

9. ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MOBILITAT

Document de treball

DIAGNOSI

Coneixement

El coneixement de l'ordenació territorial i dels seus instruments (PTP, PDU i Catàlegs de paisatge associats) és relativament bo i assequible. Els darrers 20 anys la Societat Catalana d'Ordenació Territorial ha promogut debats i reflexions, que s'haurien de reprendre en el context de crisi sistèmica (sanitària, climàtica, etc) actual. El coneixement de l'efectivitat d'aquests instruments de planificació estratègica és insuficient, malgrat l'avaluació d'impactes a que els darrers van ser sotmesos, perquè no se n'ha fet seguiment.

El coneixement del model de mobilitat i els seus impactes era molt deficitari fins inicis d'aquest segle. Ha millorat molt, des d'aleshores, amb les diagnosi dels plans de mobilitat i d'infraestructures realitzats, però queden moltes llacunes, sobretot en els aspectes logístics i de transport de mercaderies, així com els impactes associats.

Estat i tendències

A partir dels anys 1960 canvia ràpidament el model de mobilitat anterior, amb la proliferació de vehicles motoritzats privats, que indueixen la multiplicació i pavimentació de carreteres, i més tard autopistes i autovies, i la supressió de vies de tren i de línies d'autobús públic. Des d'aleshores, comencen els creixements urbanístics exponencials, l'escampall d'urbanitzacions en espais forestals (sobretot al litoral i prelitoral) a les quals s'afegeix l'escampall de zones industrials i logístiques per tota mena de territoris planers, sovint amb un elevat consum de sòl i amb greus repercussions sobre la mobilitat obligada. Uns processos que han configurat una herència de difícil gestió, a la qual se sumen nous PDU promoguts per la Generalitat que fan que tornin a proliferar propostes d'expansió urbana.

L'absència d'ordenació territorial, de polítiques de mobilitat sostenibles i l'acció dels lobis automobilístics durant el segle XX explica el desgavell urbanístic i d'infraestructures que patim actualment. La primera generació de plans territorials parcials tenia la virtut de propugnar el concepte de xarxa ecològica funcional, però el defecte d'assumir tot el planejament urbanístic anterior (per més desmesurat o insostenible que fos) va fer que consolidessin creixements urbans sobredimensionats, amb greus disfuncions (com ha posat d'evidència, entre altres, SOS Costa Brava).

El model de mobilitat actual és fortament insostenible. Prop del 95% de les mercaderies són transportades en camions. Els aeroports reben uns 40 milions de passatgers/any. El 74% dels desplaçaments interns no quotidians es fan en cotxe privat. Catalunya en un dels països europeus amb més densitat d'autopistes per km². Aquest 'model' genera uns impactes ambientals (emissions GEH, fragmentació, etc) i socials (contaminació, accidents, pèrdua de

temps en embussos, etc) que afecten i comprometen seriosament la sostenibilitat ecològica i ambiental així com la salut i la qualitat de vida de la societat.

El sistema d'ús del territori és extractiu i econòmicament ineficient, poc resilient i amb un gran impacte i petjada ecològica, que tendeix a accentuar la segregació espacial i les desigualtats, tant dins de les ciutats, com entre les parts del territori. És resultat del model polític neoliberal que funciona de forma macrocefàlica, on pràcticament tot depèn de les grans ciutats i on es defineixen els serveis i les infraestructures a partir d'aquestes, i de les grans plataformes logístiques associades, a través del corredor de la Mediterrània, que comporta greus problemes al rerepaís on, per una banda, s'hi planifiquen les infraestructures conflictives no desitjades i, per l'altra, s'estableixen espais naturals protegits sovint concebuts com espais d'esbarjo dels ciutadans.

Polítiques

Pla territorial general de Catalunya (1995), Llei de política territorial (1983), les polítiques d'ordenació territorial i de mobilitat contingudes en l'Estratègia per al desenvolupament sostenible de Catalunya 2026 (2010). Secretaria de Planificació Territorial, DTES (2005) Criteris per al desenvolupament del programa de planejament territorial - Pla d'infraestructures de transport (2003-26) i Pla del sistema logístic català (2003-26). Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya (2009).

FITES

- Consolidar una xarxa ecològica funcional en l'ordenació territorial (infraestructures verdes) restaurant les connexions ecològiques malmeses, siguin terrestres o fluvials, tant en espais naturals com agraris, per mitjà de desclassificacions urbanístiques promogudes per plans d'ordenació adients.
- Establir el tancament definitiu de tots els teixits urbans que entren en conflicte amb espais naturals o agrícoles de valor, amb solucions funcionals, resilient i atractives.
- Preservar i gestionar ecològicament tots els sòls agrícoles de valor del país, especialment entorn de les ciutats, on més important és per a la sobirania alimentària de proximitat.
- Replantejar el planejament territorial amb una organització més eficient i adequada en termes funcionals, territorials, ecològics i ambientals, que tendeixi al reequilibri territorial.

Transformar l'actual model de mobilitat en un altre, basat en desplaçaments de proximitat de persones i mercaderies que prioritzi l'equitat social, la seguretat, l'eficiència econòmica i el respecte ambiental, per tal de reduir al màxim els accidents de trànsit, els costos directes i indirectes del transport (temps esmerçat, contaminació atmosfèrica i acústica i l'ocupació de l'espai públic).

Les actuacions relatives a les infraestructures per al transport públic de persones i mercaderies haurien de tendir a reforçar les comunicacions transversals i no el predomini de l'esquema radial actual, des de la connurbació barcelonina.

ACCIONS ESTRATÈGIQUES

- Revisar el principis de l'ordenació territorial per tal que sigui transversal i prioritzi la sostenibilitat i resiliència ecològica i ambiental, de la qual depèn la sostenibilitat social i econòmica.
- En l'avaluació ambiental estratègica no admetre alternatives que comportin impactes negatius severos i fomentar totes les opcions raonables que comportin impactes positius. Això requereix reforçar la independència dels òrgans administratius competents i dotar a llurs resolucions d'un caràcter vinculant.
- Aprovar les directrius de connectivitat ecològica de Catalunya (2006).
- Actualitzar i aprovar i executar el pla sectorial de connectivitat ecològica de Catalunya (incloses les mesures urgents de desfragmentació per facilitar desplaçaments adaptatius relatius al canvi climàtic).
- Elaborar, aprovar i executar el pla sectorial agrari, que ha de protegir tots els millors sòls agrícoles i ramaders (extensius) del país.
- Integar la infraestructura verda en tots els nous plans territorials i plans directors urbanístics, valorant-ne la funcionalitat i incentivant els serveis ecosistèmics més necessaris.
- Promoure el transport col·lectiu de persones i mercaderies amb els mitjans de menys consum energètic: recuperar línies de trens eliminades, millorar les actuals i completar la xarxa de rodalies. Prioritzar les infraestructures de transport col·lectiu per davant de les infraestructures viàries.
- El 2030 assolir una quota modal de mobilitat sostenible en dia feiner del 70% en desplaçaments per treball i del 80% en desplaçaments personals quotidians, i una quota de mobilitat ferroviària de mercaderies de +20%.

REFERÈNCIES

- Generalitat de Catalunya (2010) Estratègia per al desenvolupament sostenible de Catalunya 2026.
- Generalitat de Catalunya (2010) [Anàlisi estratègica de la mobilitat](#)
- Societat Catalana d'Ordenació Territorial (2015) _Document d'alternatives en l'àmbit del territori i l'urbanisme. Síntesi del Fòrum 2012 Catalunya 21
- [Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006–2026](#)
- [Mallarach, JM - Germain, J \(2006\) Bases per les directrius de connectivitat ecològica de Catalunya](#)

Experts consultats

Josep Maria Mallarach

Xavier Carceller

Carme Bigorra

Esteve Corbera