

Nota de premsa

Els col·legis d'arquitectes, economistes, enginyers de camins i enginyers industrials de Catalunya presenten una al·legació conjunta al Pla Director Urbanístic Metropolità

- Segons els signants de l'al·legació, l'Avanç del Pla Director Urbanístic Metropolità (PDUM) abasta només els 36 municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona però caldria que tingués en compte el conjunt de la regió metropolitana i els seus grans sistemes d'activitat econòmica.
- Els signants comenten que l'Avanç del PDUM només formula alternatives des del punt de vista medi ambiental i consideren que caldria que s'incorporessin també vectors socials, econòmics, de mobilitat, de xarxes, de transició energètica o de gestió del territori. També creuen que s'haurien d'establir criteris de prioritat.
- Entenen que el PDUM no pot partir de la hipòtesi que en els propers anys més de 100.000 famílies hauran d'abandonar aquest territori i caldria que primer avalués el potencial d'habitatges dels nous pols de centralitat que proposa i que aprofundís en la renovació urbana.
- Caldria que el PDUM incorporés una anàlisi funcional de les xarxes bàsiques de mobilitat d'alta capacitat viària i ferroviària.
- La transició energètica hauria de ser l'altra gran prioritat del PDUM, que hauria d'articular un metabolisme urbà més eficient.

Barcelona, 3 de febrer de 2020.- El Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, el Col·legi d'Economistes de Catalunya, el Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya i el Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya han presentat aquest matí en roda de premsa l'al·legació conjunta que han formulat a través de la **Comissió Intercol·legial de Territori i Urbanisme (CITU)** -organisme en el qual s'integren des del 2011- a l'Avanç del **Pla Director Urbanístic Metropolità (PDUM)**, el qual es troba actualment en període d'informació pública.

El vicepresident de l'Agrupació d'Arquitectes Urbanistes (AAUC) del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya **Robert Juvé**, el degà del Col·legi d'Economistes de Catalunya **Anton Gasol**, el degà del Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya **Josep Canós**, el membre de la Junta Rectora i president de la comissió de Coneixement del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya **Jordi Julià** i el secretari de la Comissió Intercol·legial de Territori i Urbanisme **Agustí Jover** han comentat les diverses consideracions que s'han fet al PDUM.

En primer lloc han destacat que el PDUM abasta només els 36 municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona amb uns límits administratius imposats per la vigent divisió administrativa del territori on no es veu representada el conjunt de la regió metropolitana de Barcelona i els seus grans sistemes d'activitat econòmica com la C32, l'eix del Llobregat, el front de mar, l'eix Besòs i la B30.

En aquest sentit han subratllat que el valor afegit brut de la regió metropolitana de Barcelona és el segon que més riquesa genera a l'Estat, després del de la capital espanyola, triplicant el valor d'altres regions com València o quadruplicant els de Sevilla o Bilbao.

És per això que han assegurat que **qualsevol anàlisi, estratègia i proposta que no parteixi de l'escala real del territori està mancada de realisme** tant a nivell de reconeixement territorial i de diagnosi com de coherència a l'hora de formular estratègies i propostes.

L'Avanç del PDUM planteja quatre grans opcions alternatives per finalment escollir l'estratègia que ha d'articular la proposta. Sota aquest plantejament, els signants han considerat que no n'hi ha prou amb formular les alternatives des del punt de vista medi ambiental i caldria que incorporessin els vectors socials, econòmics, de mobilitat, de xarxes, de transició energètica o de gestió del territori. A més s'ha apuntat que el PDUM juxtaposa una diversitat de reptes que tenen base territorial però, atès que els recursos disponibles no son il·limitats, caldria establir criteris de prioritat.

D'altra banda, els signants del document d'al·legació al PDUM han reconegut la dificultat d'encaix del PDUM en un territori on hi ha plataformes estratègiques i àmbits que son competència de l'Estat com ara el port, l'aeroport o la franja costanera i que compta amb un planejament territorial i sectorial als quals està supeditat. El PDUM presenta una mirada excessivament endogàmica i caldria una mirada més oberta i que afrontés els reptes que li són propis com la governança del territori o l'escala i bases econòmiques de repartiment dels beneficis i càrregues del planejament entre els municipis.

Els representants dels col·legis d'arquitectes, economistes, enginyers de camins i enginyers industrials de Catalunya han considerat que l'àrea metropolitana de Barcelona és un territori consolidat on les oportunitats de nous desenvolupaments són escasses i on la major part d'operacions urbanístiques han de consistir en la renovació dels teixits existents. Un procés que actualment no compta amb un adequat marc de gestió i que molt sovint esdevé inviable econòmicament. És per això que han afirmat que **el PDUM hauria d'assumir com a prioritat la posada al dia dels polígons d'activitat econòmica** per millorar la competitivitat del teixit econòmic, generar les oportunitats de feina que necessita la població i ajudar a la recuperació de l'estat del benestar.

En relació a la mobilitat de persones i mercaderies han demanat que **el PDUM inclogui una anàlisi funcional de les xarxes bàsiques de mobilitat d'alta capacitat viària i ferroviària**. Aquesta diagnosi hauria d'incloure com a mínim a tota la regió metropolitana, atès que les grans infraestructures –Corredors Mediterrani, Rodalies, Port de Barcelona, Aeroport de Barcelona– donen servei molt més enllà de l'àmbit de l'AMB.

El PDUM planteja una aposta per un creixement elevat de la xarxa de d'autobusos amb l'argument que permet transportar més persones amb menys recursos. L'aposta pels autobusos és necessària per abastir una part del sistema, però el màxim de la relació entre gent transportada i recursos la donen els sistemes d'alta i mitja capacitat com els de Rodalies, FGC o els Tranvies moderns. Si bé el creixement de la xarxa d'autobusos pot ser una bona solució en alguns municipis, serà difícil que pugui assumir els increments de demanda de mobilitat que es produiran els pròxims anys, especialment en teixits urbans molt densos i amb poc espai per reservar carrils per al bus.

En opinió dels col·legis, cal posar èmfasi doncs en la planificació de les infraestructures ferroviàries, que són les úniques que garanteixen la capacitat de transport i els temps de viatge que requereix tota la demanda de la regió metropolitana. Per tant, en definir un nou model de mobilitat, el PDUM hauria d'entrar en la comprensió i definició de la xarxa ferroviària actual i futura.

Pel que fa a la xarxa viària, els col·lectius professionals demanen analitzar i tenir en compte l'escenari que deixarà la desaparició dels peatges, que pot generar una notable racionalització en la distribució dels fluxos, i alhora un cert efecte crida en favor del vehicle privat. Un altre dels aspectes importants que cal tenir en compte, és l'increment de les necessitats de distribució de mercaderies en entorns urbans, fet que implica una previsió de reserves de sòl per desenvolupar aparcaments de camions i punts de trencament de càrrega.

Finalment han destacat que **la transició energètica hauria de ser l'altra gran prioritat del PDUM, que hauria d'articular un metabolisme urbà més eficient**. Els col·legis signants del document d'al·legació han proposat a tall d'exemple que el PDUM estableixi que la normativa urbanística i d'edificació inclogui mesures impulsores del canvi de model energètic. D'aquesta manera, qualsevol edificació o desenvolupament urbanístic hauria d'incloure un examen d'opcions tecnològiques i de governança de cara a la transició energètica, un repte que demana respostes des de l'urbanisme.

Per a més informació:

Premsa i Comunicació del Col·legi d'Economistes de Catalunya

Clara Bassols 93 416 16 04 / 620 03 74 50 / cecpremsa@coleconomistes.cat