

# Estratègies metropolitanas

JOSEP MAYORAL / Alcalde de Granollers i diputat provincial de Barcelona  
AVUI, 5 de juny del 2008

L'inici de la consulta pública de l'avantprojecte del pla territorial metropolità de Barcelona és un fet històric per dues raons: perquè la seva absència resultava inexplicable en la política territorial catalana i perquè la seva planificació afecta tot Catalunya. I això és així perquè tot i que el seu àmbit abasti el 10% de la superfície de Catalunya, afecta un espai on viu prop del 70% de la població i és on es concentra el gruix de llocs de treball i l'activitat econòmica. A l'inici del procés que ara s'enceta cal subratllar la importància del pla des d'aspectes que van més enllà de les seves propostes concretes.

Per primera vegada la regió metropolitana disposarà d'un pla que ordeni el seu territori aportant una visió de conjunt per abordar els problemes de l'habitatge, la mobilitat o la protecció dels espais naturals. Analitzant el territori com un sistema i no simplement com la suma dels municipis que el formen, a la recerca de l'equilibri identificant i potenciant la funció dels diferents àmbits territorials que la componen. Reconeixent i enfortint el policentrisme de la regió, amb ciutats madures que històricament han cohesionat i articulat el territori metropolità. Buscant i reforçant les dinàmiques complementàries entre la ciutat central, la primera corona metropolitana i l'arc metropolità encapçalat per ciutats com Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró.

El pla s'articula a través de tres sistemes, el d'espais oberts (naturals), el d'assentaments (ciutats i pobles) i el de les infraestructures de mobilitat

(ferroviàries i carreteres). El fet rellevant és que aquests sistemes estan formulats d'una manera innovadora: cada un té en compte l'altre. Com matrius necessàriament complementàries. Així el futur creixement dels pobles i ciutats es preveu en funció de com els seus potencials augments de població i llocs de treball poden ser servits pel transport ferroviari i rodat, i també com aquestes infraestructures i creixements se situen sobre el territori respectant els seus valors ambientals i paisatgístics, entenent que aquests són en definitiva els que ens garanteixen la qualitat de vida.

Una de les propostes més significatives del pla és que protegeix, pels seus valors naturals, el 75% del sòl de la regió metropolitana, així com les estratègies del creixement urbà i el nou traçat de l'anomenat ferrocarril orbital que enllaçarà Vilanova i la Geltrú amb Mataró, passant entre d'altres municipis per Vilafranca del Penedès, Martorell i Granollers, evitant així el pas obligat de molts ciutadans per la ciutat de Barcelona. Una de les múltiples propostes que posen -per fi- el ferrocarril com a vector imprescindible de la mobilitat del país, al costat d'una xarxa viària que aposta decididament per la transversalitat.

L'avantprojecte ha estat possible gràcies al mètode amb què s'ha elaborat. La Comissió d'Ordenació Territorial, responsable de formular-lo, és un òrgan paritari format per la Generalitat i l'administració local. Així el pla és el resultat del consens, de compartir els problemes i oportunitats sobre la regió metropolitana, sota criteris de sostenibilitat, buscant conjuntament solucions i propostes. Es tracta d'obrir una nova etapa en la política territorial del país i de la regió metropolitana, amb la convicció que els millors projectes són, sempre, fruit de la suma de voluntats.