

# Reptes del nou Govern i la política d'infraestructures a la regió metropolitana de Barcelona

Juliol de 2021

Introducció de Xavier Vives

Professor d'Economia, IESE Business School,  
director acadèmic del Public-Private Sector Research Center

## Índex

Presentació .....	4
1. Enquesta .....	9
1.1 Quines creu que són les cinc infraestructures prioritàries per impulsar ara el desenvolupament socioeconòmic de l'RMB/Catalunya? .....	9
1.1.1 Agenda de transformació de les ciutats i el territori.....	10
1.1.1.1 Mobilitat per a les persones .....	11
1.1.1.2 Salut .....	13
1.1.1.3 Habitatge .....	13
1.1.1.4 Turisme i cultura .....	14
1.1.2 Agenda d'infraestructures per a la competitivitat .....	16
1.1.2.1 Transport i logística.....	17
1.1.2.2 Recerca i digitalització .....	19
1.1.3 Agenda de sostenibilitat ambiental .....	20
1.2 Quins són els principals obstacles per tirar-les endavant? Quina solució proposaria per tal de poder superar la manca de consens? Està d'acord amb la política de moratòries?.....	23
1.2.1 Obstacles per impulsar infraestructures .....	23
1.2.2 Solucions per assolir consensos .....	26
1.2.3 Moratòries .....	27
1.3 Què li demanaria al nou Govern de la Generalitat de Catalunya en aquest àmbit? .....	29
Annex I .....	33

## Agraïments

Aquest document, el tercer d'una sèrie de treballs basats en enquestes iniciades al maig del 2020 amb l'arribada de pandèmia<sup>1</sup>, ha estat elaborat pel [Public-Private Sector Research Center](#) (PPSRC) – IESE Business School a partir de la informació aportada per entitats de diversos àmbits professionals com a resposta a una enquesta qualitativa realitzada durant el mes de juny de 2021. L'objectiu principal de l'enquesta és conèixer propostes de projectes en l'àmbit de les infraestructures (en un sentit ampli) a la regió metropolitana de Barcelona (RMB) que permetin impulsar el desenvolupament socioeconòmic de la regió, així com les mesures que hauria de prendre el nou Govern de la Generalitat de Catalunya per tal d'impulsar un creixement econòmic inclusiu, sostingut i sostenible.

Les associacions, organitzacions i institucions que han participat en l'enquesta han estat:

1. [22@Network Barcelona](#). Sr. Enric Urreta, president
2. [Barcelona Centre Logístic](#). Sr. Santiago Bassols, director general
3. [Barcelona Futur](#). Sr. Gerard Esteva, president
4. [Barcelona Global](#). Sra. Aurora Catà, presidenta
5. [Centre Tecnològic de Catalunya](#) (CTecno). Sr. Joan Ramon Barrera, president
6. [CERCA](#). Dr. Lluís Rovira, *executive director*
7. [Cercle d'Economia](#). Sr. Javier Faus, president
8. [Col·legi d'Arquitectes de Catalunya](#) (COAC). Sra. Assumpció Puig i Hors, degana
9. [Col·legi d'Economistes de Catalunya](#) (CEC). Sr. Xavier Subirats, vicedegà
10. [Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya](#) (Camins). Sr. Oriol Altisench, degà
11. [Col·legi / Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya](#) (EIC). Sr. Jordi Renom i Sotorra, president, i Sr. Josep Canós, degà
12. [Eurecat Centre Tecnològic de Catalunya](#). Sr. Xavier Torra, president
13. [FemCAT](#). Sra. Elena Massot, presidenta, i Sra. Teresa Navarro, directora general
14. [Fundació Hàbitat3](#). Sra. Carme Trilla, presidenta
15. [ICREA](#). Sr. Emilià Polà, *executive director*
16. [Port de Barcelona](#). Sr. Santiago García-Milà, subdirector general
17. [RACC](#). Sr. Josep Mateu, president
18. [Societat Econòmica Barcelonesa d'Amics del País](#) (SEBAP). Sr. Guifré Lloses i Fontich, director
19. [Universitat Autònoma de Barcelona](#) (UAB). Dr. Javier Lafuente, rector, i Sr. Xavier Ariño, cap del Gabinet del Rector de la UAB
20. [Universitat Pompeu Fabra](#) (UPF). Dr. Oriol Amat, rector

Des del PPSRC volem agrair-los la seva participació.

---

<sup>1</sup> El resultat de la primera enquesta, *La resposta de la ciutat a la crisi del Covid-19. Propostes econòmiques de 26 economistes*, es va publicar el maig de 2020; el de la segona, *Fons NGEU. Set eixos per impulsar l'economia de la regió metropolitana de Barcelona*, el gener de 2021.

## Presentació

Xavier Vives<sup>2</sup>

La regió metropolitana de Barcelona (RMB) i Catalunya es troben actualment en un moment crucial per tal de definir el seu futur econòmic i des del PPSRC de l'IESE volem ajudar a canalitzar el debat i donar veu a les demandes de la societat civil en l'àmbit socioeconòmic i, en particular, en aquelles infraestructures considerades essencials per al creixement econòmic.

A l'enquesta realitzada pel PPSRC a finals 2020, [Fons NGEU. Set eixos per impulsar l'economia de la regió metropolitana de Barcelona](#), es va posar de manifest que l'RMB havia d'optar per un model de creixement basat en l'atracció del talent i l'impuls de les indústries netes i dels serveis d'alt valor afegit. Aquest model ha de permetre millores en la productivitat i, per tant, un creixement sostingut del benestar dels ciutadans de l'RMB.<sup>3</sup>

Des de llavors, el context sociopolític ha canviat amb l'aparició de nous debats i la formació de Govern a Catalunya. Segons una enquesta publicada el maig del 2021 pel Col·legi d'Economistes, respecte a la pregunta sobre els tres principals problemes que té actualment l'economia catalana, els enquestats veuen en segon lloc la situació política (un 54%, en comparació amb un 37% el maig del 2020) per darrere de la Covid-19; en quart lloc, després de l'atur (44%), el dèficit fiscal (36%); en cinquè lloc, la manca de reformes estructurals (29%); i, en sisè lloc, les infraestructures i comunicacions (15%). En la mateixa enquesta una altra pregunta plantejava les estratègies de reactivació i transformació de l'economia catalana a partir dels fons europeus Next Generation, a la qual els enquestats van respondre que calia aplicar polítiques d'innovació (52%), millora de la competitivitat (50%) i infraestructures (42%).

Així doncs, la inversió en infraestructures és un element central en la discussió sobre el futur econòmic de l'RMB, com s'ha pogut comprovar recentment i, a títol d'exemple, amb el debat obert al voltant de la necessitat de construir o ampliar les següents infraestructures i algunes normatives<sup>4</sup>:

- Ampliació de l'aeroport del Prat (Josep Tarradellas)
- Instal·lacions per generar energies renovables
- Nous hotels i llicències a Barcelona
- Projecte del Museu de l'Hermitage
- Ampliació de l'Hospital Clínic

Alguns d'aquests projectes, com l'ampliació de l'Hospital Clínic o el projecte del Museu de l'Hermitage, porten molts anys en discussió sense que s'hagi pres cap decisió al respecte. El primer projecte porta discutint-se més d'una dècada i el segon, nou anys. És possible que aquest darrer entri en un procés de litigiositat i acabi en via morta, aturant les inversions previstes. Altres, com els projectes d'energies renovables, han estat estancats també una dècada. Mentre hi ha un reclam

---

<sup>2</sup> Xavier Vives és professor d'Economia i Finances a l'IESE Business School i director acadèmic del PPSRC.

<sup>3</sup> La Vanguardia se'n va fer ressò sota el títol "La societat civil demana un pacte entre el sector públic i el privat a Barcelona".

<sup>4</sup> Vegeu l'annex per llegir més informació sobre cadascun dels projectes.

generalitzat per afavorir l'augment de la generació d'energia a través d'energies renovables a Catalunya, el 2019 només van representar el 16% de l'electricitat produïda total —per un 37% a la resta d'Espanya. En relació amb els hotels i allotjaments, a Barcelona hem vist com, abans de la pandèmia, les limitacions i restriccions a l'obertura de nous establiments van portar a un increment dels preus al congelar l'oferta com a resultat de les moratòries establertes, mentre que la demanda d'allotjament seguia creixent. Sembla una conseqüència no volguda de la política de restricció de l'oferta, que ha impedit que cadenes internacionals de prestigi s'instal·lessin a la ciutat. Aquests només en són uns exemples; cal afegir les demores en infraestructures de connectivitat importants, com ara l'estació de La Sagrera o la reforma de l'estació de Sants, per no parlar de la línia 9 del metro o la implementació de la promesa T-Mobilitat.

Aquests projectes han generat posicions oposades entre diferents grups polítics i d'interès en discussions amb un alt contingut polític i sense gaires matisacions. Aquestes posicions enfrontades entre grups amb interessos legítims cal que siguin redirigides per tal d'evitar la parització d'infraestructures que poden ser crítiques per al desenvolupament econòmic i social a través de processos negociadors en els quals les parts implicades trobin una resolució, com a mínim, parcial, de les seves demandes.

La formació d'un nou Govern de la Generalitat de Catalunya, la nova situació socioeconòmica després d'haver passat els pitjors moments de la pandèmia i la imminent arribada dels fons NGEU suposen una gran oportunitat per afrontar aquests reptes i treballar de manera conjunta en favor d'un major benestar per a tots els residents de l'RMB i de Catalunya.

Per aprofundir en el debat sobre les infraestructures des del PPSRC es va plantejar a associacions, organitzacions i institucions representatives les tres qüestions següents:

- Quines creu que són les cinc infraestructures prioritàries per impulsar ara el desenvolupament socioeconòmic de l'RMB/Catalunya?
- Quins són els principals obstacles per tirar-les endavant? Quina solució proposaria per tal de poder superar la manca de consens? Està d'acord amb la política de moratòries?
- Què li demanaria al nou Govern de la Generalitat en aquest àmbit?

Les respostes obtingudes mostren que la societat demanda un lideratge polític fort amb una visió a llarg termini que permeti fer una reflexió sobre quina RMB i quina Catalunya volem tenir.

Les respostes a la primera pregunta es poden agrupar en tres eixos, inspirats en la resposta donada pel Col·legi de Camins, Canals i Ports, tenint en compte una concepció àmplia de les infraestructures com a instruments al servei de les persones:

- Infraestructures per a la millora de la qualitat de vida: aquestes defineixen una agenda de transformació de ciutats i territori en mobilitat, salut, habitatge, turisme, cultura i esports.
- Infraestructures per a la competitivitat: aquestes defineixen una agenda d'actuacions en transport i logística, recerca, innovació i digitalització.
- Infraestructures per a la sostenibilitat ambiental i la transició ecològica: aquestes defineixen una agenda d'accions en l'àmbit de les energies renovables, l'economia verda i la preservació dels ecosistemes i la biodiversitat.

Naturalment, les agendes s'entrellacen. Per exemple, la qualitat de vida a l'RMB i Catalunya és un actiu principal per atraure talent i fer-les competitives, així com la innovació necessària per impulsar l'economia verda farà l'RMB i Catalunya igualment més competitives. Tanmateix, també hi ha tensions entre infraestructures de transport, com l'ampliació de l'aeroport, i la preservació d'ecosistemes, que s'han de resoldre satisfactòriament. Així mateix, en l'economia del coneixement hi ha infraestructures intangibles que són transversals a diversos sectors econòmics, ja que estan basades en capital intel·lectual i humà i afecten les tres agendes. N'és un exemple la modernització de les PIMES.

Les respostes rebudes, amb les seves matisacions, susciten una coincidència més gran en les següents infraestructures:

- En l'Agenda de transformació de ciutats i territori destaquen la millora dels trens de Rodalies i l'ampliació de l'Hospital Clínic i, en menor mesura, l'impuls dels museus, com ara el projecte de l'Hermitage.
- En l'Agenda d'infraestructures per a la competitivitat destaquen l'ampliació de l'aeroport, per tal de tenir un *hub* de vols de llarg radi, i el Corredor Mediterrani, amb connexions als ports de Tarragona i Barcelona, seguits de la millora de les connexions del Port de Barcelona, les infraestructures de digitalització, com el 5G i la finalització del desplegament de la fibra òptica, i el desenvolupament d'infraestructures de recerca, com, per exemple, el pol de coneixement associat al Síncrotró Alba o la Ciutadella del Coneixement.
- En l'Agenda de sostenibilitat destaca el desenvolupament sense complexos de les energies renovables, l'eòlica i la preservació dels recursos hídrics amb una planificació coherent.

A més a més, en cadascuna de les agendes hi han moltes més propostes que estan reflectides en la segona part del document, com ara la creació d'un parc públic d'habitatge de lloguer i l'impuls de les infraestructures culturals i esportives per donar servei a la ciutadania i atraure un turisme millor en la primera agenda, i la rehabilitació energètica d'edificis en la tercera agenda.

Es constata sobretot un consens bastant ampli pel que fa a les infraestructures necessàries de transport, tant de persones com de mercaderies. La qüestió és que moltes d'elles queden estancades o pateixen grans demores que no sempre són atribuïbles a la manca de pressupost. Aleshores, quins són els obstacles a la posada en marxa d'aquestes infraestructures?

L'obstacle més mencionat prové de l'excessiva politització dels debats, acompanyada del cicle electoral i la manca de lideratge. A continuació, es menciona la manca de projecte de país i les dificultats de finançament autonòmic, entre les quals es destaca el dèficit fiscal de Catalunya. Finalment, es posen de manifest les dificultats associades a processos administratius i burocràtics que porten massa vegades a la no execució del pressupost aprovat. Aquesta ineficiència pot quedar amagada per la manca d'avaluació del grau d'assoliment dels compromisos establerts i dels efectes de les polítiques públiques.

Les situacions de bloqueig reflecteixen la manca de lideratges clars, la falta d'anàlisi rigorosa i un excés de partidisme en la competència política. Es percep una incapacitat per tirar endavant projectes transformadors que generin un consens suficient i siguin coherents amb un model territorial en el llarg termini. Hi ha dificultats per fer prevaler l'interès general per sobre dels interessos sectorials o particulars pel fet de ser moltes les parts que poden bloquejar un projecte que pot ser positiu globalment, però que suscita l'oposició de parts interessades. Això passa en especial quan el projecte dona beneficis a llarg termini però genera molèsties i sacrificis a curt termini, en particular, a alguns sectors o territoris. Per evitar la paràlisi, FemCAT proposa generar un espai de diàleg per tal d'evitar que el desenvolupament dels projectes necessiti molts "sí" per tirar endavant i molt pocs "no" per quedar estancat. Un instrument útil per superar el bloqueig és la compensació dels sectors afectats, si s'escau.

Altres possibles solucions per superar el bloqueig són fer una preparació més neutra i tècnicament rigorosa de les temàtiques a tractar, incorporant entitats i experts independents, i, en el seu cas, les mediacions per part d'entitats, incloent-hi les internacionals, d'experiència i prestigi reconeguts.

La política de moratòries es percep majoritàriament com un instrument que, més que solucionar els problemes, els posposa. En tot cas, pot ser un indicador o bé de manca de lideratge, o bé de manca de capacitat de generar consens. Les moratòries haurien d'estar ben definides, tal com proposa FemCAT, amb un compromís clar de quan s'aixecaran i sota quines condicions. Per exemple, tenir els estudis pertinents del tema, poder aconseguir determinats elements considerats imprescindibles o obtenir compensacions per als possibles sectors perjudicats (aquí els fons NGEU poden ajudar molt). Una bona planificació no rígida i la programació de les inversions també pot ajudar a evitar moratòries.

Finalment, en relació amb les demandes que les institucions de la societat civil fan al nou Govern de la Generalitat, n'hi han tres que sobresurten: la definició de projectes transformadors amb perspectiva de llarg termini; l'assoliment de consens polític, pactes, diàleg i estabilitat institucional; i l'impuls a la col·laboració publicoprivada. També és demana més lideratge en temes econòmics més enllà de les reivindicacions polítiques, la professionalització de la direcció pública, la millora del funcionament de l'Administració reduint burocratització i la predictibilitat en les lleis i reglamentacions.

El projecte d'ampliació de l'aeroport proporciona un bon exemple que recull les principals preocupacions plantejades pels enquestats. Està clar que fer de l'aeroport un *hub* per a vols de llarg radi és bo tant per tenir un turisme millor i amb un component cultural més elevat, com per atraure talent en l'economia del coneixement, l'ecosistema d'*startups* i la promoció de Barcelona com a centre d'excel·lència d'educació superior. Una vegada fixat l'objectiu, que genera un gran consens en les institucions enquestades, encara que no total, s'ha de veure com es pot implementar i s'han d'explicar clarament les opcions i els conflictes potencials als ciutadans. Hi ha una afectació a un ecosistema i de biodiversitat important a l'entorn de La Ricarda. S'ha de veure si les compensacions proposades són suficients i, si hi ho són, com s'implementen, àdhuc per avançat, doncs els precedents no són satisfactoris. Si no ho fossin, aleshores cal considerar l'opció B, veure com la reconfiguració de les pistes per acollir els vols de llarg radi augmentaria els nivells de soroll de les urbanitzacions properes, i com es podria compensar els perjudicats. Finalment, si es descarta el projecte, s'ha d'explicar quines seran les conseqüències per a l'RMB i Catalunya en general.

En resum, hi ha un consens ampli, encara que no absolut, en els projectes a tirar endavant, però hi ha molts obstacles per fer-los realitat. Cal lideratge i assumir costos polítics des de les instàncies dels governs per endegar projectes que són bons a llarg termini, però que poden presentar costos concentrats en alguns sectors i parts del territori, sobretot, a curt termini. Aquests sectors i zones han de ser compensats i poden ser-ho amb l'ajuda dels fons europeus, sempre que els projectes siguin transformadors. Els governs, a tots els nivells, han de ser capaços de gestionar la complexitat. La resposta no pot ser decretar una moratòria a veure si el pas del temps proporciona una solució.



## 1. Enquesta<sup>5</sup>

A continuació es recullen les respostes rebudes de les associacions, institucions i organitzacions enquestades.

### 1.1 Quines creu que són les cinc infraestructures prioritàries per impulsar ara el desenvolupament socioeconòmic de l'RMB/Catalunya?

Aquesta secció té per objectiu conèixer quines són les infraestructures que són considerades prioritàries pels enquestats i que poden tenir més impacte sobre el desenvolupament socioeconòmic de l'RMB.

La identificació de projectes hauria de tenir en compte que Catalunya s'estructura a partir d'un sistema metropolità d'abast global, a partir d'una gran ciutat central i una sèrie de nodes metropolitans que formen una gran àrea (RMB) de 5,5 milions de persones, assenyalen des del Col·legi de Camins. Així, continuen, *“cal tenir present també l'existència d'una xarxa de ciutats mitjanes i petites repartides per tot el país, que constitueixen nodes significatius en termes d'habitants, producció, llocs de treball i serveis públics i que, en la seva escala, estructurin realitats territorials que equilibren i cohesionen les diferents àrees rurals”*.

Alhora, també cal adoptar una concepció àmplia de les infraestructures, més enllà de considerar únicament aquelles amb un elevat impacte econòmic directe, incloent-hi també aquelles infraestructures amb més impacte social que permeten millorar la qualitat de vida de les persones, assenyalen des de CERCA, Cercle i FemCAT.

A partir de l'informe elaborat pel Comitè Assessor Catalunya-Next Generation EU (CONEXT CAT-EU) de la Generalitat de Catalunya, des del Col·legi de Camins proposen classificar les infraestructures en tres agendes diferenciades a través de programes d'inversió transformadors: model territorial equilibrat i resilient; model econòmic sostenible i equitatiu, que tingui en compte l'heterogeneïtat i les diferents realitats urbanes de Catalunya; i, finalment, model de transició ecològica del país, també com a factor de competitivitat.

En aquesta secció, les infraestructures proposades es dividiran en tres agendes diferents: Agenda de transformació de les ciutats i el territori; Agenda d'infraestructures per a la competitivitat i Agenda de sostenibilitat ambiental.

---

<sup>5</sup> La síntesi de les respostes a l'enquesta ha estat elaborada per Jordi Salvador, *manager* del PPSRC.

### 1.1.1 Agenda de transformació de les ciutats i el territori

#### Ciutats i territori:

- **Mobilitat de les persones:**
  - Inversió en Rodalies
  - Infraestructures d'alta capacitat: línia 9/10 de metro i perllongament L8 de FGC
  - Intercanviador de La Sagrera
  - Digitalització (T-Mobilitat)
  - Xarxa d'autobusos interurbans elèctrics i Park & Ride
  - Node intermodal de comunicacions al Vallès, túnel d'Horta
- **Salut: ampliació de l'Hospital Clínic**
- **Habitatge:**
  - Oferta d'habitatge assequible i de qualitat
  - Col·laboració publicoprivada per incrementar el parc de lloguer disponible
- **Turisme i cultura:**
  - Cap a un nou model turístic. Efectes no desitjats de les moratòries hoteleres
  - Debat sobre el Museu de l'Hermitage
- **Esports: posar en valor el capital acumulat de l'RMB**
  - Centre Municipal d'Esports Nàutics o Parc del Fòrum
  - Cobriment de les rondes i fer instal·lacions esportives

Els projectes amb més suport en l'àmbit de la transformació de ciutats i territori són la millora del servei de Rodalies, l'ampliació de l'Hospital Clínic, la millora de l'accés a l'habitatge a la ciutat, la millora de l'intercanviador de La Sagrera i les connexions metropolitanes i, en menor mesura, l'impuls dels museus, com ara el projecte de l'Hermitage. Les moratòries en l'obertura de noves places hoteleres es veuen desfavorablement, en general.

- En l'agenda d'infraestructures per a la competitivitat destaquen l'ampliació de l'aeroport per tal de tenir un *hub* de vols de llarg radi i el Corredor Mediterrani, amb connexions als ports de Tarragona i Barcelona, seguits de la millora de les connexions del Port de Barcelona, les infraestructures de digitalització, com ara el 5G i la finalització del desplegament de la fibra òptica, i el desenvolupament d'infraestructures de recerca com, per exemple, el pol de coneixement associat al Síncrotró Alba o la Ciutadella del Coneixement.
- En l'agenda de sostenibilitat destaca el desenvolupament sense complexos de les energies renovables, l'eòlica i la preservació de recursos hídrics amb una planificació coherent.

L'Agenda per a la transformació de les ciutats i el territori inclou aquelles actuacions pensades com a eina de progrés social, focalitzades en la millora de la qualitat de vida de les persones, la cohesió territorial, la reducció de desigualtats i la generació distribuïda d'oportunitats, segons la definició proposada pel Col·legi de Camins. Les infraestructures en aquesta agenda han d'afavorir el manteniment i la consolidació d'un model econòmic i social en què tots els ciutadans puguin gaudir d'elevats nivells de benestar i seguretat i esdevenir una eina contra el creixement de les desigualtats i les externalitats negatives que les aglomeracions de població poden generar en una economia.

La qualitat de vida en una ciutat o regió és un dels elements més importants a l'hora d'atraure i retenir talent, en paraules de CERCA. L'existència de centres d'assistència sanitària (Hospital Clínic), equipaments culturals (Museu de l'Hermitage), centres de recerca en ciència i tecnologia i, en general, coneixement, i escoles internacionals millora la qualitat de vida d'una ciutat.

Fer de l'RMB una zona amb una elevada qualitat de vida, que alhora generi prosperitat, passa entre d'altres coses per oferir uns serveis públics i infraestructures de qualitat en els àmbits de mobilitat per a les persones, salut, habitatge, turisme i cultura, i esports.

### 1.1.1.1 Mobilitat per a les persones

Des del Col·legi d'Arquitectes afirmen que, amb l'objectiu d'aprofitar el potencial del territori, hauria de ser prioritari impulsar una xarxa de comunicació, de mobilitat i pública, no només ferroviària, que sigui eficient i eficaç a Catalunya i que connecti els seus principals punts d'interès en poc temps.

La millora de la xarxa de transport ha de facilitar la reducció de les desigualtats territorials, una distribució més homogènia de l'activitat econòmica i de la població a l'RMB i una reducció en el temps de transport, la qual cosa hauria de resultar en un major benestar dels seus ciutadans i en millores de la productivitat del treball. Des del Col·legi d'Arquitectes apunten també que és important que la xarxa a la regió metropolitana no sigui radial, sinó que ha de ser d'interconnexió eficaç i eficient entre ciutats, afavorint així el desenvolupament equitatiu de tota la regió.

Entre els projectes més citats s'inclouen:

- **Millora de la xarxa ferroviària. Rodalies.** Cal resoldre el dèficit de grans infraestructures ferroviàries de transport massiu de viatgers que arrossega l'RMB des de fa més de 20 anys i que està íntimament lligat a bona part de la contaminació i la congestió de les ciutats, segons el Col·legi de Camins. En particular des de Barcelona Global demanen l'execució del Pla de Rodalies (2020) del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA). Aquesta modernització de la infraestructura de la xarxa de Rodalies s'ha de fer urgentment, integrant-la amb l'actual xarxa del metro de Barcelona, segons SEBAP, alhora que es reclama una millora del finançament. Igualment es posicionen des de Barcelona Futur, afirmant que *"el servei necessita una millora urgent i ja fa 11 anys que la Generalitat de Catalunya va assumir les competències de la regulació"*. Des del Cercle assenyalen la importància en termes socials de millorar el servei en aquesta infraestructura: *"Tot el que faci més fàcil, operatiu, econòmic, l'anar i tornar de la feina és una conquesta social"*. Segons el Col·legi d'Enginyers Industrials el programa d'actuació de Renfe i d'Adif preveu la incorporació a Rodalies Catalunya de més de 50 trens que està fabricant ja Alstom, al que cal afegir la remodelació de la seguretat als túnels de Barcelona, les obres de soterrament de les vies de L'Hospitalet de Llobregat, l'eliminació dels passos a nivell de Montcada, i la millora substancial de la comunicació ferroviària en tota la regió de Barcelona.

- **Altres projectes de transport públic ferroviari d'alta capacitat.** Altres projectes amb capacitat de transformar la mobilitat a l'RMB són la finalització de la línia 9/10 de metro, apunten des de Barcelona Global, Col·legi de Camins i el RACC, a la que aquests darrers afegeixen el perllongament de la L8 per connectar els corredors del Baix Llobregat i el Vallès (Plaça Espanya – Gràcia) de FGC. A les infraestructures mencionades des del Col·legi de Camins afegeixen també la connexió dels tramvies de Barcelona. Altres projectes que afavoririen la mobilitat seria la llançadora R-Aeroport, que ha d'unir l'estació de Sants amb la T1 de l'aeroport.
- **La Sagrera.** La finalització de les obres de l'intercanviador de La Sagrera ha de permetre una millora important en la connexió de transports ferroviaris i metro, apunten des d'Eurecat i CTecno, Barcelona Global, el RACC i el Col·legi d'Enginyers Industrials afegeixen a més a més la importància d'urbanitzar i regenerar l'entorn de l'estació.
- **Xarxa de busos interurbans.** En matèria de mobilitat cal destacar també els projectes de millora de la xarxa de busos interurbans i l'electrificació de la xarxa, així com el desplegament de Park & Rides i d'intercanviadors de transport públic en tot el territori, proposen des del Col·legi de Camins. Des del RACC coincideixen també en la importància de desenvolupar un parc metropolità de Park & Ride. Des del Col·legi d'Arquitectes demanen un transport públic, verd i eficient, basat en una xarxa de comunicació i xarxa pública de mobilitat, amb l'ús d'autobusos elèctrics que puguin aprofitar les carreteres ja construïdes.
- **Túnel d'Horta.** Es vol impulsar una nova línia directa de comunicació ferroviària a través de l'obertura d'un túnel a Collserola (túnel d'Horta) que permeti facilitar l'accés cap a Sabadell-Terrassa, assenyalen des de la UAB i Barcelona Futur.

Altres projectes proposats per alguna de les entitats són **el node intermodal de comunicacions al Vallès**, que hauria de permetre una millor redistribució de viatgers i de l'entrada de mercaderies a Barcelona segons la UAB, alhora que s'optimitzen les autopistes, les línies de tren (FFCC i RENFE) i la xarxa de busos; accelerar els projectes de **digitalització**, incloent-hi la culminació de projecte de la T-Mobilitat, segons el Col·legi de Camins; la **connexió amb el Pirineu**, considerada imprescindible per a Barcelona; o la **transformació urbana** a través del disseny de superilles, els futurs projectes d'avingudes metropolitanes o el desplegament de xarxes de vies ciclistes, per exemple. Aquestes infraestructures són essencials segons Camins per al desenvolupament de projectes de regeneració urbana i la reducció del trànsit privat.

En totes aquestes propostes cal no oblidar que un element important en l'àmbit de les infraestructures és considerar el dèficit de finançament de l'operatiu i, en particular, el dèficit de finançament de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM)<sup>6</sup>, al qual també cal donar solució, remarquen des del Col·legi de Camins.

---

<sup>6</sup> Des del Col·legi de Camins aposten per aprovar una llei de finançament amb contribució de totes les administracions al sistema actual de copagament (50/50 aproximadament).

### 1.1.1.2 Salut

L'actual pandèmia ha posat de manifest la fragilitat de recursos del nostre sistema sanitari i ha exigit als professionals uns esforços extraordinaris. Tot el que sigui una millora en les infraestructures disponibles ha de ser potenciat i cal donar-li prioritats, segons ICREA i SEBAP. En particular, assenyalen des de la UPF que cal l'ampliació de l'Hospital Clínic de manera urgent per tal de donar els serveis que la societat necessita.

Segons el Cercle, cal posicionar el nou Hospital Clínic com a hospital de referència al sud d'Europa, i es lamenten de l'oportunitat perduda per no haver utilitzat els terrenys de l'antiga presó Model. Des del Cercle consideren també que els equipaments han d'estar al centre de la ciutat i que cal facilitar la construcció d'habitatge assequible a prop d'aquests equipaments per donar servei als milers de treballadors que no poden fer trasllats d'una hora durant el seu torn de treball o abans d'iniciar o després de finalitzar la seva jornada laboral.

Des del Col·legi d'Arquitectes afirmen que l'ampliació de l'Hospital Clínic és un tema molt important per a la ciutat, però que, en determinades ubicacions, pot afectar elements patrimonials, arquitectònics i espais verds consolidats urbans. Per gestionar aquests impactes, continuen des del Col·legi, cal definir el model hospitalari i de docència i, a partir d'aquí, establir opcions de mediació per arribar a un consens entre les parts implicades.

Des de CERCA apunten que, més enllà de la pandèmia i dels problemes conjunturals de gestió que se'n deriven, com a societat tenim per endavant el repte demogràfic. En una societat envellida *"la gestió de la salut de la població tindrà un repte monumental en els propers anys i cal, en la mesura del possible, anticipar-se per estar preparats per afrontar-ho"*. Per això consideren que serà important iniciar processos innovadors, als quals pot ajudar promoure processos de clusterització entre empreses del sector, segons BCL.

### 1.1.1.3 Habitatge

Des Barcelona Global consideren necessari el desenvolupament d'habitatge assequible a la RMB. Igualment es posicionen des del Col·legi de Camins considerant que el primer objectiu en aquest camp hauria de ser dotar els habitants dels diferents pobles i ciutats de Catalunya d'una oferta d'habitatge de qualitat i assequible i d'un hàbitat urbà de qualitat i saludable.

Per tal d'assolir aquest objectiu des de la Fundació Hàbitat3 i el Col·legi d'Economistes es demana la creació de parc públic d'habitatge de lloguer; en la mateixa línia es posiciona el Cercle (veure 2.1.1.2 Salut), emfatitzant la importància que hi hagi habitatge assequible prop dels grans centres de salut, atesa la menor flexibilitat horària que hi tenen els treballadors, especialment, aquells menys qualificats. Des de la Fundació Hàbitat3 afirmen que cal apropar-se a estàndards de europeus pel que fa al mercat de lloguer; en dades de 2017, a Espanya el mercat de lloguer representava el 22%, mentre que a Europa occidental aquesta xifra estava en el 33%.

La segona enquesta publicada pel PPSRC recollia<sup>7</sup> també la reivindicació d'incrementar el lloguer social a partir de l'informe *Reptes i limitacions de la promoció i gestió d'habitatges de lloguer social a Catalunya*<sup>8</sup>, dirigit per Carme Trilla, on s'afirma que els propers quinze anys 315.000 llars poden quedar excloses del mercat lliure d'habitatge i no podrien fer front al pagament del lloguer. Trilla assenyalava la urgència tant de destinar fons a la rehabilitació com a l'impuls de l'habitatge de lloguer per tal de reduir la desigualtat i millorar la cohesió social. El lloguer social actualment representa només l'1,5% del parc d'habitatge, el més baix de tota Europa. Entre les mesures per incrementar l'oferta d'habitatge en lloguer sense perjudicar el propietari es proposava donar garanties públiques als propietaris de pisos per tal que els posin en lloguer, oferir descomptes en l'impost de béns immobles per posar els pisos en lloguer i donar avals públics per impagament, si s'estableix un preu per sota del de mercat.

Des de la Fundació Hàbitat3 es fan ressò que tant l'acord per constituir el nou Govern de la Generalitat com les noves línies de treball del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana aposten per un reforç pressupostari clar de les polítiques d'habitatge i hi ha consens per fer front als greus problemes d'accés i pèrdues d'habitatge.

#### 1.1.1.4 Turisme i cultura

La ciutat de Barcelona ha assolit una posició destacada a Europa i al món com a destinació turística, amb un creixement especialment accelerat els anys anteriors a l'arribada de la pandèmia. El creixement d'aquesta activitat econòmica ha permès un increment dels ingressos de la població i la creació de llocs de treball. Això, però, ha generat alguns efectes negatius no desitjats, com assenyalaven Germà Bel i Ferran A. Mazaira en un recent article resum d'un article científic a la revista *5cèntims*<sup>9</sup>, on afirmaven que el turisme podia anar associat a “un increment de la pol·lució i la congestió, l'increment del crim i d'actes incívics, la pressió sobre alguns serveis públics proveïts per les administracions”, com el transport públic i, fins i tot, “una pressió a l'alça en el mercat immobiliari” en determinades zones.

Atesos aquests efectes no desitjats, des del SEBAP es proposa apostar per un turisme de qualitat i una reconversió del sector cap a un turisme de més valor afegit, més sostenible i

---

<sup>7</sup> PPSRC (2021). *Fons NGEU. Set eixos per impulsar l'economia de la regió metropolitana de Barcelona*. Gener de 2021.

<sup>8</sup> Trilla, C. (directora). *Reptes i limitacions de la promoció i gestió d'habitatges de lloguer social a Catalunya*. Coordinació: Fundacions d'Habitatge Social (Cohabitac) i Taula d'Entitats del Tercer Sector Social de Catalunya.

<sup>9</sup> “[Els efectes de la moratòria de construcció d'hotels a Barcelona: mesura antiturisme o protecció de la indústria local?](#)”, *5cèntims*, 29 de juny de 2021, a partir de Germà Bel, Stephan Joseph i Ferran A. Mazaira-Font (2021). “The effects of moratoriums on hotel building: an anti-tourism measure, or rather protection for local incumbents?”, *Applied Economics Letters*.

més variat, sense reduir la seva aportació al PIB de la ciutat<sup>10</sup>. Per tal d'avançar en aquest model, una opció és construir infraestructures de primer nivell mundial en ciència, art i cultura, que són fonts d'atracció de visitants d'alt valor afegit, segons CERCA. Malgrat això, transformar el sector turístic i alhora mantenir la seva contribució al PIB pot presentar dificultats a curt termini, ja que pot requerir renunciar a fonts d'ingressos actuals per mirar d'augmentar els ingressos futurs.

En aquest context han sorgit a la ciutat de Barcelona dues visions oposades sobre el futur del turisme a la ciutat. Mentre uns destaquen els efectes negatius provocats pel turisme, els altres emfatitzen els efectes nets positius del turisme, malgrat les externalitats negatives que pugui tenir. Actualment són dues les propostes polítiques que exemplifiquen aquests dos posicionaments oposats: les moratòries hoteleres i el projecte del Museu de l'Hermitage.

- Moratòries hoteleres<sup>11</sup>

Segons el Col·legi d'Arquitectes, el model turístic dels darrers anys de la ciutat ha estat hostil amb el teixit local i segurament és possible aprofitar la postpandèmia per fer una reflexió i arribar a un consens del model turístic que necessiten Barcelona i la regió metropolitana.

Mentre uns grups aposten per actuar en el tema de les llicències dels hotels i dels pisos turístics amb l'objectiu de millorar la qualitat de l'activitat turística a la ciutat, des del Col·legi d'Economistes proposen facilitar noves llicències hoteleres, ja que *“un model turístic de qualitat necessita de grans projectes hotelers de categories superiors, alguns dels quals malauradament hem perdut (com el cas del Four Seasons)”*, mentre reconeixen la necessitat de mantenir un equilibri entre l'activitat hotelera i la resta d'activitats econòmiques, així com els usos residencials. Segons el mateix Col·legi d'Economistes, *“cal prioritzar la creació i renovació de places hoteleres de major categoria, i en cas de voler limitar el creixement de places hoteleres, [cal que] s'opti per afavorir l'amortització de les places de menor categoria, en comptes de moratòries o limitacions indiscriminades”*.

- Projecte Museu de l'Hermitage

L'atracció d'un turisme de major qualitat ha d'anar associat a un turisme de congressos, de treball, d'educació i acadèmic, d'oci i d'interès cultural, segons SEBAP. Un potencial element d'atracció de nous turistes pot ser la instal·lació del Museu de l'Hermitage a les instal·lacions del Port de Barcelona. Segons el Col·legi d'Economistes, l'obertura del museu permetria una millora de la qualitat del turisme de Barcelona pel fet d'ampliar l'oferta cultural de tipus global. Així, des del mateix Col·legi consideren que una iniciativa privada en aquesta direcció,

---

<sup>10</sup> L'any 2019, el sector turístic va aportar un 15 % al PIB de Barcelona, que va arribar a un total de 87.404 milions d'euros. Això significa que el turisme va generar uns 13.110 milions de negoci (el 12% del PIB l'any 2019 i més de 350.000 llocs de treball a Catalunya).

<sup>11</sup> El juny de 2015 es va congelar la concessió de llicències per construir nous hotels. Malgrat que la moratòria era inicialment per un any, va ser estesa i ampliada pel Pla Especial Urbanístic d'Allotjaments Turístics (PEUAT) de 2017.

especialment si aquesta col·labora activament amb altres actors culturals de la ciutat, hauria de ser benvinguda.

Des del Col·legi d'Arquitectes, sense posicionar-se en contra de la posada en funcionament d'un projecte cultural a les instal·lacions del port, consideren que hi ha suficients veus, tant a favor com en contra, per tenir dubtes de la viabilitat del projecte en la ubicació i en la fórmula de franquícia escollits.

### 1.1.1.5 Esports

Barcelona va assolir amb els Jocs Olímpics de 1992 la categoria de ciutat mundialment reconeguda pel seu compromís amb l'esport i la seva capacitat d'organitzar actes esportius al més alt nivell. Barcelona i la seva regió metropolitana han de posar en valor aquest capital acumulat.

Cal prioritzar les infraestructures i els equipaments esportius que fomentin la pràctica esportiva i l'esport de base, consideren des de Barcelona Futur. Per això és important la posada en pràctica de les següents infraestructures:

- El Centre Municipal d'Esports Nàutics o el Parc del Fòrum, dos espais que impulsarien l'activitat esportiva, la innovació i la recerca, la formació i la integració social.
- El cobriment de les rondes i la construcció d'instal·lacions esportives, ja que Barcelona en té un dèficit enorme, perquè és la ciutat de Catalunya i probablement de l'Estat amb menys equipaments esportius en funció de la seva població. És un dèficit estructural pel qual molts clubs i entitats de la ciutat s'han vist expulsats.

### 1.1.2 Agenda d'infraestructures per a la competitivitat

#### Infraestructures per afavorir guanys de competitivitat:

- Transport i logística
  - Aeroport *hub* de vols de llarg radi, respecte al patrimoni natural i arquitectònic
  - Corredor Mediterrani
  - Xarxa ferroviària per a mercaderies i terminals intermodals
  - Ampliació del Port de Barcelona, desenvolupament del sòl logístic industrial
- Recerca i digitalització
  - Centres de recerca: Parc Alba, Parc Científic de la Ciutadella del Coneixement
  - 5G i finalització del desplegament de la fibra òptica
  - Inversió en intangibles per mantenir la infraestructura empresarial (PIME)



Els projectes d'infraestructures de transport amb més suport són l'ampliació de l'aeroport per convertir-lo en un *hub* de vols de llarg radi, el Corredor Mediterrani i l'ampliació i millora de les connexions del Port de Barcelona. Pel que fa a les infraestructures de recerca i digitalització, destaquen el desplegament de la fibra òptica per tot el territori, així com del 5G, i infraestructures destinades a la recerca, com ara la creació d'un pol de coneixement al voltant del Sincrotró Alba o la Ciutadella del Coneixement.

Catalunya i l'RMB ocupen una situació geogràfica privilegiada d'arribada i pas que permet fàcils connexions amb la resta d'Europa, la resta d'Espanya i inclús les Illes Balears, i això s'ha de posar en valor, segons el 22@. L'Agenda d'infraestructures per a un país competitiu ha d'incloure aquells projectes que puguin afavorir la interconnexió amb les regions properes, estructurant el territori, i afavorir la competitivitat del teixit empresarial, sempre alineats amb l'estratègia del *Green New Deal*, segons el Col·legi de Camins.

L'esperat creixement en la importància de les regions metropolitanes per una possible transferència de competències provinents dels estats i de les ciutats requerirà millorar la mobilitat interna i ha d'esdevenir un element clau per millorar la cohesió territorial, segons SEBAP.

Aquestes infraestructures s'haurien d'implementar en diferents camps: transport i logística, recerca i digitalització.

### 1.1.2.1 Transport i logística

Disposar d'una xarxa d'infraestructures adequada és un element necessari per al bon funcionament del teixit productiu d'una economia, però no suficient. Coneguts són els exemples d'infraestructures que no han generat ni assolit el trànsit esperat, així com tampoc l'activitat econòmica que s'esperava, per l'absència d'un entorn productiu adequat. Les infraestructures cal integrar-les en un model de desenvolupament regional, evitant la construcció del que s'han anomenat "elefants blancs", infraestructures poc utilitzades que acaben tenint uns costos de manteniment que excedeixen el benefici econòmic i social obtingut, amb retorns negatius per a la comunitat.

El disseny d'aquestes infraestructures de transport ha de ser "*sostenible i connectat obeint als interessos de país*", segons CERCA, amb l'objectiu que el territori estigui connectat de forma "*simple, fàcil, ecològica i eficient*". Segons aquest mateix centre, cal abordar l'assumpte de manera global, ja que no té sentit parlar d'aeroport si no està solucionat l'accés ferroviari al mateix o altres infraestructures complementàries. Per això, aposten per una coordinació que permeti la connexió internacional, la interconnexió territorial i la intraconnexió local a través de la connexió dels aeroports. Malgrat la permanent limitació de recursos financers existent, des de CERCA es plantegen donar igual importància a l'ampliació de l'aeroport, a Rodalies o a una connexió per a mercaderies cap a Europa i per l'eix mediterrani si es volen assolir uns nivells de competitivitat elevats.

Les principals infraestructures proposades són:

- **Aeroport hub de vols de llarg radi.** L'ampliació de l'Aeroport del Prat hauria d'incloure accés ferroviari T1, terminal satèl·lit, ciutat aeroportuària i allargament de la tercera pista, apunten des del RACC. Aquesta ampliació hauria de permetre atraure més inversions, talent, empreses i visitants, segons el 22@. Aquesta ampliació, segons SEBAP, no significa només augmentar la quantitat de vols i de passatgers, sinó que ha d'incrementar també les distàncies dels vols que es reben, els motius dels viatges i l'organització de l'aeroport. L'ampliació ha de permetre augmentar l'efecte *hub*, establint connexions directes amb els principals aeroports del món i, en la mesura del possible, respectant la qualitat de l'entorn. Des del Col·legi d'Economistes assenyalen que *"un aeroport ha d'assegurar a mitjà i llarg termini que les condicions tècniques de la instal·lació facin perfectament viables des d'un punt de vista de rendibilitat econòmica els vols de llarg radi, en especial amb Nord-amèrica (EUA i Canadà), Orient Mitjà i l'est d'Àsia (Japó, Xina, Hong Kong, Singapur)"*. No és només una infraestructura al servei del turisme, sinó també de les empreses i l'economia metropolitana, ja que, com mostra l'evidència<sup>12</sup>, la disponibilitat de vols directes amb destinacions internacionals afavoreix la instal·lació d'empreses multinacionals. Des de BCL destaquen també la necessitat d'ampliar la capacitat d'operacions i accessos.

Des del Col·legi d'Arquitectes es mostren més prudents sobre la idoneïtat d'ampliar l'aeroport fins que no hi hagi un estudi clar sobre els objectius de creixement, la interacció amb els altres aeroports i l'impacte mediambiental. Sense tenir aquesta informació no estarien a favor de l'ampliació de la segona pista intervenint en un espai natural com és La Ricarda.

- **Corredor Mediterrani.** Per a ICREA, una de les infraestructures prioritàries hauria de ser la finalització del Corredor Mediterrani. Amb una previsió de finalització el 2025, el seu principal objectiu és el de dinamitzar el transport de mercaderies de Catalunya cap al sud i del sud cap a Catalunya i França, afavorint el transport multimodal permetent les connexions per carreteres i infraestructures portuàries i ferroviàries amb la resta d'Espanya i França. Més enllà de l'impacte econòmic, ha de suposar també una reducció de l'ús del transport que utilitza fonts d'energia d'origen fòssil cap a l'elèctric, apunten el 22@, el Col·legi d'Economistes i BCL. Des del RACC apunten la importància de garantir la interoperabilitat i intermodalitat de la infraestructura, que engloba tant serveis regionals d'altres prestacions per a passatgers, com serveis peninsulars i internacionals d'autopista ferroviària per a mercaderies.

De vital importància és que el Corredor tingui connexions amb el Port de Barcelona, segons BCL. Des del SEBAP assenyalen la històrica reivindicació per a la realització de la infraestructura, assenyalant el suport per part de la UE a la seva construcció. Aquesta infraestructura ha de permetre moure gent i mercaderies de forma simple, efectiva, neta i tan econòmicament com sigui possible, segons CERCA.

---

<sup>12</sup> Bel, G i Fageda, X. (2008). "Getting There Fast: Globalization, Intercontinental Flights and Location of Headquarters", *Journal of Economic Geography* 8(4):471-495.

- **Port de Barcelona.** Des de BCL i el RACC demanen construir nous accessos terrestres (ferroviaris i viaris), noves terminals i electrificació dels molls. Des del Col·legi de Camins proposen el desenvolupament de terminals ferroviàries i projectes d'electrificació del Port de Barcelona.

Altres projectes proposats per les entitats enquestades són **millorar la xarxa ferroviària per a mercaderies**: incorporació de l'ample internacional / estàndard / europeu a la via convencional de Girona a Portbou per poder segregar el tràfic de mercaderies del d'alta velocitat de passatgers, que coexisteixen malament a la via en ample internacional Mollet - TP Ferro; terminals intermodals de La Llagosta i el Penedès i posada en marxa de la terminal de Vilamalla; autopista ferroviària de la llera, que ha de substituir l'actual terminal de Morrot al Port de Barcelona; connexió ferroviària en ample internacional / estàndard / europeu de Martorell / SEAT. **Desenvolupament ràpid de nou sòl logístic industrial** per tal que noves empreses logístiques i industrials s'instal·lin a l'RMB i no busquin altres localitzacions, afirmen des de BCL. Més concretament, des del Port proposen avançar en el parc logístic a El Prat per compensar la manca de sòl logístic a la primera corona, que està provocant que magatzems logístics i de distribució nacionals o multipaís s'estiguin construint a zones competidores com Marsella i Madrid i s'estiguin perdent centenars de llocs de treball. Construcció de la **B-40 o quart cinturó**<sup>13</sup>, que té per objectiu unir les ciutats de la segona corona de Barcelona des de Vilafranca del Penedès a Mataró i que des del Cercle i d'Eurecat consideren que és una infraestructura prioritària. **Projectes de digitalització del transport**, com el projecte de la Vinyeta (Col·legi de Camins); descongestió de certs **nusos viaris** on existeixen concentracions industrials a fi de millorar la mobilitat, que podria portar a millores de la productivitat (exemple: nus Llobregat-Sant Boi, tercer o quart cinturó, túnel de Collserola, etc.), proposen des del Col·legi d'Economistes. El RACC aposta per millorar **l'accessibilitat ferroviària als aeroports de Girona i Reus** i el Col·legi d'Arquitectes **la interconnexió entre els tres aeroports catalans** que permeti donar resposta a les necessitats de mobilitat de la ciutadania, posant en valor les infraestructures ja desenvolupades en el territori (). Millora del **manteniment de l'A-2** entre Barcelona i Lleida, que es troba en un estat inadequat (Cercle).

Finalment, des de FemCAT recorden que totes aquestes noves infraestructures haurien de tenir en compte l'element de descarbonització que aporten tant el transport públic com el transport ferroviari.

### 1.1.2.2 Recerca i digitalització

Algunes de les inversions que poden tenir més impacte a l'RMB i millorar-ne el desenvolupament de l'economia a mig termini són aquelles inversions en recerca i desenvolupament i en digitalització. En paraules de CERCA, *"invertir en ciència i coneixement és invertir en futur"* i ha de permetre fugir del model basat en construcció i turisme i avançar al mateix temps en una economia més diversificada.

---

<sup>13</sup> El primer cinturó es la ronda del Mig; el segon, les rondes; el tercer, la B-30; i el quart, la B-40.

Des de la UAB proposen prioritzar infraestructures, com ara:

- El pol de coneixement de l'Alba, amb la creació d'un districte d'innovació entre el municipi de Cerdanyola del Vallès, el Parc Tecnològic del Vallès, el Síncrotró Alba i el campus de la UAB.
- Un laboratori distribuït d'economia circular a la regió de la B-30, format per una xarxa d'*open labs* en els municipis per treballar conjuntament el repte de la sostenibilitat i el residu zero.

Des de la UPF es demana un impuls del Parc Científic de la Ciutadella del Coneixement (Antic Mercat del Peix). De nou, i com es mencionava en la secció 2.1.2.3, la infraestructura és necessària però no suficient per generar activitat econòmica. Per tal de dotar aquests centres d'activitat calen recursos econòmics i retenir i atraure talent de tot tipus, la qual cosa depèn en gran mesura de la qualitat de vida en una ciutat, com recorda CERCA.

Des de FemCAT assenyalen que un dels principals reptes per al nostre país actualment passa per la digitalització i per la inversió en intangibles. Les empreses han d'invertir en aquest tipus d'actius en una economia del coneixement com l'actual. Per aquest motiu, creuen que cal promoure que les PIMES, infraestructura social i font de cohesió de la nostra economia, facin un bon ús de les infraestructures tecnològiques consolidant-se en l'economia del coneixement. Per tant, cal invertir en un ventall ampli d'infraestructures, no només en grans projectes, sinó també en aquelles destinades a donar servei a PIMES i fer-les resilents.

Un dels elements prioritaris que cal oferir a totes les empreses i residents del territori és el servei de fibra òptica; per això caldrà acabar-ne el desplegament, que, segons Eurecat, és una prioritat. Des de CTecno afegeixen també la importància d'altres infraestructures de connectivitat com el 5G, que han de permetre avançar en la digitalització (FemCAT). Des del Col·legi d'Enginyers Industrials, i per fer un ús òptim de les infraestructures mencionades, consideren important orientar els instruments de finançament públic per a incorporar tecnologies de la Indústria 4.0 i les infraestructures digitals i computacionals.

### 1.1.3 Agenda de sostenibilitat ambiental

**Competitivitat:**

- Transició energètica a les ciutats
- Desplegament de les renovables en l'entorn industrial
- Gestió sostenible de l'aigua (regeneració i reutilització)
- Impuls economia circular
- Preservació dels ecosistemes i biodiversitat: projectes Xarxa Natura 2000 i Delta de l'Ebre

Els projectes amb més suport en l'àmbit de l'Agenda de sostenibilitat ambiental són la posada en marxa d'infraestructures que permetin avançar en la generació d'energia neta, ja sigui d'origen solar o eòlic, així com en la preservació de recursos hídrics amb una planificació coherent.

Segons el Col·legi de Camins, l'Agenda de sostenibilitat ambiental s'hauria de centrar en prioritzar aquelles actuacions que tenen per objectiu principal la lluita contra el canvi climàtic i l'assoliment d'un model de desenvolupament econòmic sostenible, posant les bases d'un país de zero emissions i zero residus, en consonància amb els objectius marcats per la Unió Europea i com a element de competitivitat global (i que han de millorar la qualitat de vida dels residents, alhora que es fa de l'RMB un lloc més atractiu per viure-hi). Les actuacions emmarcades en aquesta agenda corresponen bàsicament al trinomi aigua – residus – energia.

Des del Col·legi d'Enginyers Industrials apunten que cal un desplegament d'infraestructures per a generar energies renovables, eòliques, fotovoltaïques, d'autoconsum, d'emmagatzematge, impuls d'altres vectors energètics, així com d'infraestructures preparades per la demanda de vehicles de mobilitat sostenible.

Els projectes d'infraestructures prioritaris que s'haurien de desenvolupar són:

- **Transició energètica i energia renovable.** Des del Col·legi d'Arquitectes consideren que la transició energètica hauria de ser una de les màximes prioritats, tal com ja requereix la Comissió Europea, i cal fer-ho tant des del territori com des de la ciutat. Segons el Col·legi de Camins cal apostar per les energies renovables i la regeneració energètica d'edificis. Especialment, cal accelerar els projectes d'energia eòlica, que porten molt de retard a Catalunya. El desenvolupament d'aquestes infraestructures ha de permetre reduir la dependència de l'exterior i garantir la sobirania energètica segons el 22@, CERCA i SEBAP, que afirma: *“som un país sense recursos energètics d'origen fòssil i, per tant, dependent de recursos externs i d'energia externa. En canvi, som molt rics en recursos renovables: sol, vent i corrents d'aigua. No té cap sentit que la nostra proporció de generació d'electricitat a partir de fonts renovables sigui la meitat de la d'Espanya i de la zona euro. Cal incrementar molt aquesta proporció, tant per raons de sostenibilitat com de disminució de la dependència. Hem d'acceptar que el paisatge del futur tindrà, aquí i arreu d'Europa, elements nous que hem de saber integrar amb cura”*. El desenvolupament d'aquesta energia renovable per a tothom hauria d'anar acompanyada d'un preu assequible (inclòs IVA reduït) com a la resta de la Unió Europea, ja que, si volem ser competitius, no podem tenir l'electricitat més cara d'Europa, afirmen des de CERCA. D'altra banda, des de SEBAP consideren que, tot i que l'impacte paisatgístic i l'afectació al turisme s'ha de valorar, en un entorn on necessitem més electricitat, i més econòmica, la solució natural, sostenible i renovable ha de ser la guia de la política energètica fonamental. Des del Col·legi d'Economistes apunten que seria important definir quina classe d'emmagatzematge d'energia es tindrà en el futur per desenvolupar aquelles infraestructures que siguin necessàries.
- **Transició energètica i ciutats.** Promoure la transició energètica a les ciutats. Des del Col·legi d'Arquitectes defensen que les ciutats també són claus en el desenvolupament de les renovables. Cal garantir la disponibilitat d'un parc d'edificis existent, que no només ha d'adequar-se a la normativa ambiental existent per frenar les seves emissions contaminants, sinó que ha d'adaptar-se al màxim per ser autosuficient energèticament. A més de la lluita contra el canvi climàtic, amb la rehabilitació i la renovació urbana de les ciutats

s'aconseguiria millorar la qualitat de vida i el benestar dels ciutadans. Recomanen també revisar i transformar les infraestructures d'equipaments existents a les ciutats.

- **Indústria verda.** Des del Cercle apunten que cal desplegar les renovables, ja que la indústria exigirà instal·lar-se on l'energia sigui verda, sostenible i de quilòmetre 0, i que importar l'energia d'Aragó no es una solució. També adverteixen que el compliment de l'Agenda 2030 i 2050 tindrà costos de transició que han de ser avaluats, consensuats i compensats.
- **Recursos hídrics.** Cal garantir a llarg termini l'autosuficiència hídrica de Catalunya, la regeneració i la reutilització d'aigua potable, l'aprofitament d'aqüífers i la dessalinització, segons afirmen des del Col·legi de Camins. Pel que fa a la gestió de l'aigua, tant per a ús humà com industrial, s'espera que hi hagi una gran necessitat de consum d'aigua, malgrat que estigui molt racionalitzat, segons CERCA. Considerant els efectes del canvi climàtic, cal pensar que una gestió eficient d'aquest recurs és fonamental.

Altres projectes proposats són d'**economia circular**, amb l'objectiu d'assolir la generació de zero residus, segons el Col·legi de Camins i BCL, o la **preservació dels ecosistemes i la biodiversitat**, per la qual cosa caldria impulsar els projectes Xarxa Natura 2000 i els de protecció del Delta de l'Ebre, projectes de desenvolupament d'infraestructura verda i projectes de descontaminació de purins, segons el Col·legi de Camins.

Segons el Col·legi d'Enginyers Industrial els criteris d'impuls de la transició energètica s'han de contrastar amb els criteris agrícoles, urbanístics, culturals, mediambientals i de paisatge, per assolir el punt òptim de trobada en termes de qualitat de vida i d'impuls econòmic. El mateix Col·legi considera que el compliment dels objectius climàtics i de sobirania energètica catalana no poden obviar una també necessària participació del territori en la seva articulació per tal d'assegurar i concretar l'equitat econòmica, compensant diferències significatives en paràmetres de generació i consum.

Quant al finançament d'aquestes infraestructures, des de SEBAP afirmen que les inversions en sostenibilitat seran molt ben vistes des de la UE, ja que estan en la línia de les seves prioritats actuals i hauria de ser fàcil poder utilitzar recursos dels fons NGEU.

## 1.2 Quins són els principals obstacles per tirar-les endavant? Quina solució proposaria per tal de poder superar la manca de consens? Està d'acord amb la política de moratòries?

Entre les respostes obtingudes que defineixen l'actual situació socioeconòmica hi destaquen la manca d'una estratègia de desenvolupament econòmic clara, la falta de visió política a llarg termini més enllà del cicle electoral, la politització del debat, la manca d'estudis independents de rendibilitat socioeconòmica de les inversions (que, en ocasions, ha resultat en la construcció d'infraestructures no sostenibles econòmicament) i la necessitat de reformar profundament el funcionament de l'Administració.

Per fer front a aquesta situació, que ens pot portar a la paralització i l'estancament, es demana el disseny d'una estratègia de creixement a llarg termini, polítiques basades en l'evidència, amplitud de mires, afavoriment de polítiques de pacte i diàleg i limitació de l'aplicació de moratòries, que únicament serveixen per posposar la presa de decisions i evitar l'enfrontament polític.

### 1.2.1 Obstacles per impulsar infraestructures

Principals obstacles per al desenvolupament d'infraestructures:

- Manca de lideratge
- Politització del debat i batalla mediàtica
- Manca d'estratègia de desenvolupament econòmic a llarg termini
- Absència de planificació territorial i desequilibris territorials
- Manca de recursos econòmics i finançament autonòmic
- Burocratització de l'Administració
- Manca d'execució pressupost
- Gestors públics subjectes al cicle electoral
- Temps d'espera en l'atorgament de llicències

Entre els principals obstacles per tirar endavant els projectes d'infraestructures, els enquestats destaquen la manca de lideratges forts, la politització del debat i la dependència del cicle electoral, la manca de projectes a llarg termini que generin consens a tot el territori, la falta d'un finançament adequat i la burocratització i els problemes de gestió de l'Administració, que no sempre acaba executant projectes que ja tenen els pressupostos aprovats.

Un dels principals elements que impedeixen el desenvolupament d'infraestructures és la manca d'una estratègia de desenvolupament econòmic a llarg termini de l'RMB, segons BCL.

Segons CERCA, hauria de ser el Govern de la Generalitat qui liderés el disseny de la visió a llarg termini i identifiqués els actors adequats per portar-la a bon termini. Des d'aquest mateix centre es considera que la manca de visió de país afavoreix que els interessos partidistes i institucionals de curt abast resultin els guanyadors. Per tal de definir una visió comuna, apunten que calen consensos que s'obtenen parlant i negociant amb els actors adequats, que han de ser també representatius i que no sempre ho són. Els projectes que

es realitzin han d'encaixar en l'estratègia del territori evitant que interessos d'actors privats (p.ex. AENA) acabin definint la política d'infraestructures en el territori.

El Col·legi d'Economistes destaca també la manca d'una bona planificació territorial a llarg termini pensant en un únic territori europeu i el fet de no conèixer l'impacte positiu que pot tenir per a tota l'economia el desenvolupament d'unes infraestructures en un determinat territori. El mateix es podria dir per a l'àmbit català, on l'RMB i la resta del territori català desenvolupen papers complementaris i dependents l'un de l'altre. En aquest punt, des de la UPF assenyalen com a exemple que els propis governants des de diferents àmbits geogràfics o nivells de govern s'han posicionat en contra d'infraestructures que poden contribuir a generar activitat econòmica. Els interessos locals dominen sobre els interessos globals.

Des del RACC apunten el fre institucional que suposa per a la construcció d'infraestructures estratègiques que des de determinats posicionaments polítics es prioritzi l'avaluació medi ambiental de determinats projectes per sobre de l'impacte negatiu que sobre el progrés econòmic pot tenir la paralització d'una infraestructura. I des del Col·legi d'Enginyers Industrials afirmen que cal l'impuls de les infraestructures crítiques per al desenvolupament econòmic del territori, intentant mantenir l'equilibri mediambiental i territorial tant a la RMB com a tot Catalunya.

En el cas particular de les inversions en infraestructures, segons el 22@ els obstacles a la posada en marxa d'inversions venen determinats pel tipus de projecte i per altres elements, com són:

- **Element polític:** s'ha de treballar per amplis consensos que permetin iniciar els projectes transformadors que necessita Catalunya. Des de Barcelona Global apunten que manca de lideratge polític per impulsar els consensos necessaris per a les inversions corresponents, i que cal fer un millor seguiment de les seves implantacions doncs és un el principal obstacle amb el que ens trobem. Des de la UPF afegeixen que hi ha formacions polítiques i agents socials, així com una part de la població, que estan en contra de la col·laboració publicoprivada que perjudica el desenvolupament d'infraestructures.
- **Element economicofinancer:** la gestió i l'arribada dels fons NGEU no és una garantia, però sí una oportunitat per començar a gestionar projectes vinculats amb sostenibilitat, equitat i creació de comunitat. La caiguda en la recaptació fiscal i l'increment de la despesa per temes sanitaris i ERTOS han generat importants dèficits públics que no permeten grans inversions i obliguen a fer una gestió més eficient dels recursos disponibles. Davant d'aquestes noves dificultats, és probable que certes decisions es posposin fins tenir un entorn econòmic més favorable. Des de la UAB destaquen que la manca de recursos econòmics és un dels principals obstacles, atès que ja hi ha al territori alineació amb els projectes a desenvolupar. Barcelona Futur afegeix que la manca d'un finançament adequat és un dels principals obstacles, ja que l'Estat incompleix sistemàticament inversions que no acaba executant a Catalunya. En termes similars es posicionen des de CERCA, que consideren que el principal



obstacle és no disposar dels recursos suficients a causa de l'important dèficit fiscal existent. Aquest dèficit, alhora, porta al fet que la Generalitat de Catalunya disposi d'uns recursos decreixents i cada cop d'una menor quantitat per gastar discrecionalment en nous projectes.

- **Elements burocràtics.** Des del 22@ apunten que disposar d'un sistema legal garantista com el nostre genera un excés de procediments judicials que fan imprevisibles els terminis d'execució dels projectes. La necessitat de noves normatives i nous reglaments i el ritme de nova creació d'eines legals i de decisió en cas de litigi fa que aspectes que en altres països es resolen mitjançant processos de mediació-conciliació aquí encara no es facin per aquesta via i s'estenguin en el temps. Des de FemCAT afirmen que *"altres vegades, fins i tot amb el consens polític, les infraestructures i altres plans ja pressupostats no es duen a terme per motius que no s'expliquen, simplement, no executant el pressupost o incomplint els compromisos presos"*. Per aquest motiu, proposen avançar cap a elements de governança centrats en l'*accountability*, la sistematització de l'avaluació del grau de compliment dels compromisos establerts. Alhora, caldria evitar que els processos electorals i els canvis de govern paralitzessin el funcionament de l'Administració, cosa que reduiria la ineficiència de les administracions públiques, apunten des de BCL. També des del Col·legi d'Economistes reclamen incrementar la direcció pública professional. En aquesta línia, des de la societat civil, el *think-tank* de l'Institut Ostrom va presentar el passat mes d'abril el manifest "[Per una direcció pública professional](#)", en el qual reclamaven la tramitació del Projecte de Llei d'ordenació del Sistema de Direcció Pública Professional de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, al qual des de BCL afegeixen una millor gestió del talent.

Un factor comú en la dificultat de tirar endavant gran part de les infraestructures proposades, rau en la diferència entre qui genera la necessitat de la infraestructura i el territori on s'implanta, segons el Col·legi d'Enginyers Industrials. Això genera una percepció de manca d'equitat territorial i cal el lideratge de l'Administració per tal d'afavorir l'interès general.

Un altre element important que dificulta la posada en marxa de projectes és la manca d'una visió global que fa que visions parcials i interessos confrontats impedeixin el consens, apunten des del RACC, i posen com a exemple l'ampliació de la tercera pista de l'aeroport, que a part d'altres entrebancs, entra en conflicte amb el projecte del Port de Barcelona d'operar amb grues d'una alçada que superen els límits per l'enlairament i aterratge d'aeronaus a l'aeroport.

Des del punt de vista de l'edificació, apunten des del Col·legi d'Arquitectes, un dels principals obstacles que s'ha agreujat és el temps d'espera en l'atorgament de llicències. D'acord amb la darrera enquesta dels tràmits de llicències a Catalunya elaborada pel Col·legi, els ajuntaments tenen temps de llicència molt superiors als dos mesos, amb situacions de mitjana fins i tot superiors als dotze mesos. Aquest fet dificulta el dinamisme de l'economia, la generació d'ocupació i la posada en marxa de projectes, públics i privats, alguns d'ells, altament prioritaris.

## 1.2.2 Solucions per assolir consensos

Solucions per assolir consensos:

- Generar espais de diàleg permanents
- Cerca de lideratges intel·lectualment potents fora de l'àmbit de la política de partits
- Presa de decisions en funció de l'evidència existent i anàlisis rigoroses per part d'experts i d'agències independents
- Mediació per part d'entitats amb solvència contrastada i experiència reconeguda
- Avaluació del cost de no realitzar o endarrerir determinades infraestructures

Els principals suggeriments per facilitar l'assoliment de consensos passen per generar espais de diàleg, la compensació d'aquells agents o territoris que hagin pogut estar afectats negativament per un projecte d'interès general, la utilització d'arguments tècnics i la incorporació d'entitats independents de reconegut prestigi per donar suport en la presa de decisions en favor de l'interès general.

Des d'Eurecat apunten que, més enllà de la sempre existent limitació en la disponibilitat de recursos, la manca de lideratge clar i la falta d'anàlisi rigorosa en els projectes a avaluar, sumades a decisions polítiques de curt termini per interessos electorals, representen els grans obstacles a l'assoliment de consensos en la construcció d'infraestructures. Davant d'aquesta situació proposen la cerca de lideratges intel·lectualment potents fora de l'àmbit de la política de partits que permetin una anàlisi més profunda de les infraestructures a desenvolupar i que possibilitin una preparació més neutra i rigorosa dels projectes que cal implementar.

La manca de consens és difícil de solucionar quan no hi ha voluntat d'apropar posicions i solucions, sinó de distanciar-se i oposar-se en determinats moments, especialment darrerament, afirmen des del 22@. Com a possibles solucions que permetrien apropament proposen:

- **Prioritzar decisions en base a elements tècnics, no polítics.** Des del Col·legi d'Economistes proposen l'elaboració d'estudis independents i rigorosos i la presa de decisions basades en l'evidència, duent a terme només aquelles que tinguin un retorn positiu. Igualment, des de CTecno afirmen que les inversions només haurien d'estar subjectes a criteris de productivitat i de retorns socials positius. No obstant això, en molts casos estan subjectes a altres condicionants que van més enllà dels paràmetres esmentats. En molts casos, hi ha una manca de consens a nivell institucional, una manca de criteri amb un horitzó a llarg termini, que supedita les esmentades inversions a criteris subjectius o directament partidistes.
- **Incorporar agències independents** a la presa de decisions dotant-les d'un pes important en el procés de presa de decisions, cosa que podria evitar dilatacions en els processos de decisió.
- **Fomentar la mediació** per part d'entitats amb solvència contrastada i experiència reconeguda.

Per tal d'avançar en l'assoliment de consensos es proposa també la creació de taules permanents de diàleg entre les diferents administracions per donar solució i resposta als projectes que afecten el territori, segons Barcelona Futur. Segons el Col·legi d'Arquitectes, el consens és indispensable i es pot buscar a través de taules sectorials, la creació de consells d'experts i assessors, i els processos consultius. Des del RACC afegeixen que caldria comptar també amb el sector privat amb l'encàrrec d'arribar a una proposta única en un termini prèviament marcat.

Sense l'assoliment d'aquests consensos no serà possible impulsar projectes d'infraestructures transformadors i necessaris per al territori, afirmen des del Col·legi de Camins. Des de Barcelona Global apunten però que mentre cal buscar pactes que siguin majoritaris, no hauria de ser necessari el consens total per tirar endavant els grans projectes de país. Des del RACC afegeixen que amb l'objectiu de prioritzar l'interès general, cap de les parts implicades en la negociació hauria de tenir capacitat de veto. Finalment, des del mateix RACC apunten que caldria avaluar en cada gran projecte el cost de no ser realitzat o el cost dels retards en la seva execució.

### 1.2.3 Moratòries

**El resultat de l'enquesta mostra que, majoritàriament, la política de moratòries és en moltes ocasions només un instrument per posposar problemes polítics que tenen com a origen una falta de lideratge o de projecte i una manca de voluntat d'afrontar problemes polítics, i que poden tenir efectes paralitzadors sobre l'economia. Per fer un ús adequat d'aquest instrument normatiu caldria definir amb claredat quan s'utilitzen aquests instruments i sota quines condicions.**

La manca d'una visió i d'un projecte de país té com a conseqüència les moratòries, segons el Col·legi d'Economistes, que considera alhora que és un reflex del poc rigor a l'hora d'emetre normativa. Des del Col·legi de Camins afegeixen que el país necessita certa planificació "no rígida" i projectes en sentit ampli i apunten també a la necessitat de ser capaços de programar inversions (programació tècnica i financera), ja que, sovint, entre els grans plans carregats de bones intencions i els projectes concrets hi falta un projecte entremig, una agenda, un programa, que comprometi tots els actors socials i econòmics mitjançant el consens (prèviament treballat). Des de Barcelona Global apunten que s'ha fet un abús de la política de moratòries fruit de la manca de lideratge i de regulació.

Des de BCL es posicionen en contra de les moratòries, que consideren que tenen com a origen una gestió pública deficient, i alerten que volent posar condicions al creixement poden acabar frenant el creixement i el benestar de la població de l'àrea afectada. Des del Col·legi de Camins consideren que s'està fent un abús d'aquest tipus d'instruments. Des del 22@ creuen que les moratòries únicament posposen problemes sense solucionar-los i que són una eina que permet sortejar determinats grups de pressió, malgrat que els projectes es puguin considerar necessaris.

Des de FemCAT matisen que les moratòries haurien d'estar ben definides, ja que, sovint, semblen un subterfugi del "no", limitant-les únicament com a període transitori per analitzar amb quines condicions, quins límits i quins paràmetres es dirà "sí", delimitant-ne la durada en el temps i especificant en quins supòsits (elements irrenunciabls, compromisos compensatoris, etc.) s'apliquen. Igualment des del RACC assenyalen que les moratòries en determinats moments poden tenir sentit si tenen *"un termini concret i un procediment de desempat establert"*, d'altra banda poden acabar resultant en un *"fre no assumible socialment, pel que suposen de paràlisi d'inversions i de consum improductiu de recursos administratius"*.

Les polítiques de moratòries són útils si beneficien tota la societat en moments puntuals i si es fan bé, segons Barcelona Futur, però en el cas del turisme, on s'ha vetat a Barcelona la possibilitat de noves places d'hotels o de pisos turístics, hem de tenir en compte tant el perjudici econòmic de projectes turístics que hi havia previstos com la necessitat de fer una reflexió del model turístic que no perjudiqui la ciutadania que viu a la ciutat. En aquest sentit, caldria fer actuacions adaptades a les situacions socioeconòmiques que vivim i en consens amb els veïns i veïnes i els sectors implicats.

En el cas particular de les infraestructures renovables, des d'Eurecat consideren que cal desbloquejar la construcció de noves infraestructures. El Col·legi d'Arquitectes considera que el desplegament de les energies renovables s'ha d'implantar a partir d'una planificació i un consens territorial. Estarien d'acord amb no suspendre i fer una moratòria a l'espera d'aquest pla sectorial territorial. Des del Col·legi d'Enginyers Industrials consideren que cal la col·laboració de tots els sectors a la cerca d'equilibri entre els potencials beneficiaris i perjudicats d'aquestes decisions, restant però la darrera paraula en mans del govern.

A Catalunya la congelació de projectes i moratòries ha portat al fet que el percentatge de l'electricitat obtinguda d'energies renovables sigui molt més baixa que a la resta d'Espanya i Europa.

	Catalunya	Espanya	Zona euro	Unió Europea-27
2019	16	36,9	33,8	34,1

Font: Idescat.

Des de la UPF consideren que cal treballar per aconseguir un nou marc regulatori que equilibri els objectius dels diferents actors amb interessos diferents i que permeti millorar l'atractiu de la ciutat d'una manera que garanteixi la sostenibilitat i qualitat de l'oferta i l'atractiu de la ciutat.

### 1.3 Què li demanaria al nou Govern de la Generalitat de Catalunya en aquest àmbit?

#### Demandes al Govern:

- Planificació a llarg termini, evitant prioritzar el calendari electoral
- Assolir consens social i transversal al llarg de l'arc polític i de diferents nivells de l'Administració.
- Impuls infraestructures que depenen de l'àmbit competencial propi
- Estabilitat política i institucional
- Predictibilitat en l'acció regulatòria
- Professionalitzar la gestió pública
- Aprofundir en la col·laboració publicoprivada amb capacitat de generar valor social
- Afavorir el procés de construcció metropolitana
- Paper actiu en la gestió dels fons NGEU

Les demandes majoritàries dels enquestats al Govern són la identificació de projectes que permetin impulsar l'economia del país a llarg termini, l'assoliment del consens social i polític a través del diàleg, l'aposta per la col·laboració publicoprivada, l'impuls de les infraestructures que estan sota el seu àmbit competencial i la professionalització de la direcció pública per aconseguir un funcionament eficient de l'Administració.

El Govern ha de liderar i donar respostes concretes a les necessitats i situacions que està vivint Catalunya per facilitar la recuperació econòmica de tots els sectors de forma sostenible, afirmen des de Barcelona Futur. Des de la UPF afegeixen que cal treballar per assolir consensos en les qüestions estratègiques que afecten l'economia i planificar de forma molt més eficient i a més llarg termini, tenint clars els objectius que es volen aconseguir. Des del Col·legi d'Arquitectes afirmen que l'objectiu últim seria garantir la felicitat dels ciutadans.

Des de FemCAT demanen que es treballi per assolir consens social i transversal al llarg de l'arc polític, perquè serà necessari per ratificar i donar continuïtat a obres aprovades i ja iniciades. Malgrat aquest objectiu, alerten que les dinàmiques socials i polítiques ens porten a decisions polítiques preses amb immediatesa i manca de compromís a llarg termini en favor de polítiques d'impacte per guanyar la batalla mediàtica. Un element important per assolir els objectius marcats, assenyalen des del Col·legi d'Arquitectes, és la comunicació i la coordinació entre tots els departaments, més transversalitat i més coordinació entre els diferents nivells de l'Administració (Estat, Generalitat, administracions locals).

Des del 22@, i tenint en ment els fons NGEU, consideren que cal posar en funcionament elements transformadors de l'economia catalana dinamitzant-la, enriquint-la i modernitzant-la a través de tres elements:

- **Predictibilitat:** lleis i normatives que no canviïn enmig de processos que puguin perjudicar inversions o projectes en marxa.

- **Amplada de mires:** després d'anys amb un únic punt a l'horitzó cal mostrar més respecte, més diàleg i més coneixement i reconeixement entre administracions, treballar de manera conjunta a nivell català, espanyol i europeu. Només a través de la suma d'esforços, d'equips i de recursos es podrà gestionar la sortida de la pandèmia ràpid i bé.
- **Estabilitat política i institucional:** cal evitar tornar a patir processos de paràlisi social, econòmica i política. Les inversions, el talent, les empreses i els fluxos econòmics no entenen de passions o desafiaments.

Pel que fa a l'actitud que hauria de tenir el Govern, des del Col·legi de Camins demanen que el Govern sigui proactiu en l'elaboració de projectes i no es deixi arrossegar per populismes. Alhora, creuen que s'ha de reformar el sistema de presa de decisions a l'Administració en favor d'un sistema més àgil i transparent que afavoreixi la regeneració del país i permeti establir noves relacions de confiança entre el sector públic, privat i acadèmic. Paral·lelament, per tirar endavant infraestructures creuen que caldrà disposar de projectes sòlids i guanyar les batalles mediàtiques amb transparència i comunicació efectiva.

Per al Col·legi d'Economistes els elements més importants són:

- Disposar de plans i programes més enllà del calendari polític i visió a llarg termini.
- Generar espais de seguiment *ex post* de les decisions preses i el finançament compromès.
- Capacitat d'assolir grans consensos en matèries d'infraestructures prioritàries. Per assolir consensos en determinats projectes, des del Col·legi d'Arquitectes proposen potenciar la implicació dels professionals com a agents bàsics i mediadors entre la ciutadania i l'administració de la societat, i potenciar i impulsar el paper de col·laboració dels col·legis professionals.

El grup de treball sobre avaluació de polítiques públiques, presentat fa unes setmanes (maig 2021) i constituït pel Col·legi de l'Advocacia de Barcelona, el Col·legi d'Economistes de Catalunya i el Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, va presentar unes mesures de reforma<sup>14</sup> entre les quals destaquen:

- Millora de les capacitats dels professionals de l'Administració i captació de talent
- Millora de la qualitat de les administracions públiques catalanes, ja que és relativament baixa
- Professionalització de l'activitat política més enllà del compromís social
- Capacitat d'adaptació a una realitat canviant, tal com fa l'entorn empresarial
- Millora de la capacitat de resposta política i administrativa per evitar la judicialització de les decisions públiques
- Millora de la cooperació entre els diferents nivells de l'Administració
- Cooperació entre territoris, sectors i grups d'interès, que requereix molt més que voluntat política

---

<sup>14</sup> *Qualitat de les polítiques públiques a Catalunya. 12 propostes per unes administracions sensibles, eficients i competitives.*

- Separació del rol polític i el rol del funcionari/directiu públic en la gestió, la qual cosa reforça el paper estratègic de la direcció professional en la funció pública

En quan a la reforma de l'Administració el Govern ha de seguir impulsant la simplificació dels tràmits administratius i la digitalització en la relació empresa-administració, afegeixen des del RACC.

Pel que fa a la col·laboració publicoprivada, des de SEBAP consideren que la inversió privada haurà de tenir un rol creixent, davant la delicada situació de les finances públiques. En aquestes col·laboracions, la dels centres de recerca i la universitat podria ajudar a facilitar-les. També des de la UPF consideren que cal treballar per aconseguir que millori la percepció del fet que, amb més col·laboració publicoprivada, anirem millor. El rol del sector privat ha de ser compatible amb més sector públic, però un sector públic més eficient.

Quant a les infraestructures, des de CTecno demanen que el Govern impulsi amb determinació les infraestructures que depenen de les seves competències i que reclami davant de les administracions competents l'impuls d'aquelles que corresponen a tercers. En la mateixa línia es posiciona FemCAT, que demana que impulsi totes aquelles infraestructures que ja han assolit el consens, però que no es duen a terme per mancances o desídia d'alguna de les parts. Forma part de la seva responsabilitat defensar els interessos dels ciutadans davant de la no execució de determinats pressupostos ja compromesos (línies de Rodalies o els accessos del Port) o l'endarreriment, sovint ni tan sols justificat, dels projectes i les obres.

Des de Barcelona Global demanen afavorir el procés de construcció metropolitana de la gran Barcelona, especialment en mobilitat, habitatge, urbanisme, sostenibilitat i promoció econòmica.

Des del RACC apunten que s'ha d'apostar per una mobilitat segura, sostenible, intel·ligent i equitativa per a les persones i han de perseguir la garantia que les principals àrees d'activitat econòmica i nodes logístics, portuaris i aeroportuaris estiguin connectats de forma eficient, fet que contribuirà a avançar cap a una economia descarbonitzada perquè els usuaris tendiran a optimitzar l'ús de cada mode. I afegeixen que també cal avançar cap a un model de finançament de la xarxa viària que incorpori el criteri "qui usa i qui contamina paga"; i que Catalunya assumeixi les plenes competències de la gestió de les principals infraestructures: port, aeroport, rodalies i Zona Franca.

Un element important per assolir aquest objectiu de mobilitat es que el nou Govern coordini els plans directors previstos entre els diferents agents implicats en l'àmbit de la mobilitat: Autoritat Metropolitana del Transport, Transports Metropolitans de Barcelona, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Rodalies, etc.

Davant dels greus problemes d'accés a l'habitatge i de pèrdues d'habitatge i les restriccions pressupostàries del sector públic per fer front de manera independent a aquest problema, des de la Fundació Hàbitat3 creuen important entendre que cal establir acords amb la

iniciativa privada i amb els propietaris privats d'habitatges —que són els principals proveïdors d'habitatge— en comptes de plantejar mesures estrictament coercitives i de confrontació. Arribar a pactes i a acords entre els diversos agents seria la clau de volta de l'èxit de les noves estratègies.

Un important element que haurà gestionar el nou Govern serà quin rol s'assignarà a les CCAA en la gestió dels fons NGEU. Des de CERCA es mostren molt crítics amb la centralització de la gestió dels fons a Madrid, amb projectes a les CCAA liderats per actors poc representatius en el teixit productiu català. Els fons NGEU *“haurien de permetre articular un nou país, una forma diferent de ser i de fer, no [contribuir] a fer una sèrie de projectes inconnexos. Si els fons no serveixen per transformar l'economia ens trobarem amb la mateixa problemàtica fiscal que en l'actualitat”*. Per aquest motiu, assenyalen la importància d'avançar en l'Europa de les regions per tal d'assolir un creixement més homogeni i sostenible al territori.

BCL demana al Govern que prioritzi l'atracció d'inversió estrangera i un pla de xoc per posar en marxa un pla de formació amb especial èmfasi en la formació professional.

Finalment, des del RACC consideren que el Govern ha de promoure el compromís de les empreses amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) de l'Agenda 2030.



## Annex I

- **Ampliació de l'aeroport** de Barcelona amb l'objectiu d'incrementar la seva capacitat al voltant d'un 30%. L'any 2019 l'aeroport va tancar amb 52,7 milions de passatgers, prop del límit de la seva capacitat, situada en 55 milions. La proposta d'ampliació d'Aena és recolzada per entitats de la societat civil, però compta amb l'oposició de l'Ajuntament del Prat i d'una part de l'equip de govern de l'Ajuntament de Barcelona, així com del conseller de Territori i Sostenibilitat de l'anterior Govern de la Generalitat.
- **Instal·lació d'infraestructures per generar energies renovables** (eòlica i fotovoltaica). A Catalunya l'any 2019 només el 16% de l'electricitat produïda va tenir com a origen fonts renovables, mentre que a la resta d'Espanya i a la zona euro va ser del 37% i el 34% respectivament, segons l'IDESCAT. Aquest mateix any es va aprovar el Decret llei 16/2019 de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables per implementar projectes de parcs eòlics i fotovoltaics a Catalunya després de deu anys d'estancament. Diferents actors del territori s'han oposat a la construcció d'aquests projectes per motius paisatgístics i d'equilibri territorial, fet que ha portat alguns partits polítics a demanar moratòries en la construcció d'aquestes instal·lacions.
- **Nous hotels i llicències a Barcelona.** L'aprovació el juliol de 2015 d'una moratòria a la concessió de noves llicències per a allotjaments turístics (hotels, albergs i pisos turístics) a Barcelona i l'aprovació el gener del 2017 del Pla Especial Urbanístic d'Allotjaments Turístics (PEUAT), que limitava l'obertura de nous establiments al centre de la ciutat, va portar a un increment significatiu dels preus fins abans de la pandèmia. Mentre l'oferta d'allotjament s'ha mantingut, o inclús reduït, el creixement del flux d'entrades de turistes durant el mateix període ha continuat creixent.
- **Projecte del Museu de l'Hermitage.** Plantejat per primera vegada l'octubre del 2012 per exposar obres del museu de San Petersburg, no ha estat fins el maig del 2021 que el Port de Barcelona ha aprovat la construcció del museu subjecte, però, a l'aprovació per part de l'Ajuntament de Barcelona, que s'ha posicionat de moment en contra.
- **Ampliació de l'Hospital Clínic.** El 2010 es va enderrocar el parc de bombers de l'Eixample per tal d'instal·lar-hi l'ampliació de l'hospital. L'any 2015 es va presentar un nou pla per traslladar el Clínic a l'edifici de l'Escola Industrial (propietat de la Diputació), però l'oposició veïnal va frenar el projecte. El febrer del 2021 el Govern, l'Ajuntament i la Diputació de Barcelona van acordar tirar endavant el projecte, comproment-se a decidir durant el segon semestre quina és la millor ubicació o ubicacions, si finalment s'opta per dividir les instal·lacions, com proposen l'Ajuntament i la Diputació.

Contacte:  
Public-Private Sector Research Center (PPSRC)  
Correu electrònic: [ppsrc@iese.edu](mailto:ppsrc@iese.edu)