropolitana*, Barcelona, Aula Barcelona.

LA CONNECTIVATAT CENTRE-POLARITATS

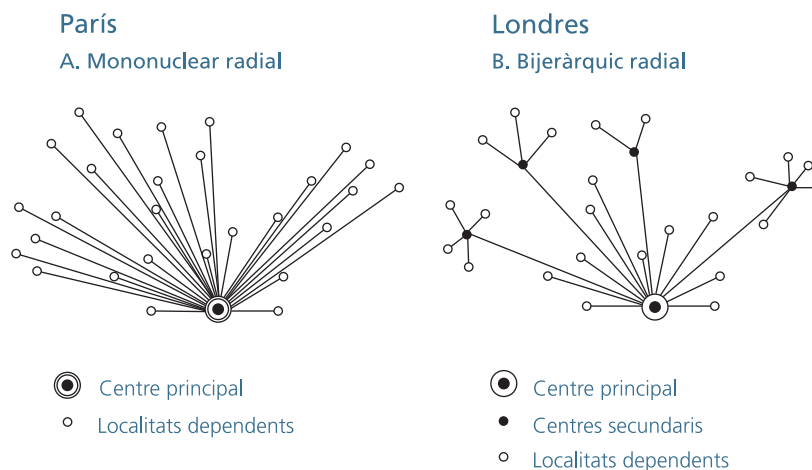
L'espai metropolità s'articula entorn dels eixos radials que connecten el nucli central amb la corona de ciutats metropolitanas. Si en un primer moment la intensitat del flux de mobilitat depenia de la seva connexió per autopista, en aquests darrers anys el tren s'ha convertit en la infraestructura determinant, sobretot pel que fa a les relacions laborals

Un model polinuclear

L'ordenació morfològica i funcional de l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB) és força complexa i policèntrica, més propera al model londinenc, però molt lluny del pluricentrisme de regions com el Rin-Maine a Alemanya o el Randstad holandès.

París, prototip de model polinuclear radial, actua com a centre principal d'una sèrie de polaritats fortament dependents i sense relacions directes entre si. En canvi, el model jeràrquic de Londres es caracteritza per una ciutat central amb relació a una sèrie de centres secundaris polinuclears com Cambridge, Bournemouth o Reading, amb potents universitats i centres d'investigació descentralitzats.

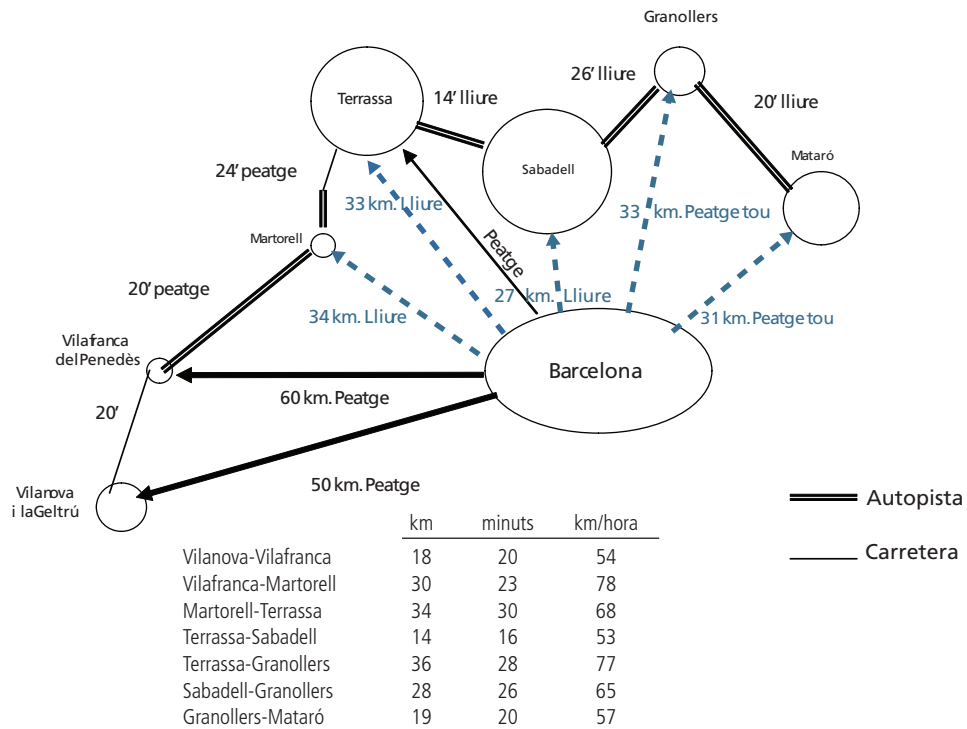
Model territorial de dues metròpolis europees



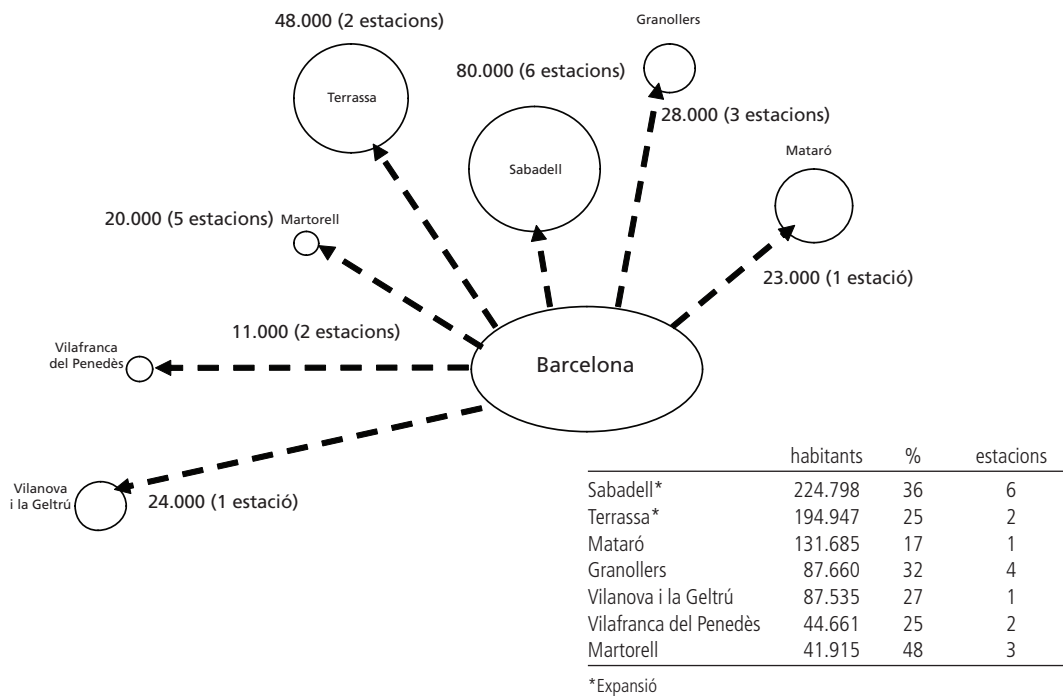
FONT: Peter HALL i KATHY PAIN (2006), *The polycentric metropolis: learning from mega-city regions in Europe*, Londres, Earthscan Publications Ltd.

A part de la distància i la freqüència del servei, la utilització de la xarxa ferroviària està relacionada sobretot amb el nombre d'estacions que existeix a cada ciutat. Mentre que a Sabadell, amb sis estacions entre els Ferrocarrils de la Generalitat i RENFE, un alt percentatge de la població es mou amb ferrocarril o tren, a Mataró, com que només hi ha una estació, la utilització relativa d'aquest mitjà de transport és menor.

Comunicacions viàries Barcelona-polaritats

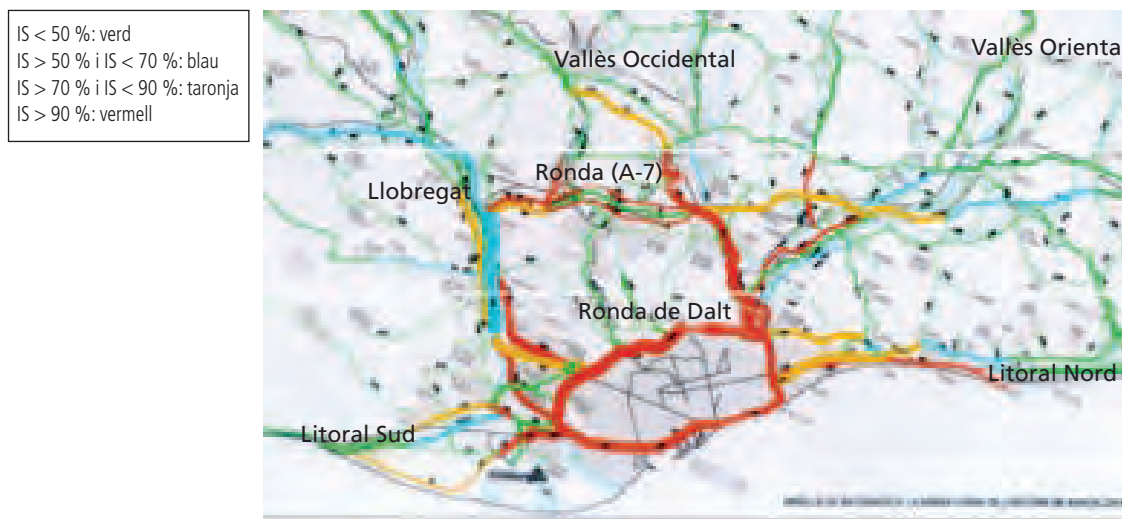


Comunicacions viàries Barcelona-polaritats (passatgers diaris i estacions)



FONT: Pere LLEONART i Mauro CASTRO (2006), *Dinàmica productiva de la segona corona metropolitana de Barcelona*, Barcelona, Gabinet d'Estudis Econòmics, S. A.

Índex de saturació de la xarxa viària d'accés a Barcelona



FONT: Pere LEONART (2002), *Los accesos a Barcelona*, Barcelona, Gabinet d'Estudis Econòmics, SA.

A més, la situació de les infraestructures de comunicació, tant viàries com ferroviàries, evidencien, però, la persistència d'un marcat caràcter radiocèntric. Per tant, la mobilitat entre els nodes o polaritats del perímetre és encara força reduïda, exceptuant-ne la connexió ferroviària entre Sabadell i Terrassa.

El problema de la congestió de la xarxa de transport. La pressió creixent de la mobilitat privada sobre una xarxa de transport amb una estructura fortament radial va provocant des de fa uns quants anys una creixent congestió viària, a la qual els darrers anys s'ha afegit la ferroviària, cosa que ha esdevingut un fre cada cop més feixuc per a la competitivitat de la regió metropolitana de Barcelona (RMB).

L'obertura del túnel d'Horta, encara que es limités al transport públic, descongestionaria la C-58 (autopista de Sabadell) amb possibilitats d'engegar polítiques de gestió del transport en aquesta àrea (carril bus, carril d'alta ocupació, etc.), fet que representa una major racionalització del transport i, en definitiva, una reducció de la congestió viària de la zona.

A més, augmentant la connectivitat d'aquesta àrea del Vallès, facilitaria el creixement del Parc Tecnològic, que d'aquesta manera podria entrar en competència directa amb el 22@.

DINÀMICA DE L'AMB

La Barcelona metropolitana necessita ser interpretada com una àrea definida des d'un centre metropolità: Barcelona i les ciutats del seu entorn, que conformen un contínuum urbà i la primera corona, i els set eixos corredors radials, que conformen la segona corona metropolitana. Alhora, Barcelona passa de ser una ciutat amb 1,5 milions de persones a una metròpoli amb més de 3 milions d'habitants, cosa que permet situar-la en el mapa de les grans ciutats d'Europa.

Tot i el procés de descentralització que s'acaba d'esmentar, la base industrial de l'AMB gairebé duplica la mitjana de les àrees metropolitanes europees i en un nivell relatiu només és superada per Stuttgart.³ A més, la mateixa ciutat de Barcelona encara manté una base industrial prou potent centrada en el polígon de la Zona Franca.

Estimació de l'ocupació industrial a les principals àrees metropolitanes europees a finals dels anys noranta

ÀREA METROPOLITANA	NOMBRE ESTIMAT D'OCUPATS EN LA INDÚSTRIA	% D'OCUPACIÓ INDUSTRIAL
Stuttgart	312	34
Barcelona	535	29
Milà	394	27
Torí	224	26
Düsseldorf	201	24
Lilla	203	20
Birmingham	209	21
Frankfurt	147	20
Lió	126	20
Munic	124	20
Colònia	110	18
Atenes	245	17
Dublín	70	16
Manchester	148	15
Madrid	286	14

FONT: Elaboració pròpia a partir de Xavier VIVES i Lluís TORRENS (2004), *Estratègies de les àrees metropolitanes europees davant l'ampliació de la Unió Europea*, Barcelona, Pla Estratègic Metropolità de Barcelona.

Intensitat tecnològica de la indústria. Només el 8,6 % d'aquesta activitat industrial està centrada en el que normalment es considera d'intensitat tecnològica alta, la qual cosa constitueix un factor important de debilitat enfront del nou model global, que es caracteritza per la deslocalització industrial cap a països de salaris baixos com el sud-est asiàtic o l'Europa de l'Est.

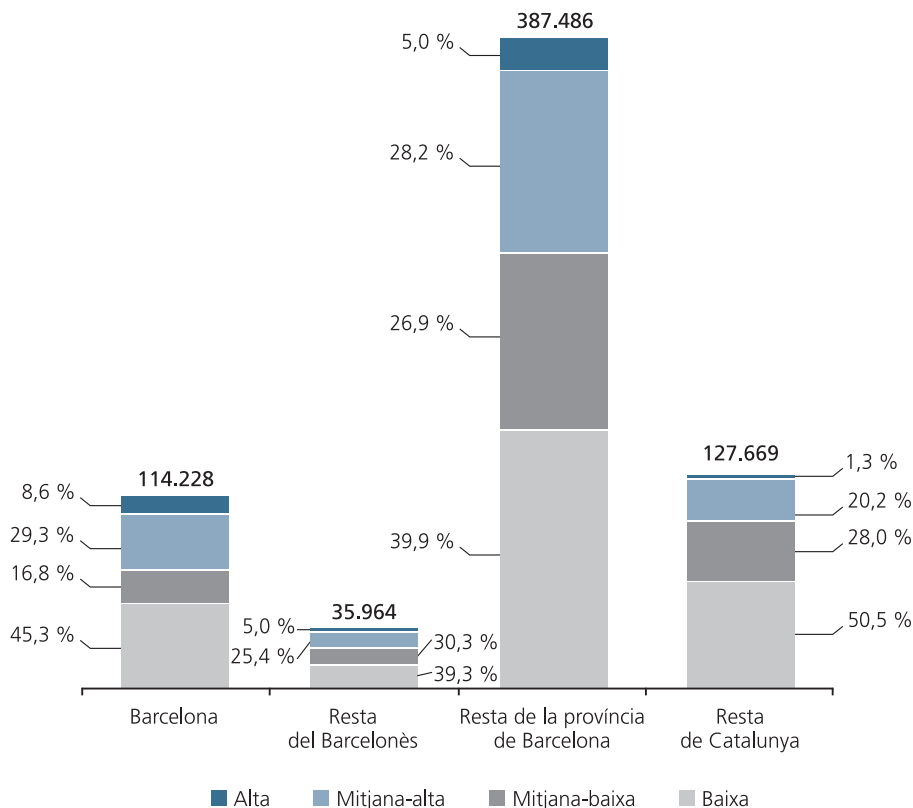
La concentració més alta d'aquestes activitats intensives es localitza a Barcelona, que concentra onze de les catorze ciutats amb més densitat de coneixement alt de la província de Barcelona.

Una gran part de la indústria més moderna i amb un elevat component tecnològic implantada els anys recents es troba entorn de la B-30 (Cerdanyola del Vallès, Sant Cugat del Vallès i Rubí), fet que explica el petit diferencial entre Barcelona i la resta de l'entorn metropolità pel que fa a les activitats que incorporen més tecnologia.

La intensitat mitjana-alta es refereix bàsicament a l'electrònica, que ha patit una forta davallada els darrers anys, mentre que la indústria automobilística es manté forta entorn de la SEAT i sobretot arran de la reestructuració de Nissan, que es localitza a la Zona Franca.

3. La producció industrial de Stuttgart es concentra entorn de l'enginyeria mecànica i la indústria de l'automòbil, amb suport de l'enginyeria elèctrica i electrònica. Entre les seves empreses emblemàtiques cal assenyalar Robert Bosch i Daimler Chrysler.

Distribució de l'ocupació de la indústria catalana segons la seva intensitat tecnològica (en percentatge sobre els llocs de treball el 2001)



FONT: Elaboració pròpia a partir de les dades censals i de la metodologia definida per l'OCDE.

EL MODEL TERRITORIAL EMERGENT

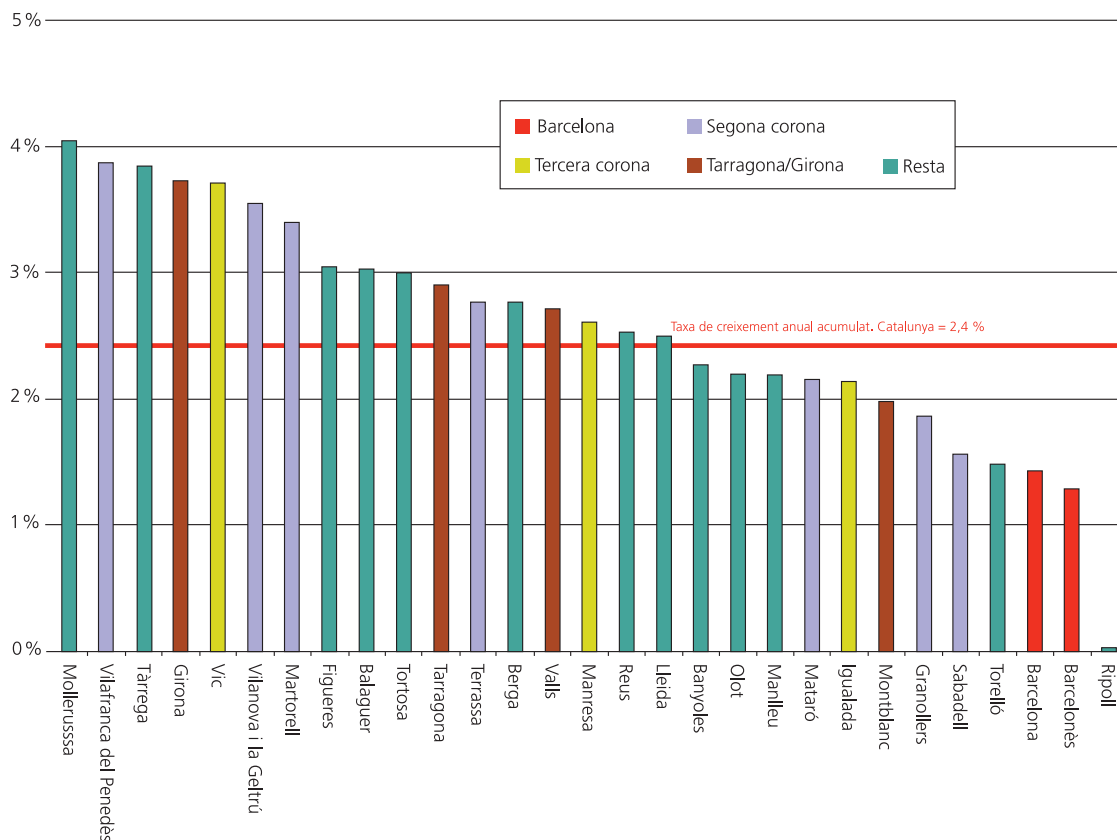
El patró de creixement espacial que defineix el model territorial de la RMB per al segle XXI es caracteritza per la potent xarxa de ciutats madures o intermèdies que complementen la conurbació de Barcelona.

El retrocés industrial ha estat prou compensat els darrers anys pel creixement de la construcció, del turisme i dels serveis en general, cosa que ha impulsat un fort increment d'ocupació. Aquest augment de la mà d'obra ha atret una nova onada immigratòria, aquesta vegada procedent dels països del Tercer Món i dels països de l'Est d'Europa, la qual ha tingut un impacte espectacular en el creixement de la població catalana, que en pocs anys ha augmentat gairebé en un milió d'habitants. Aquest és un model que en aquests moments està en procés de revisió.

El desenvolupament d'un nou model de producció. «L'economia informacional», tal com explica Manuel Castells,⁴ es caracteritza per un creixement segmentat i flexible i la nova centralitat de les activitats basades en el coneixement i les comunicacions.

4. Manuel CASTELLS (2001), *La sociedad red*, Mèxic DF, Siglo XXI.

Taxa de creixement demogràfic (2001-2005)

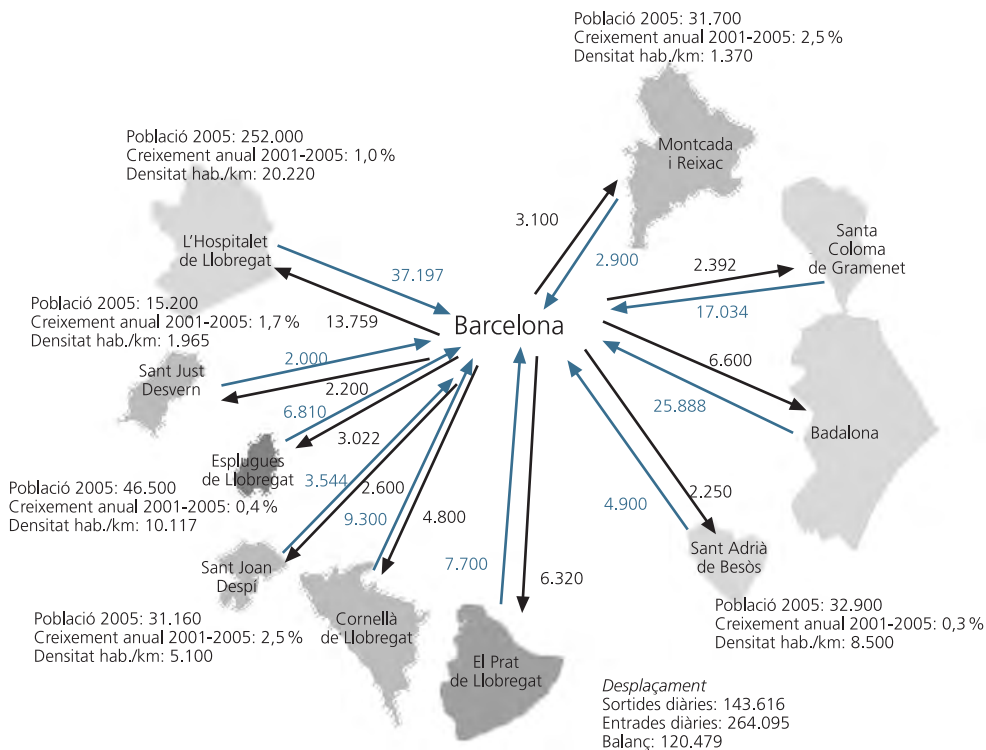


FONT: Elaboració pròpia.

Localització dels nowinguts. Les taxes de creixement dels últims anys en diferents nuclis de població mostren com les polaritats mitjanes concentren bona part del creixement demogràfic de Catalunya.

Polaritats de la segona corona com Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú i Martorell, o les més allunyades, com Vic o Manresa, que anomenem de la «tercera corona», també mostren una tendència ascendent; així com capitals comarcals (Tarragona, Valls o Girona) i alguns altres municipis més allunyats de la regió metropolitana, com Mollerussa, Tàrraga, Figueres, Balaguer o Tortosa.

Per la seva part, Barcelona ciutat i sobretot els municipis del seu entorn immediat, com Sant Adrià de Besòs, Badalona o l'Hospitalet de Llobregat, també han superat amb força el retrocés demogràfic de les dues darreres dècades, encara que creixent amb molta menys intensitat; malgrat això, a Badalona, Sant Adrià de Besòs i l'Hospitalet de Llobregat s'ha iniciat un procés de construcció residencial molt intens tot i la seva densitat elevada. El projecte més potent és el de la plaça d'Europa de l'Hospitalet de Llobregat, que en aquest cas també té un component important d'oficines.



FONT: Elaboració pròpia a partir de les dades censals de l'IDESCAT.

ELS NOUS FACTORS DE COMPETITIVITAT EN UN MÓN GLOBALITZAT

La globalització és un joc de suma positiva, però amb guanyadors i perdedors. S'esdevenen un procés de deslocalització productiva i alhora la concentració d'activitats d'alt nivell afegit en unes determinades metròpolis avançades. Les regions competeixen en costos i/o en qualitat.

Per tal de crear, generar i promoure entorns que donin lloc a l'aparició de pols d'innovació, a més d'un sistema correcte d'universitats i de centres tecnològics, cal un entorn obert i respectuós amb la diferència, així com una extensa i variada oferta cultural. De fet, les regions competeixen per poder atreure i retenir individus creatius, un dels actius principals en una economia cada cop més basada en el coneixement.⁵

Segons Vicenç Gasulla, director general de la Fundació Barcelona Digital, la capital catalana és una de les quatre ciutats europees més innovadores, juntament amb París, Frankfurt i Londres. Les set

5. Les tres tes que Richard Florida assenyalava com a indicadors del desenvolupament econòmic de les regions en el seu llibre *The rise of the creative class* (2002, Basic Books) són el *talent* (que mesura en el percentatge de població activa en ocupacions creatives amb estudis universitaris i amb labors d'investigació), la *tecnologia* (despesa en R+D sobre el PIB i quantitat de patents per cada milió d'habitants) i la *tolerància* (actitud oberta i respectuosa que permeti un desenvolupament de diferents formes de vida).

Situació de R+D+I a Catalunya

Ràtios

Ràtio R+D+I sobre PIB: 1,3 % (1 % d'Espanya)

Pes del sector empresarial en el R+D+I: 66 % (55 % d'Espanya)

Noves infraestructures i nous centres

Supercomputador

Sincrotró

Les noves oficines del TMC

Les oficines de l'ITER

Creació i ampliació d'una xarxa de parcs científics

Factors retardadors

Manca de protecció efectiva de les innovacions

Poca oferta de capital-risc

Poca internacionalització de les empreses

Insuficient coneixement d'idiomes i resistència a canviar de ciutat

Rigidesa laboral tant en les empreses com en la universitat

Poca ambició professional

universitats existents, la vintena de centres d'investigació en tecnologies de la informació i la comunicació (TIC), la localització de les seus centrals de multinacionals de renom que donen serveis a tot el món, així com el bon màrqueting de la ciutat o el seu clima, fan de la polaritat de Barcelona un centre amb personal altament qualificat atractiu per al capital exterior.

De fet, tal com es posa en relleu en un treball en procés d'elaboració sobre competitivitat en l'economia de la ciutat de Barcelona,⁶ l'oferta universitària té dèficits greus tant en composició de l'oferta com en qualitat. La manca de vols transoceànics i el baix coneixement d'anglès són uns altres problemes greus a l'hora de competir per atreure seus empresarials. Tot plegat es tradueix en un baix nivell de R+D+I i una certa indefinició de l'Administració sobre els sectors prioritats que cal desenvolupar.⁷

D'altra banda, el nou Govern de la Generalitat ha establert un programa de potenciació de catorze parcs tecnològics, alguns en actiu i alguns altres en projecte, la meitat dels quals es localitzen a Barcelona ciutat i dos al seu entorn immediat (Cerdanyola del Vallès i Castelldefels). Fora d'aquesta zona central, n'hi ha dos de previstos a l'àrea metropolitana de Tarragona-Reus, un a Girona, un a Lleida i un, el Tecnocampus, a Mataró.

EL POTENCIAL DE LES CIUTATS DE LA SEGONA POLARITAT

Els ajuntaments de les diferents ciutats de la segona corona metropolitana estan així mateix immersos en processos de potenciació de la seva activitat productiva, amb més o menys eficàcia, que en general no tenen, però, una incidència real sobre la dinàmica privada.

6. Pere LLEONART, *Barcelona, una reflexió crítica*, Barcelona, Gabinet d'Estudis Econòmics.

7. S'aposta alhora per sectors tan divergents com la logística, la biotecnologia o l'aeronàutica sense fer una aposta clara per cap.

Comparació entre ciutats a la segona corona metropolitana

	SABADELL	TERRASSA	VILANOVA I LA GELTRÚ	GRANOLLERS	MATARÓ
Territori (km)	37,89	70,16	33,99	14,87	22,53
Condicions climàtiques i platja	*	*	***	*	***
Entorn	Barberà del Vallès	Matadepera	Sant Pere de Ribes	Canovelles i les Franqueses	Argentona
Població (2003)	191.057	184.829	57.300	55.913	111.879
Dinàmica demogràfica (1996-2003)	0,4 %	1,7 %	2,6 %	1,3 %	1,3 %
Dinàmica residencial ¹	12,8	15,2	11,2	4,8	8,4
% d'immigració no comunitària (2001)	2,2 %	3,8 %	3,3 %	5,3 %	5,6 %
Formació (anys d'estudi)	7,9	7,9	8,2	8,5	7,6
% en estudis reglats (> 16 anys)	6,5 %	6,1 %	7,2 %	7,4 %	6,6 %
Grans empreses locals	Sí	Sí	No	No	No
Grans empreses foranes	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Agrupacions empresarials rellevants	Sí***	Sí**	Sí**	No	Sí*
Caixa d'estalvi	Sí	Sí	Sí	No	Sí
Hospital modern	Sí	Sí	No	Sí	Sí
Oferta universitària	Sí*	Sí***	Sí*	No	Sí**
Centres de formació i innovació	Sí***	Sí***	Sí**	No	Sí*
Altres motors d'atracció	Sí***	Sí*	No	Sí*	Sí**
Clubs esportius emblemàtics	Sí**	Sí***	No	Sí*	No
Km a Barcelona	23,6	27,3	47,7	32,1	31,5
Minuts en cotxe a Barcelona	17	20	29	22	21
Estacions ferroviàries	5 + 2	2 + 5	1	2	1
Renda per capita 2000 (Catalunya = 100)	93,7	91,1	90,9	98,3	83,9
Preu de l'habitatge (Barcelona = 100)	64,1	57,9	62,2	60,1	66,2
Ritme HPO (% 2001-2003)	19 %	6 %	2 %	0 %	3 %
Grans projectes	Gran Via Sud	Projecte audiovisual	Pirelli Port	—	Tecnocampus El Corte Inglés

1. Mitjana 2001-2003 d'habitatges construïts per 1.000 habitants.

NOTA: Els asteriscos signifiquen graus de qualitat, de menys (*) a més (***)

De fet, aquests esforços xoquen amb dos handicaps difícils de superar. L'un és el seu abast estrictament municipal quan l'activitat productiva desborda gairebé sempre aquests límits, ja que els municipis de la rodalia són els que acostumen a concentrar les noves activitats.⁸ El segon handicap és la dificultat d'establir complicitats entre un sector públic i un de privat amb poc lideratge i molta desconfiança. Una excepció d'aquesta regla ha estat durant uns quants anys la ciutat de Sabadell.

Un *benchmarking* entre les polaritats principals de la segona corona ens mostra que, mentre que les ubicades a l'interior —Granollers, Sabadell i Terrassa—, tot i el procés de ràpida transformació a què estan sotmeses per efectes de la globalització, conserven un bon potencial productiu, les litorals —Mataró i Vilanova i la Geltrú—, pressionades per la demanda urbanística residencial, semblen destinades a convertir-se en ciutats dormitori.⁹

REPTES INFRAESTRUCTURALS

Segons la Unió Europea, en aquest context de creixent competitivitat global, dos són els factors essencials que marquen la competitivitat d'una regió a llarg termini: una dotació correcta en *infraestructures* juntament amb l'*educació* (capital humà). En les properes pàgines m'entretindré a desenvolupar el primer d'aquests dos factors.

Catalunya és una peça de l'Eix Mediterrani; per tant, és una regió de pas tant de mercaderies com de persones. En aquest context, la disponibilitat d'unes bones vies de comunicació és especialment un factor clau.

Les infraestructures de transport continuaran exercint un paper fonamental en la definició de la competitivitat de l'àrea metropolitana. Ara bé, mentre que en l'etapa anterior el model es sustentava fonamentalment en les autopistes i el port, l'actual és força més complex tant pel que fa a les xarxes internes de transport, en què el ferrocarril i el metro tenen cada cop més un paper més rellevant, com per problemes de congestió i raons mediambientals.¹⁰

L'augment del comerç internacional de mercaderies i persones i la interdependència creixent deguda a la globalització donen, però, un paper clau al port i l'aeroport, que són les nostres connexions amb l'economia global.

Aeroports. Si l'increment de les nostres connexions exteriors amb una primera ampliació aeroportuària realitzada arran dels Jocs Olímpics ha estat clau per al desenvolupament turístic dels darrers anys, l'ampliació actual serà clau no sols per mantenir i potenciar la qualitat del turisme, sinó sobretot perquè Barcelona pugui competir en l'atracció de seus de multinacionals. D'aquí ve el debat actual sobre la necessitat que el nostre aeroport pugui competir en l'atracció de vols transoceànics; i això està a aconseguir una gestió individualitzada de la instal·lació, tal com defensa amb tota energia l'economista Germà Bel.

8. GABINET D'ESTUDIS ECONÒMICS (2001), *El Maresme: una visió de futur* (estudi intern).

9. GABINET D'ESTUDIS ECONÒMICS (2002), *El Garraf: una reflexió estratègica*, i *El Maresme, una visió de futur* (estudi intern).

10. La contaminació del transport representa el 26 % de la generació de CO₂ a Catalunya i l'àrea de Barcelona és una de les més contaminades. D'altra banda, segons un informe del professor Xavier Robusté de la Universitat Politècnica de Catalunya els costos de congestió (hores perdudes en cues) representaven ja el 1993 el 2 % del PIB de la ciutat. Són unes xifres que previsiblement han augmentat substancialment els darrers catorze anys.

La història del Prat és similar a la de molts dels grans aeroports actuals, amb unes instal·lacions que han anat creixent a mesura que ho feia el transport aeri. Les ciutats més previsoras han procurat que el creixement de la ciutat no frenés l'expansió de l'aeroport.

Tradicionalment, la proximitat a l'aeroport no era un factor apreciat. Ara, en canvi, es valora molt tenir activitats terciàries annexes i residència a una distància mitjana (Sitges i Vilanova i la Geltrú venen la seva accessibilitat aeroportuària).

Fortaleses i debilitats de l'aeroport del Prat

El Prat té una localització molt propera a la ciutat.
 Retard en la seva comunicació ferroviària.
 Creixement residencial massa proper (el Prat i les urbanitzacions de Castelldefels).
 L'especulació urbanística al seu entorn (hi ha qui diu que es va fer per provocar un model aeroportuari català descentralitzat).
 Tot i això, el Prat ha superat el 2005 els 17 milions de passatgers, amb un increment de l'11 % respecte al 8 % de Madrid i és el novè aeroport europeu.
 L'aposta d'Iberia per Madrid és una gran amenaça que hem de saber convertir en oportunitat.

Les grans ciutats procuren concentrar el servei en un gran aeroport: Amsterdam, Frankfurt, Madrid... N'hi ha algunes, però, que han hagut de fer-ne dos: Berlín, Milà; i algunes altres fins i tot tres o quatre, com és el cas de Londres. L'arribada del tren d'alta velocitat comportarà un fort augment de la seva atracció.

El proper projecte de l'aeroport del Prat serà la quarta pista sobre el mar per potenciar l'arribada de vols intercontinentals. Tot això consisteix en la gestió de l'aeroport. Deslliurat del dogal d'AENA, el Prat podria definir la seva pròpia estratègia comercial i les seves polítiques tarifàries; i, per tant, competir per atreure aerolínies i convertir-se en aeroport de referència de la Mediterrània.

L'Estat espanyol és l'únic que té un model centralitzat d'aeroports de titularitat pública, fet que contrasta amb els models dels països avançats d'Europa i d'Amèrica del Nord o Austràlia, on els governs regionals i locals, les cambres de comerç i el sector privat participen en la seva gestió i, en algun cas, en la seva propietat.

Inversions als aeroports espanyols (mitjana anual 1994-2003)

COMUNITATS AUTÒNOMES	NOMBRE D'AEROPORTS	INVERSIÓ (MILIONS D'EUROS)	PASSATGERS (MILIONS)	INVERSIÓ/TRÀNSIT
Madrid	2	490,0	27,4	2,64
Catalunya	4	119,7	18,2	0,97
Canàries	8	71,7	27,6	0,38
Balears	4	58,3	23,6	0,36
Andalusia	6	28,7	12,0	0,35
Resta	17	64,32	14,2	0,67
Total	41	832,71	123,0	1,00

FONT: G. BEL I X. FAGEDA (2005), *Rhetoric and reality of airport investment in Spain*, Alfred Taubman Center for State & Local Government, KSG, i Harvard University, RWP 05 11.

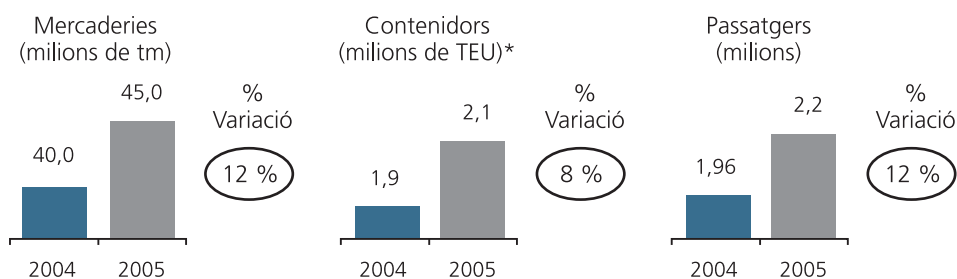
L'aeroport de Madrid va rebre a través d'AENA el 59 % del total de la inversió estatal en el període 1993-2004, tot i que va captar només el 22 % del trànsit estatal de passatgers. La inversió de 6.200 milions d'euros a la T-4 reforçarà el monopoli com a centre a «hub aeroportuari centrat a Llatinoamèrica». Aquest protagonisme generarà directament i indirectament tres-cents mil llocs de treball i una aportació al PIB regional de 18.000 milions de euros, gairebé el doble de l'actual.

Els professors Bel i Fageda demostren en una investigació recent, *Rhetoric and reality of airport investment in Spain*, que la inversió menor a l'aeroport de Barcelona no s'ha d'entendre en termes de solidaritat, demanda o costos d'escala, sinó que hi prevalen els rèdits polítics.

Els reptes portuaris. Les noves rutes del comerç internacional han situat de nou els ports de la Mediterrània en una posició estratègica amb relació als fluxos procedents de l'Extrem Orient. En aquest context, els ports de Barcelona i Tarragona tenen l'oportunitat i la vocació de convertir-se en centres logístics de l'Europa del sud enfront de Rotterdam, que amb un tràfic actual vuit vegades superior ho és amb relació al nord. Catalunya es va convertint en un centre logístic de gran rellevància.

L'arribada de nous concessionaris, com el xinès Hutchison, i les ampliacions portuàries per doblar abans del 2010 el tràfic de contenidors són la constatació d'aquesta nova situació.

Moviments del Port de Barcelona



* Unitat de mesura equivalent a un contenidor de 20 peus («Twenty feet Equivalent Unit»).

Al port de Barcelona s'han manipulat, durant el 2005, 2,1 milions de contenidors enfront dels 9 milions del port de Rotterdam.

El seu gran potencial estratègic s'ha visualitzat en el concurs recent per a la nova terminal de càrrega en el moll del Prat, al qual s'han presentat les més grans companyies del món. Hutchison, que n'ha estat l'adjudicatària, preveu que el 2003 s'assoliran els 4,5 milions de contenidors, el 50 % dels quals provindran d'Àsia.

Es tracta de competir no solament amb la resta de ports de la Mediterrània, sinó també amb els del nord d'Europa. Però no n'hi ha prou de desembarcar les mercaderies, sinó que cal traslladar-les a la seva destinació mitjançant el transport terrestre, que en aquest cas consisteix ineludiblement en una bona connexió ferroviària de transport de mercaderies i les pertinents àrees logístiques complementàries de la de la Zona Franca (un port sec) a l'interior del país.

De fet, les empreses de logística i moltes grans indústries, com per exemple Mango o Ikea, ocupen les poques reserves de sòl industrial existents a l'àrea metropolitana i el port de Barcelona pren

posicions en zones logístiques a Saragossa i Madrid, mentre que el sector logístic en el seu conjunt creix a un ritme del 6 % anual.¹¹

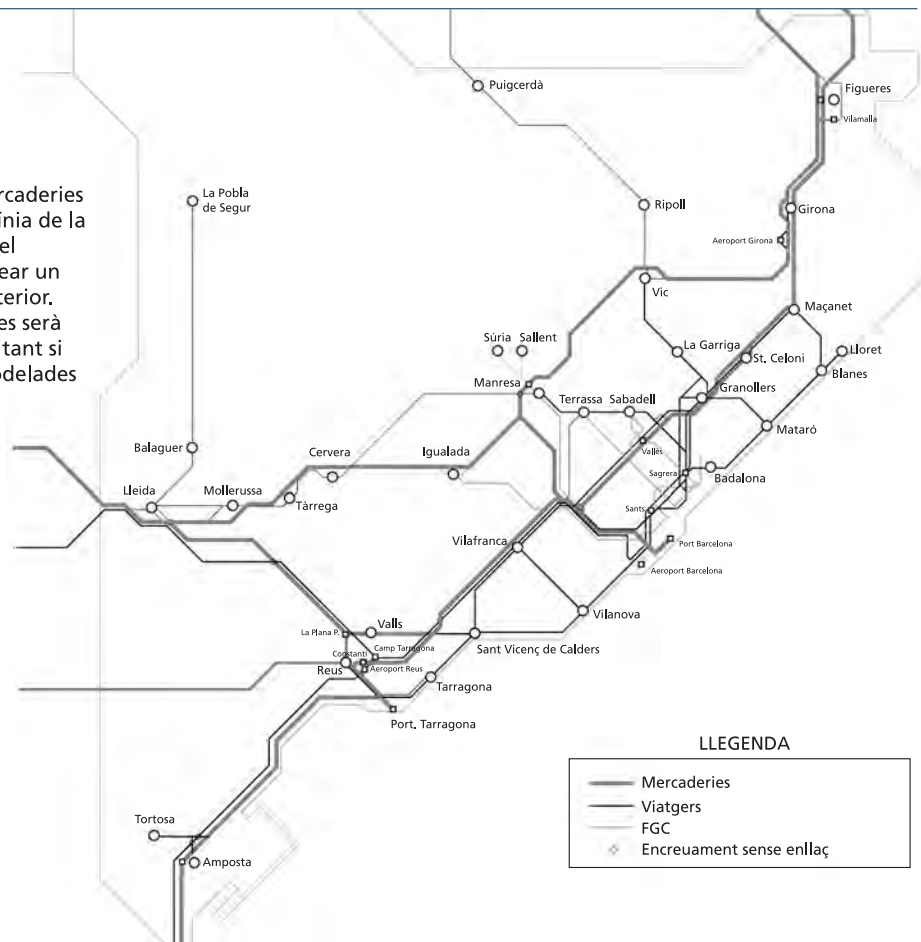
Reptes ferroviaris. La històrica manca d'inversions en infraestructures a Catalunya s'evidencia en el fet que la millora de la mobilitat en la RMB s'ha concentrat bàsicament a posar en marxa una potent xarxa d'autopistes de peatge, creada a partir dels anys setanta, mentre que la xarxa de RENFE de la rodalia és pràcticament la mateixa de finals del segle XIX.

L'impacte de l'AVE. Tot i els dubtes que parteixen de la millora de connexió entre la Sagrera i Madrid, l'entrada en funcionament de l'AVE no sols reduirà d'una manera espectacular el temps de desplaçament dels viatges ferroviaris entre Barcelona i les altres tres capitals provincials.

D'altra banda, un cop que s'hi redueixi el pas de trens de llarga distància, una part de la xarxa convencional permetrà millorar el servei de la rodalia i en alguns casos també admetrà el pas de trens de mercaderies, tot i que els experts ferroviaris com FERREMED, que és una associació impulsora d'un eix ferroviari de mercaderies que unirà el nord i el centre d'Espanya amb el Mediterrani, proposen la creació de línies específiques per a mercaderies d'ample europeu i connectades amb França.

Xarxa ferroviària: proposta 2026 (mercaderies)

Les circulacions de mercaderies desapareixeran de la línia de la costa i caldrà reforçar el corredor prelitoral i crear un eix transversal per l'interior. La xarxa de mercaderies serà d'ample internacional tant si són línies actuals remodelades com noves.



FONT: PITC.

11. Segons la consultora Cushman & Wakefield, els 2/3 de l'ocupació del sòl industrial els darrers anys han estat destinats a la logística.

No cal dir que aquestes propostes xoquen frontalment amb les propostes recents del Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC), que donen prioritat a la creació d'un molt costós eix ferroviari transversal, mentre que pensen donar un ús mixt passatgers/mercaderies a la línia de l'AVE de Barcelona a la frontera.

Pel que fa a l'AMB, l'ampliació de la xarxa de metros actualment en execució, la futura ampliació dels Ferrocarrils de la Generalitat, la millora en la gestió de la rodalia de RENFE i l'ampliació del nombre d'estacions a Sabadell i Terrassa són fonamentals per frenar el creixent col·lapse.

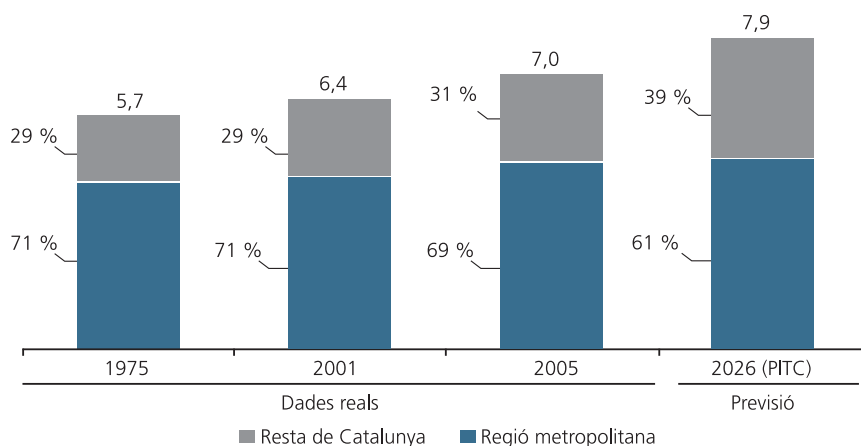
Les diferents vides d'una línia ferroviària	
<p>Les xarxes viàries o ferroviàries s'han adaptat a l'ús que en cada moment històric o context social se n'ha fet. La primera línia ferroviària del Maresme, inaugurada el 1848, va ser en un primer moment turística, posteriorment fou per a usos comercials (transport de mercaderies) i, cap als anys vuitanta, de trasllat de passatge per motius laborals o d'estudis. A partir dels anys noranta la línia de tren no té només una parada a Barcelona, sinó que també en té a l'estació de Sants i a l'aeroport del Prat, i això la converteix en una espècie de metro amb passatgers tant turístics com treballadors.</p> <p>Amb l'arribada de la immigració extracomunitària, podem parlar del tren ètnic no sols per la gran barreja de les diferents cultures que conviuen a Catalunya en els nostres dies, sinó també per la barreja d'utilitats històriques. En la xarxa de ferrocarril es dona una forta barreja social. Són espais interclassistes.</p>	
1848	<p>Construcció de la línia ferroviària Mataró - Caldes d'Estrac → per als estiuers</p>
Anys 1950	Exportació de productes agrícoles → per a les mercaderies
Anys 1980	Passatges per motius laborals i d'estudi → per als commuters
Anys 1990	<p>El tren arriba a Sants i a l'aeroport → metro regional</p> <p>— <i>Commuters de coll blanc</i></p> <p>— <i>Turistes de la costa</i></p>
2000	<p>Arribada massiva d'immigració → tren ètnic?</p> <p>— + Immigrants</p>

UNA NOVA REDISTRIBUCIÓ TERRITORIAL DE LA POBLACIÓ

Una de les apostes del PITC és reduir el pes de la concentració demogràfica de la RMB, que actualment aplega el 69 % de la població; una tendència que, de fet, ja es va donant, però que el PITC preveu accentuar mitjançant la potenciació del transport ferroviari cap a les regions centrals de Catalunya.

Així mateix hom preveu impulsar un urbanisme més dens contrastant el creixement als municipis amb xarxes ferroviàries.¹²

Distribució de la població de Catalunya (milions)



FONT: PITC.

12. Juli ESTEBAN (2003), «La necesaria contención de la dispersión urbana», a *Una nueva cultura del territorio*, Barcelona, Diputació de Barcelona.