

Reptes i prioritats per als programes electorals enfront de les eleccions municipals de 2023 a Barcelona i l'RMB

Desembre de 2022

Introducció de Xavier Vives

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

1 Índex

1	Índex	2
2	Agraïments.....	6
3	Presentació	7
4	Des del seu sector, quins creu que són actualment els principals problemes que pateix la regió metropolitana de Barcelona?	11
4.1	CAPITAL HUMÀ	12
	• Necessitat d'intensificar els esforços d'atracció i retenció del talent.	12
	• Desigualtat en l'accés a la formació.....	13
	• Descompensació entre l'oferta laboral, el sistema educatiu i la formació contínua.	13
4.2	COHESIÓ SOCIAL	13
	• Desigualtat social, econòmica i d'accés a l'educació.	14
	• Insuficient accés a habitatge assequible.....	14
	• Augment de l'incivisme i la inseguretat.	14
	• Insuficients eines d'acollida i de protecció de la migració.	14
4.3	ECONOMIA, TECNOLOGIA, CONEIXEMENT I INNOVACIÓ	14
	• Necessitat de mesures i polítiques concretes per a la promoció de l'activitat econòmica.	15
	• Necessitat de promoure projectes amb valor afegit per a la ciutat.....	15
	• Necessitat d'incrementar la inversió en recerca i innovació.....	15
	• Insuficient transferència de coneixement.	15
4.4	GOVERNANÇA	16
	• Necessitat d'impulsar proactivament les col·laboracions publicoprivades.....	16
	• Manca de lideratge i governança a la regió metropolitana de Barcelona.....	16
	• Falta de cooperació i coordinació interinstitucional a l'RMB.....	17
	• Discontinuitat de projectes per la politització del debat i la dependència dels cicles electorals.....	17
4.5	MEDI AMBIENT I ENERGIA.....	17
	• Barcelona ha de seguir millorant la seva qualitat de l'aire.	18
	• Manca d'espais verds a la ciutat de Barcelona.	18
	• Manca d'instal·lacions per fomentar la pràctica d'esports, l'activitat física i la salut mental.	18

•	Crisi hídrica.	19
•	Lentitud en el procés de descarbonització.	19
•	Lluny de la suficient generació energètica amb fonts renovables.	19
4.6	MOBILITAT I TRANSPORT.....	19
•	Mobilitat de les persones.	20
•	Mobilitat per a la millora de la competitivitat. Transport i logística.	21
4.7	PLANIFICACIÓ URBANA.....	22
•	Controvèrsia urbanística.	22
4.8	TURISME.....	23
•	Turisme de masses.....	23
•	Suport insuficient per a l'atracció de turisme de qualitat a través del Port de Barcelona.	23
5	Principals obstacles per a la correcció d'aquests problemes	24
5.1	CAPITAL HUMÀ	25
•	Dificultat en els tràmits, les gestions i les condicions necessaris per importar talent.	25
5.2	COHESIÓ SOCIAL	25
•	Manca de polítiques educatives d'acompanyament i per a la inclusió i la igualtat d'oportunitats.	25
•	Manca de consens entre les administracions sobre l'oferta d'habitatge públic.....	25
•	Incivisme i insuficient presència policial.	25
5.3	ECONOMIA, TECNOLOGIA, CONEIXEMENT I INNOVACIÓ	26
•	Insuficient acompanyament a les empreses en procés de creixement.	26
•	Insuficient finançament públic en recerca i innovació.....	26
•	El coneixement generat no és transferit al teixit productiu.....	26
•	Escàs finançament de les unitats d'innovació a les universitats.	27
•	Minsa diversitat formativa.	27
5.4	GOVERNANÇA	27
•	Necessitat d'impulsar proactivament les col·laboracions publicoprivades.....	27
•	Processos administratius i polítics excessivament rígids.	27
•	Visió a curt termini.....	28
•	No hi ha visió global ni transversal de les oportunitats.....	28
•	Falta de cooperació i coordinació interinstitucional a l'RMB.....	28
•	No hi ha polítiques estables i coherents al llarg del temps.....	28

5.5	MEDI AMBIENT I ENERGIA.....	29
	• Necessitat de polítiques sòlides de transició energètica.	29
	• Impacte de l'augment dels preus de l'energia.	29
	• Externalitats negatives de la descarbonització no tingudes en compte.	29
	• Planificació urbana sense criteris de transició energètica.	29
	• Absència de col·laboració intersectorial.	29
	• Insuficient generació energètica amb fonts renovables.	30
	• Dificultat de convivència dels distints tipus de vehicles a l'espai públic urbà.....	30
	• Control de les emissions i les immissions de la mobilitat urbana.	30
	• Manca d'infraestructures logístiques.	30
5.6	PLANIFICACIÓ URBANA.....	30
	• Actuacions urbanístiques que generen dificultats en la mobilitat i perjudiquen l'activitat econòmica.....	30
5.7	TURISME.....	31
	• Turisme de masses.....	31
6	Atesa la proximitat de la data de celebració de les eleccions municipals de 2023, quines mesures i propostes voldria que fossin abordades pels programes electorals?.....	32
6.1	CAPITAL HUMÀ.....	32
	Mesures per potenciar l'atracció i la retenció del talent.	33
6.2	COHESIÓ SOCIAL.....	33
	• Incrementar l'oferta d'immobles de protecció oficial.	34
	• Educació de la ciutadania per reduir l'incivisme i la inseguretat.	34
	• Administració més eficient amb estabilitat, cohesió, cooperació institucional i seguretat jurídica.	34
6.3	ECONOMIA, TECNOLOGIA, CONEIXEMENT I INNOVACIÓ.....	34
	• Activar els projectes amb valor afegit per a la ciutat.	35
	○ Projectes per potenciar l'economia verda.	35
	○ Projectes per potenciar l'economia blava.....	35
	○ Digitalització.	35
	• Buscar l'excel·lència del sistema educatiu a tots els nivells.	35
	• Promoure les bones pràctiques en R+D+i.	36
6.4	GOVERNANÇA.....	36
	• Reducció normativa i burocràtica en la creació i la implantació d'empreses.	36
	• Cohesió institucional.....	36
	• Governança supramunicipal.	36

	• Coordinació interinstitucional a l'RMB per identificar oportunitats comunes.....	37
6.5	MEDI AMBIENT I ENERGIA.....	37
	• Increment del percentatge d'espais verds per habitant a l'entorn urbà.	37
	• Prioritzar els entorns escolars en la creació d'espais verds.	37
	• Promoure l'eficiència incloent-hi l'autoconsum de les llars, les ciutats i els ciutadans. ...	37
	• Promoció de la generació energètica amb fonts renovables i foment de l'autoconsum..	37
6.6	MOBILITAT I TRANSPORT.....	38
	• Mobilitat de les persones.	38
	• Mobilitat per a la millora de la competitivitat. Transport i logística.	39
	• Foment de la intermodalitat.....	39
6.7	PLANIFICACIÓ URBANA.....	39
6.8	TURISME.....	40
	• Pla de regulació del turisme.....	40
	• Suport a la generació de turisme de qualitat provinent del Port de Barcelona.	40

2 Agraïments

Aquest document, el quart d'una sèrie de treballs basats en enquestes iniciades al maig del 2020 amb l'arribada de la pandèmia¹, ha estat elaborat pel Centre d'Investigació PPSRC (Public-Private Sector Research Center) d'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 d'octubre de 2022. L'objectiu principal de l'enquesta és ajudar a canalitzar el debat que sorgeix entorn de la feina feta, indicar els reptes que hauran d'afrontar els líders municipals i donar veu a les inquietuds i les demandes de la societat civil en l'àmbit econòmic.

Les associacions, organitzacions i institucions que han participat en l'enquesta han estat²:

1. Associació Catalana d'Entitats de Recerca, Sr. Josep Samitier, president;
2. [22@Network Barcelona](#), Sr. Enric Urreta, president;
3. Barcelona Futur, Sr. Gerard Esteva, president;
4. Barcelona Global, Sra. Maite Barrera, presidenta, i Sr. Mateu Hernández, Chief Executive Officer;
5. Barcelona-Catalunya Centre Logístic, Sr. Santiago Bassols, director;
6. Institució CERCA Centres de Recerca de Catalunya, Sr. Lluís Rovira, director;
7. Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, Sr. Pere Calvet, degà;
8. Col·legi d'Economistes de Catalunya, Sr. Carlos Puig de Travy, degà;
9. Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya, Sr. Narcís Armengol, degà, i Sr. Pere Homs, director general;
10. Eurecat Centre Tecnològic de Catalunya, Sr. Xavier Torra, president;
11. Fundació FemCAT, Sr. David Marín, president, i Sra. Teresa Navarro, mànager general;
12. Fira de Barcelona, Sr. Pau Relat, president;
13. Fundació BEST, Sr. Joaquim Coello, president;
14. Institut de Salut Global de Barcelona, Sr. Antoni Plasencia, director general, i Sra. Carolyn Daher, coordinadora de la Iniciativa de Planificació Urbana, Medi Ambient i Salut;
15. Port de Barcelona, Excm. Sr. Damià Calvet, president;
16. Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC), Sr. Josep Mateu i Negre, president;
17. Universitat Autònoma de Barcelona, Mgfc. Sr. Javier Lafuente, rector magnífic;
18. Universitat de Barcelona, Mgfc. Sr. Joan Guàrdia Olmos, rector magnífic;
19. Universitat Politècnica de Catalunya, Mgfc. Sr. Daniel Crespo, rector magnífic.

Des del PPSRC volem agrair-los la seva participació.

¹ 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.

² *Respostes rebudes entre el 28 de setembre i el 18 de novembre de 2022.*

3 Presentació

Xavier Vives³

Barcelona i la seva regió metropolitana (RMB) es troben a les portes de les eleccions municipals, que tindran lloc el 28 de maig de 2023. El curs polític de la ciutat comença en aquesta data, conscient de viure un moment clau que pot definir el futur de Barcelona i de l'RMB. Des del PPSRC de l'IESE Business School volem ajudar a canalitzar el debat que sorgeix entorn de la feina feta, assenyalar els reptes que hauran d'afrontar els líders municipals i donar veu a les inquietuds i les demandes de la societat civil en l'àmbit econòmic.

Aquest document és el quart d'una sèrie de treballs basats en enquestes iniciades al maig del 2020 amb l'arribada de la pandèmia⁴ pel PPSRC (Public-Private Sector Research Center) de l'IESE a partir de la informació aportada per entitats de diversos àmbits professionals i civils. El juliol de 2021 el PPSRC va endegar l'enquesta [Reptes del nou govern i la política d'infraestructures a l'RMB^{\[1\]}](#), que va posar de manifest la demanda per part de la societat civil d'un lideratge polític fort amb visió a llarg termini, així com mancances en les infraestructures en els àmbits urbanístics i de mobilitat, competitivitat i sostenibilitat. Exemples no en falten: problemes en els trens de Rodalies; retard en l'ampliació de l'Hospital Clínic i de l'aeroport de Barcelona, per tenir més vols de llarg radi, en el corredor mediterrani i en les infraestructures de recerca; o l'endarreriment en el desenvolupament de les energies renovables.

Amb la formació de governs municipals, els nous líders hauran d'afrontar reptes derivats d'un context socioeconòmic sota els efectes de la pandèmia de la covid, les conseqüències de la guerra d'Ucraïna en el preu de l'energia, la inflació i la crisi climàtica, entre d'altres. S'hauran d'adreçar temes com les transformacions urbanístiques i el debat entorn dels eixos verds, la neteja de la via pública, l'incivisme, la inseguretat, l'accés a l'habitatge, el turisme massiu, la gestió de l'espai públic, la contaminació ambiental, la connectivitat i els problemes d'accés i de mobilitat a la ciutat.

Les mesures que apliquin la formació o formacions en coalició que surtin en disposició de formar un nou govern municipal seran molt rellevants. Per tal de conèixer i analitzar quines problemàtiques i línies d'acció consideren diverses institucions de la societat civil com a prioritàries per a Barcelona, es van plantejar tres preguntes:

- Des del seu sector, quins creu que són actualment els cinc problemes principals que pateix la regió metropolitana de Barcelona?

³ Xavier Vives és professor d'Economia i Finances a l'IESE Business School i director acadèmic del PPSRC.

⁴ 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.

- Quins són els obstacles per superar aquests problemes?
- Atesa la proximitat de la data de celebració de les eleccions municipals de 2023, quines mesures i propostes voldria que fossin abordades pels programes electorals?

A continuació es presenta el resum de les respostes a l'enquesta. La primera observació és que els problemes, els obstacles i les propostes tenen una línia de continuïtat molt forta amb els resultats d'enquestes anteriors. Es podria dir que els problemes detectats en les anteriors consultes continuen, que els obstacles descoberts persisteixen i que moltes de les propostes ja s'havien plantejat en algun moment. Això és simptomàtic del fet que hi ha un cert grau d'enquistament dels problemes i de manca de resolució dels mateixos.

L'any passat, en una contribució al Pla Estratègic Metropolità de Barcelona,⁵ vaig fer esment de les debilitats de l'RMB: una especialització i una dependència excessiva del turisme massiu i dels serveis associats; un nivell global d'innovació empresarial baix i una dependència de sectors industrials, com el de l'automòbil, en plena transformació i que ja han patit deslocalitzacions rellevants; el baix dinamisme de la productivitat; el baix nivell d'inversió en R+D; i la minsa transferència de coneixement dels centres de recerca a les empreses. En relació a les infraestructures, destacava l'existència de colls d'ampolla importants (port, aeroport, ferrocarril, transport local) amb problemes greus de congestió i nivells de pol·lució i soroll molt elevats. Quant a l'educació, esmentava una universitat i un sistema científic dominats per la burocràcia i una política d'R+D que ha afavorit més la fragmentació que la consolidació de massa crítica en àrees clau. Pel que fa a la cohesió social, posava èmfasi en el problema persistent de la manca d'habitatge social de lloguer.

L'RMB té també actius importants, segons apuntava: una base industrial i de serveis diversificada, encara que majorment tradicional; una tradició empresarial emprenedora amb un segment d'empreses dinàmiques orientades a l'exterior, encara que, en general, de grandària limitada; potencial logístic; un nivell acceptable, tot i que millorable, de capital humà; i una xarxa de centres d'investigació i ensenyament d'excel·lència internacional, entre els quals destacava especialment el potencial en ciències de la vida i els centres mèdics. Alhora, considerava la marca Barcelona com a sinònim de qualitat de vida, i remarcava el seu valor com a ciutat que els professionals, en particular d'*startups* digitals, valoren com a lloc per a viure-hi i treballar-hi.

Afirmava que calia potenciar les aglomeracions d'activitats científiques i de transferència de tecnologia per tal que assoleixin massa crítica suficient i impulsin la innovació, així com incentivar la localització de seus empresarials que generin un teixit de serveis i un mercat de treball d'alta qualificació (a més de facilitar el *reshoring* d'activitats). Aquests factors són fonamentals per propulsar la indústria neta. Les institucions locals poden facilitar la inserció del talent de fora amb polítiques d'habitatge, educatives, de residència i de transport (aeroport amb vols de llarg radi, en particular). Pel que fa al sector turístic, afirmava que feia falta un pla de reconversió sectorial que ha d'anar lligat a una ambició cultural més gran de Barcelona per tal d'atraure visitants de més poder adquisitiu. Calia preservar l'Eixample com a aparador i element nuclear de Barcelona, superant la

⁵ [Les opcions estratègiques de l'RMB \(resum\)](#).

degradació ambiental, potenciant els mètodes de transport nets, com ara els vehicles elèctrics, així com la degradació social (exclusió i delinqüència) i aprofitar la tecnologia digital per fer de Barcelona una ciutat verda. Per fer tot això cal l'escala de l'RMB (els 164 municipis que constitueixen la setena potència de PIB metropolitana a Europa) i un gran esforç de col·laboració públicoprivada que coordini les accions d'ambdós sectors. Un obstacle a superar era la polarització política, que esdevé paralitzant, ja que bloqueja tota capacitat de compromís en les infraestructures i polítiques fonamentals.

Totes aquestes qüestions i propostes, i més, són mencionades a l'enquesta, i des de diferents sectors hi ha coincidència en molts aspectes. En la meua lectura personal, destacaria les següents qüestions principals:

Barcelona necessita l'escala de la regió metropolitana de Barcelona per desenvolupar les seves potencialitats. A més, és a nivell de la regió metropolitana que s'han de resoldre molts dels problemes de mobilitat, habitatge, capacitat industrial i economia del coneixement. Un obstacle manifestat és la politització partidista, que es mostra en la manca d'una governança efectiva, de coordinació i de cooperació institucional a l'RMB. Aquesta manca de cooperació també s'estén als obstacles als quals s'enfronta la col·laboració públicoprivada, que es veu com quelcom fonamental per resoldre molts dels problemes de l'RMB. A més, segons diverses institucions enquestades, cal afegir la manca de lideratge i de projecte de ciutat, problema al qual s'hi suma la manca d'estabilitat en les polítiques públiques.

En mobilitat i urbanisme destaquen els controvertits eixos verds i les superilles. Hi ha consens en la necessitat de reduir la contaminació i el soroll a la ciutat, però s'expressen diverses opinions contràries a la implementació dels eixos verds, ja que no s'han mesurat bé les conseqüències. Es troba a faltar un pla integral de mobilitat que tingui en compte tots els efectes induïts (per exemple, es disminueix el soroll i la contaminació en un carrer, però s'augmenten en un altre).

En mobilitat internacional se segueix insistint en la necessitat d'un aeroport que amplii l'oferta de vols de llarg radi, sobretot, per fomentar l'economia del coneixement. Hi ha consens que aquesta és la via per al desenvolupament de l'RMB, per augmentar la productivitat, atraure i retenir talent, i millorar les ofertes de treball i els salaris. La qüestió és si des del sector públic es fa tot el possible per afavorir-ho, per exemple, amb oferta d'espais públics i residències per a investigadors. L'ecosistema d'*startups* a Barcelona es veu com un factor dinamitzador i de futur, un factor que pot ajudar també a una transformació industrial cap a indústries netes i un mercat de treball de més qualitat i amb qualificacions més elevades. Per a aquest objectiu cal, però, una reconversió de la formació professional que equilibri l'oferta laboral amb la formació i les necessitats de l'economia. El capital humà es veu com un element central en l'estratègia de l'RMB.

Segons els enquestats, la cohesió social es veu disminuïda per la falta de suficient habitatge de lloguer social i per problemes derivats de la marginació i les mancances del sistema educatiu. El progrés de la ciutat en la descarbonització i l'ús d'energies renovables s'albira lent i es proposa accelerar-lo amb mesures de conservació energètica i facilitant l'autoconsum. S'apunten les

externalitats negatives del turisme massiu i la necessitat d'un pla de regulació del turisme tenint en compte el seu gran impacte econòmic.

La carta als Reis de les institucions és extensa i abraça tant qüestions que poden abordar les administracions municipals com qüestions que necessiten el concurs i/o la col·laboració d'instàncies superiors. En tot cas, queda clar que els futurs regidors dels ajuntaments tindran molta feina per davant i un repte molt gran per estar a l'alçada de les demandes de la societat civil. És l'hora de passar dels diagnòstics compartits a l'execució de programes que resolguin els problemes plantejats.

4 Des del seu sector, quins creu que són actualment els principals problemes que pateix la regió metropolitana de Barcelona? ⁶

La primera pregunta plantejada té la voluntat d'**evidenciar els problemes** que pateix la regió metropolitana de Barcelona en l'actualitat i **que suposaran els principals reptes dels nous governs municipals** resultants de les eleccions municipals del proper 2023.

La majoria d'aquests reptes no ens són aliens, com posa de manifest des del Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya el seu director general, Pere Homs: "Els reptes que afronten els ciutadans, en particular de la regió metropolitana de Barcelona, no tan sols no decreixen, sinó que es veuen incrementats per la incapacitat crònica de donar resposta a aspectes llargament identificats. Si cal, però, fer una síntesi en uns pocs aspectes, destacaríem, des dels àmbits que ens són més propis, les mancances en infraestructures de mobilitat, la promoció de la indústria i els reptes mediambientals i energètics".

Essent conscients de la varietat de respostes obtingudes i per tal de sintetitzar els principals problemes esmentats pels enquestats, els hem agrupat en nou dimensions clau: **capital humà, cohesió social, economia i innovació, governança, medi ambient i energia, mobilitat i transport, planificació urbana i turisme**, per analitzar i fer un diagnòstic de la situació actual. ⁷

Principals problemes de la regió metropolitana de Barcelona actualment, segons els enquestats:

CAPITAL HUMÀ

- Necessitat d'intensificar els esforços d'atracció i retenció del talent.
- Desigualtat en l'accés a la formació.
- Descompensació entre l'oferta laboral, el sistema educatiu i la formació contínua.

COHESIÓ SOCIAL

- Desigualtat social, econòmica i d'accés a l'educació.
- Insuficient accés a habitatge assequible.
- Augment de l'incivisme i la inseguretat.
- Insuficients eines d'acollida i de protecció de la migració.

ECONOMIA, TECNOLOGIA, CONEIXEMENT I INNOVACIÓ

- Necessitat de mesures i polítiques concretes per a la promoció de l'activitat econòmica.
- Necessitat de promoure projectes amb valor afegit per a la ciutat.
- Necessitat d'incrementar la inversió en recerca i innovació.
- Insuficient transferència de coneixement.

⁶ Síntesi de les respostes a l'enquesta preparada per Alicia Plana, directora executiva del PPSRC i del PPP for Cities.

⁷ Dimensions similars formen part del model conceptual proposat per la plataforma "Cities in Motion" d'IESE Business School. Per accedir a les dades de 2022: <https://media.iese.edu/research/pdfs/ST-0633.pdf>.

GOVERNANÇA

- Necessitat d'impulsar proactivament les col·laboracions publicoprivades.
- Manca de lideratge i governança a la regió metropolitana de Barcelona.
- Falta de cooperació i coordinació interinstitucional a l'RMB.
- Discontinuitat de projectes per la politització del debat i la dependència dels cicles electorals.

MEDI AMBIENT I ENERGIA

- Barcelona ha de seguir millorant la seva qualitat de l'aire.
- Manca d'espais verds a la ciutat de Barcelona.
- Manca d'instal·lacions per fomentar la pràctica d'esports, l'activitat física i la salut mental.
- Crisi hídrica.
- Lentitud en el procés de descarbonització.
- Lluny de la suficient generació energètica amb fonts renovables.

MOBILITAT I TRANSPORT

- Mobilitat de les persones.
- Mobilitat per a la millora de la competitivitat. Transport i logística.

PLANIFICACIÓ URBANA

- Controvèrsia sobre els eixos verds.

TURISME

- Turisme de masses.
- Suport insuficient per a l'atracció de turisme de qualitat a través del Port de Barcelona.

4.1 CAPITAL HUMÀ

Un dels principals objectius de tota ciutat hauria de ser millorar el seu capital humà. Una ciutat amb una governança intel·ligent i visió de futur ha de ser capaç tant d'atraure i retenir talent, com de crear plans per millorar l'educació i impulsar la creativitat, la cultura i la investigació. Segons els enquestats, els principals problemes de Barcelona en aquest àmbit són:

- **Necessitat d'intensificar els esforços d'atracció i retenció del talent.**

El govern espanyol va aprovar el passat mes de juny el "Plan de atracción y retención de talento científico e innovador a España", evidenciant que les societats necessiten del talent per prosperar. La conjuntura social ens mostra que estem en un moment revolucionari per a la ciència i la innovació. També ens trobem davant d'un context de relleu generacional a les universitats i els organismes públics. Aquestes condicions incrementen la necessitat d'intensificar els esforços dedicats a l'atracció de talent. La qualitat futura del sistema dependrà de la capacitat de les regions i els països d'atraure i retenir les persones amb aquest component d'esforç i productivitat diferenciador, que es traduirà en majors oportunitats. **En una societat s'ha de potenciar l'atracció de talent i minimitzar-ne alhora la pèrdua**⁸.

Segons el "City Talent Index 2022", elaborat per NTT Data per mesurar de manera holística la capacitat d'atraure i retenir talent de 32 ciutats europees avaluant els seus principals eixos de

⁸ (Ministeri de Ciència i Innovació, 2022)

competitivitat, Barcelona es troba en la posició 12, com a primera ciutat del sud d'Europa en aquest àmbit. Això és degut al fet que Barcelona i la seva regió metropolitana constitueixen un espai amb un potencial reconegut per a l'atracció i la retenció de talent. Tal com la defineix des de la UB Joan Guàrdia, és "un dels principals pols de captació de talent al sud d'Europa", i aquest distintiu és possible "tant per les seves característiques naturals (cultura, clima, gastronomia, nivell comparat de benestar i seguretat, connexions, etc.) com institucionals (ecosistema de referència en diversos àmbits científics, com ara la recerca biosanitària)". Malgrat això, per aconseguir fer un "salt qualitatiu i quantitatiu que ens permeti posar-nos en primera línia global" es requereixen "millores fonamentals, tant per a l'atracció de talent com, sobretot, arran de les conseqüències cròniques de la crisi del 2008, la retenció del talent".

- **Desigualtat en l'accés a la formació.**

Tanmateix, calen polítiques i actuacions de millora per optimitzar els fluxos de talent a Barcelona. En aquest sentit, des d'ACER, Josep Samitier considera prioritari "la difusió de la ciència i el foment de noves vocacions". També, des de l'enfocament de la igualtat d'oportunitats, Daniel Crespo, de la UPC, posa de manifest que, per defensar el talent, s'ha de lluitar contra la "desigualtat en l'accés als estudis superiors i la subrepresentació del talent femení a les carreres científicotècniques", a més de corregir el "dèficit de titulades i titulats en enginyeries en relació amb el fort augment de la demanda". L'oferta de "preus assequibles" a les residències universitàries es presenta com a deficitària i suposa un factor perillós per a la voluntat d'atraure talent universitari a la nostra regió.

- **Descompensació entre l'oferta laboral, el sistema educatiu i la formació contínua.**

En el món laboral hi ha millores importants a tenir en compte. Des de FemCAT, Teresa Navarro i David Marín denuncien que "les necessitats de talent no es veuen satisfetes en la formació de les persones en actiu. La demanda i l'oferta de vacants professionals es veu descompensada per la falta de formació adequada i la no creació del talent adient i demandat". Per això, Pere Homs defensa la "urgent necessitat de promoure talent i innovació, en especial, en el nostre entorn industrial, per seguir sent competitiu a nivell global en l'activitat que major estabilitat i valor afegit aporta a les societats modernes".

4.2 COHESIÓ SOCIAL

En el context urbà, la cohesió social fa referència al nivell de convivència entre els diversos grups que conviuen en una mateixa ciutat amb rendes, cultures, edats o professions diferents. La preocupació per l'entorn social de la ciutat requereix l'anàlisi de factors com ara la immigració, el desenvolupament de les comunitats, la cura de la gent gran, l'eficiència del sistema sanitari, la seguretat i la inclusió. En aquests temps de la covid-19, la capacitat i la universalitat en l'accés als sistemes de salut s'avaluen i es valoren de manera especial, amb l'esperança que la crisi sanitària hagi servit per posar en valor aquests sistemes. En aquest àmbit de la cohesió social, els enquestats han posat èmfasi en els següents problemes:

- **Desigualtat social, econòmica i d'accés a l'educació.**

La societat ha d'avançar conjuntament sense deixar ningú enrere. Temes de caire tan crucial com "les desigualtats socials, econòmiques i d'educació", com assenyala Pau Relat, des de la Fira de Barcelona, han d'estar presents en les agendes dels partits.

- **Insuficient accés a habitatge assequible.**

S'ha d'assegurar l'accés a un **habitatge "lliure i protegit"**, segons 22@, i "**assequible**", com indiquen des de Barcelona Global.

- **Augment de l'incivisme i la inseguretat.**

Cal lluitar contra "l'incivisme i la inseguretat", com assenyala 22@, ja que són els pilars que han de sustentar l'agenda social. La seguretat és un bé que la societat necessita per poder prosperar eficientment. "Garantir la seguretat de persones i mercaderies sempre ha de ser una prioritat, on tant l'Ajuntament de Barcelona com el Port, en el seu àmbit, han de col·laborar", explica Damià Calvet.

- **Insuficients eines d'acollida i de protecció de la migració.**

Vivim en un temps en el qual la migració té un caràcter visible i, com a societat, hem d'estar preparats per emprar les eines necessàries per acollir i protegir. Com indica Pau Relat, de la Fira de Barcelona, la regió metropolitana de Barcelona està necessitada d'un model de governança gens polititzat i que implementi estratègies de futur pel que respecta a aplicar polítiques socials que garanteixin els drets bàsics de tota la població i es puguin evitar així problemes de convivència i de seguretat.

4.3 ECONOMIA, TECNOLOGIA, CONEIXEMENT I INNOVACIÓ

Aquesta dimensió inclou una reflexió sobre els problemes en els aspectes que promouen el desenvolupament econòmic del territori: plans de promoció econòmica local, de transició i industrials estratègics; generació de clústers; i creació de coneixement, innovació i iniciatives emprenedores.

La invasió russa d'Ucraïna ha comportat una crisi energètica que s'ha traduït en un increment tant dels preus de l'electricitat com en un increment interanual dels preus dels béns de consum i dels serveis finals i que ha motivat, de retruc, l'acció dels bancs centrals. En el cas de la zona euro, el Banc Central va haver d'actuar reduint la demanda agregada pujant els tipus d'interès, la qual cosa ha comportat una **desacceleració de l'economia**. Segons les dades publicades a l'informe de previsió econòmica d'octubre, elaborat pel Fons Monetari Internacional, en el cas d'Espanya, l'economia passarà de créixer un 5,1% el 2021 a créixer un 4,3% en aquest 2022. El mateix organisme ha reduït les previsions per a l'any vinent, 2023, i el creixement previst de l'economia espanyola serà d'un

1,2% quan a l'abril d'aquest mateix any era d'un 3,3%⁹ En el cas de l'RMB, la percepció dels enquestats apunta cap als següents problemes principals:

- **Necessitat de mesures i polítiques concretes per a la promoció de l'activitat econòmica.**

Enfront d'aquesta **conjuntura econòmica negativa**, les mesures implementades pels governs municipals han de ser notòries i tenir definició de “polítiques industrials que esdevinguin un model industrial fort, més exportador i poc dependent de l'exterior”, de “recolzament a les empreses”, amb intenció de donar un “impuls a sectors estratègics, d'alt valor afegit, transformadors i de tecnologies netes, que alhora atreguin talent”, com indica Pau Relat des de la Fira de Barcelona. Per fer-ho es requereixen **accions de millora de la productivitat i afavoriment de l'activitat econòmica**, com la indicada per Daniel Crespo de “digitalitzar el sector productiu”, sobretot, el referent a les pimes, o la millora apuntada des de Barcelona Global per Mateu Hernández d'introduir una “fiscalitat que prioritzi la inversió, l'atracció i la retenció de talent” tot reduint les traves burocràtiques amb “l'agilització de tràmits administratius”, tal com apunta Pere Homs, per “autoritzar amb agilitat l'activitat econòmica i la seguretat jurídica”.

- **Necessitat de promoure projectes amb valor afegit per a la ciutat.**

Una societat que vol prosperar necessita un **projecte de ciutat clar i que aporti valor**. Tal com indica Xavier Torra, a la ciutat de Barcelona “no hi ha il·lusions ni projectes col·lectius, no es veu projecte de ciutat; una Copa Amèrica i altres coses semblants estan molt bé, però no poden tancar la falta de projecte”, a més de trobar-se present un “excés de projecte amb escàs valor” per aconseguir el fi últim de “crear riquesa al país”. Cal allunyar-se de la idea, com assenyalen des de FemCAT, d'impulsar un “teixit econòmic excessivament centrat en activitats de poc valor afegit que tot just compensa les externalitats negatives que genera”.

- **Necessitat d'incrementar la inversió en recerca i innovació.**

Per crear aquest valor afegit cal adreçar la falta d'inversió actual per aconseguir una “recerca puntera, donant impuls a les iniciatives innovadores, l'emprenedoria i la creació d'empreses d'alt valor afegit”. Així, cal, com aconsella Damià Calvet, focalitzar-se en la creació d'una oferta de “desenvolupament qualitatiu i quantitatiu de les infraestructures digitals, de les telecomunicacions i de les xarxes de recursos essencials” per ajudar en aquesta tasca.

- **Insuficient transferència de coneixement.**

El coneixement es podria catalogar com el bé públic intangible més important per a l'evolució d'una societat dinàmica, activa i compromesa amb el futur dels seus membres. Sobre aquesta definició es pot sustentar la idea que la seva transferència és d'obligació i, en el cas de Barcelona i la seva regió metropolitana, la importància de realitzar aquesta transferència adientment hauria de ser de rigorós

⁹ (Fons Monetari Internacional, 2022)

compliment, ja que, com indica Joan Guàrdia, “Barcelona és un dels clústers de coneixement més importants a Europa, amb presència d’universitats, centres de recerca, organitzacions empresarials arrelades al territori, una ciutadania dinàmica, institucions sanitàries o entitats de la societat civil que formen un ecosistema vibrant”. No obstant això, és reconegut que “el marge de millora en una de les branques clau de l’activitat científica, la transferència, és encara notori. Des d’aquest punt de vista, les entitats municipals han de ser un actor clau en la generació de sinergies entre els diferents actors del territori que permetin una millor transferència”.

Per guanyar en eficiència i perquè aquesta transferència tingui la productivitat desitjada en el teixit productiu de la regió, cal lluitar contra la “insuficient aplicació del coneixement generat al món empresarial i/o industrial”, ja que “la capacitat en recerca i acadèmica no es transfereix a les empreses”, com defensa FemCAT. Segons Javier Lafuente, el “desajust existent entre les necessites socials d’innovació i els centres de generació de coneixement i innovació” també presenta una deficiència a considerar. Aquesta transferència de coneixement professional s’ha d’incentivar i recolzar ja que, com denuncien tant Enric Urreta com Carles Puig de Travy, la manca de diversitat i d’oferta formativa de formació professional és una realitat que cal afrontar.

4.4 GOVERNANÇA

Per aquest terme entenem l’eficàcia, la qualitat i la bona orientació de la intervenció de l’Estat tenint també en compte factors com el nivell de participació ciutadana i la capacitat de les autoritats per involucrar els líders empresarials i els agents locals, així com l’aplicació de plans de govern electrònic. Així mateix, en aquesta dimensió s’engloben totes aquelles accions destinades a millorar l’eficiència de l’Administració, a la qual pot aportar molt la iniciativa privada. En aquest àmbit, els enquestats han puntualitzat els següents problemes:

- **Necessitat d’impulsar proactivament les col·laboracions publicoprivades.**

Hi ha una creixent necessitat del sector públic de posicionar-se proactivament i ajudar la societat a no patir tant els efectes de la desacceleració de l’activitat econòmica. Des del punt de vista de gestió local i per guanyar en eficiència, aquest posicionament ha de ser fonamentat i entès com una “estratègia d’impuls de la col·laboració publicoprivada”, com subratlla Josep Samitier des de l’Associació Catalana d’Entitats de Recerca.

- **Manca de lideratge i governança a la regió metropolitana de Barcelona.**

La denúncia d’una **manca de governança ferma a la regió metropolitana de Barcelona** és compartida en les respostes obtingudes en aquesta enquesta. Més en detall, com apunta des de Barcelona Global Mateu Hernández, s’ha d’abraçar la idea d’una bona “cooperació interinstitucional en l’àmbit municipal i metropolità”, sent “decisiva la implicació permanent d’altres àmbits institucionals tant públics (Diputació de Barcelona, Govern de la Generalitat, Govern de l’Estat i Comissió Europea), com d’agents econòmics privats (organitzacions empresarials, tercer sector i societat civil organitzada, moviment cooperatiu, fundacions, entitats sense ànim de lucre, entre molts altres)”. La regió metropolitana es troba deficitària d’una bona “governança, adient per a un entorn de límits municipals difosos però amb necessitat d’expansió i ordenació comú; Barcelona és petita i limitada com a municipi sol”, assenyala Xavier Torra.

Aquesta manca de lideratge ja es va posar de manifest a l'anterior document de l'IESE Business School, "Reptes del nou Govern i la política d'infraestructures a la regió metropolitana de Barcelona", de juliol de 2022, com a un dels principals obstacles per tirar endavant el desenvolupament de les infraestructures.

- **Falta de cooperació i coordinació interinstitucional a l'RMB.**

La col·laboració, tant publicoprivada com interinstitucional, entre diferents entitats de caràcter públic en l'àmbit local/supramunicipal s'enfronta a diferents contratemps, com poden ser, segons Pau Relat, de Fira de Barcelona, una "manca de lideratge per crear debat, per detectar i analitzar problemes i reptes i per buscar el consens comú de solucions entre els 200 municipis que formen part de la regió metropolitana de Barcelona". L'objectiu i el benefici final de tenir un model de gestió publicoprivat sanejat, com indica Pau Relat, és que aquest pugui exercir la tasca d'una "manera professional, rigorosa i de país desenvolupat de crear una regió metropolitana de Barcelona similar a les grans regions europees". En ella es podria contemplar un model "econòmic sostenible i un model territorial equilibrat que tinguin en compte l'Agenda 2030 i els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) com a eix vertebrador". La "falta de cooperació i de coordinació intermunicipal, per exemple, dintre del sector esportiu sense ànim de lucre" també és evident, apunta Gerard Esteva des de Barcelona Futur.

- **Discontinuitat de projectes per la politització del debat i la dependència dels cicles electorals.**

Un tema important a tenir en compte és la **unió profitosa i necessària entre el sector públic administratiu i el sector de l'educació i de l'activitat científica**. Una unió que, com indica Joan Guàrdia, no s'ha d'aturar ni ha de modificar el rumb per assumptes d'àmbit polític, com poden ser els esdeveniments per l'entrada i la sortida de partits de govern en els consistoris municipals. Tots ells han d'entendre la "participació en projectes universitaris interinstitucionals com una oportunitat de benefici compartit per totes les entitats implicades". Projectes d'abast econòmic i social molt profitosos, com poden ser la futura ampliació de l'Hospital Clínic de Barcelona, el de l'Hospital Universitari de Bellvitge, el de les Tres Xemeneies o les noves ofertes formatives en espais clau com l'entorn del Parc Logístic de Sant Boi, requereixen dinàmiques de cooperació que garanteixin l'èxit, segons apunta Joan Guàrdia.

La manca de visió a llarg termini i la dependència dels cicles polítics ja es va posar de manifest a l'anterior document de l'IESE Business School, "Reptes del nou Govern i la política d'infraestructures a la regió metropolitana de Barcelona", de juliol de 2022, com un dels principals obstacles per tirar endavant el desenvolupament de les infraestructures.

4.5 MEDI AMBIENT I ENERGIA

El desenvolupament sostenible d'una ciutat ha d'incloure factors com la millora de la sostenibilitat mediambiental a través de plans anticontaminació, el suport als edificis ecològics (amb sistemes passius d'eficiència energètica i materials sostenibles) i les energies alternatives, una gestió eficient

de l'aigua i dels residus, i l'existència de polítiques que ajudin a contrarestar els efectes del canvi climàtic, ja que són imprescindibles per garantir la sostenibilitat de les ciutats en el temps.

Per fer front al futur immediat i a un de més a mitjà termini, la societat necessita trobar solucions a temes de caire social, mediambiental i energètic que tenen molt marge de millora actualment. En aquesta dimensió mediambiental, els enquestats han posat en rellevància els següents problemes a la ciutat de Barcelona:

- **Barcelona ha de seguir millorant la seva qualitat de l'aire.**

Segons l'investigador del CSIC Xavier Querol, en un [l'article d'El País sobre la zona de baixes emissions](#), la Comissió Europea calcula que 307.000 persones moren prematurament cada any a Europa com a conseqüència de la contaminació per partícules.

La pandèmia de la covid ha evidenciat la importància de **vetllar per una salut global**, com a societat. Partint d'aquesta base i com introdueix Carolyn Daher, des d'ISGlobal, si es desitja que "Barcelona continuï prosperant i sigui una ciutat de referència mundial" els nostres representants públics "han d'afrontar i prendre mesures més valentes i contundents per **garantir un entorn urbà saludable**". Per implementar aquestes mesures d'una manera eficient, haurien de ser conscients del fet que, segons Carolyn Daher, el "70%-80% de la nostra salut està determinada per aspectes aliens al sector sanitari. Els llocs on vivim, els nostres entorns físics, econòmics i socials són els impulsors de la nostra salut i el nostre benestar".

Joaquim Coello denuncia la permanentment mala qualitat de l'aire que respirem i Lluís Rovira manté que s'ha de protegir l'envelliment i la qualitat de vida de la societat. Per això La "gestió de la salut de la població" ha de ser prioritària en els propers anys.

- **Manca d'espais verds a la ciutat de Barcelona.**

Els espais verds són uns dels serveis bàsics als quals una ciutat ha de facilitar lliure accés als seus ciutadans de forma fàcilment accessible, sense barreres físiques ni condicionants de la mobilitat activa a peu.

Un model de regió que aposti per un sistema de sanitat eficient és garantia d'èxit social i econòmic. No obstant això, aquest model necessita de complementarietats en forma de mesures proactives enfocades a la prevenció de riscos contra la salut física i mental. Com indica Carolyn Daher, aquestes mesures de prevenció poden lluitar contra la "**falta d'espais verds i blaus** de la ciutat o la distribució desigual d'aquests espais en la mateixa", poden fomentar la reducció "de la contaminació de l'aire, del soroll i dels efectes de la calor" i, a la vegada, incentivar "l'activitat física".

- **Manca d'instal·lacions per fomentar la pràctica d'esports, l'activitat física i la salut mental.**

Com comenta Gerard Esteva des de Barcelona Futur, cal combatre la "manca d'instal·lacions per practicar esports d'equip, en bones condicions, amb actualització d'usos, etc."; també es poden millorar "els entorns escolars" perquè siguin "més segurs i espais més naturals"; i, per últim, aquestes mesures poden abordar potencials causes detonants de "problemes de salut mental", com la "soledat i l'ansietat".

- **Crisi hídrica.**

Les conseqüències per a la salut pública d'una nova crisi dels recursos hídrics podria ser de magnituds desastroses. Hem d'estar preparats per afrontar-ho. Pere Calvet i Lluís Rovira posen de manifest la necessitat d'una bona gestió de l'aigua i adverteixen de la potencialitat d'una "nova **crisi hídrica**" que encara no s'ha manifestat gràcies a l'acció de les dessalinitzadores.

- **Lentitud en el procés de descarbonització.**

Davant de la importància d'una **energia generada amb fonts d'energia primària més neta**, s'han d'incorporar mesures per afavorir "la transició verda, la circularitat, l'energia i el canvi climàtic", com apunta Pere Homs. La descarbonització de la generació elèctrica és un concepte important que cal tenir present si es vol avançar cap a un horitzó econòmic més optimista.

Tanmateix, també s'ha d'ampliar la mira d'abast d'aquesta descarbonització per incloure-hi l'electrificació de "carreteres mitjançant l'electrificació dels vehicles i/o l'hidrogen", per exemple.

Des de la presidència de l'organisme portuari s'espera una cooperació amb l'Ajuntament en un tema molt rellevant com és l'electrificació de molls per reduir les emissions de CO2. El Port, per tant, n'és defensor, i "treballa per descarbonitzar l'activitat marítimoportuària", per la qual cosa demana acció col·laborativa, segons apunta Damià Calvet.

- **Lluny de la suficient generació energètica amb fonts renovables.**

Com indica Lluís Rovira, director de CERCA, s'ha d'apostar per la "sobirania en la generació i gestió energètica" per guanyar en competitivitat garantint una energia renovable per a tothom a preu assequible. És important interioritzar, com a societat, que "si aconseguim energia suficient i renovable podem encarar amb èxit molts altres grans reptes, com ara la competitivitat industrial i la mobilitat", com puntualitza Pere Calvet.

4.6 MOBILITAT I TRANSPORT

Disposar d'unes bones infraestructures de transport operatives, tant per a la mobilitat de persones com per a la millora de la competitivitat, és important per aconseguir una cohesió territorial essencial per a la reducció de les desigualtats en el territori i per al desenvolupament d'un entorn econòmic més homogeni i productiu.

La congestió del trànsit és un dels problemes més importants per als habitants de Barcelona i es posiciona entre les cinc grans preocupacions de la ciutadania, només superat per la inseguretat, la neteja, l'accés a l'habitatge i la contaminació, segons dades de l'enquesta dels serveis municipals.

Els districtes de Sarrià-Sant Gervasi, les Corts, l'Eixample, Sant Martí i Gràcia estan per sobre de la mitjana de la ciutat en considerar els problemes de trànsit com un dels temes que més preocupen als barcelonins.

De fet, mentre que a Sarrià-Sant Gervasi un de cada deu enquestats ho considera el principal inconvenient, aquesta xifra se situa en el 6% a la resta de districtes esmentats, amb una mitjana a la ciutat del 5,5%.

La creixent preocupació pels problemes generats per la congestió del trànsit es produeix en el context de les mesures que el govern municipal està aplicant amb motiu del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) aprovat per l'Ajuntament el 2020.

El pla estableix que, fins al 2024, el 81,5% dels desplaçaments per la ciutat es facin a peu, en transport públic o en bicicleta. Entre les actuacions més destacades, que el consistori ja està aplicant, es troben transformar 32 quilòmetres de carrers per a vianants, sumar 67 quilòmetres de carril bus, implantar la velocitat de 30 km/h a tota la ciutat (excepte en vies de connectivitat) o augmentar un 40% l'actual xarxa de carrils bici, amb l'objectiu de reduir l'ús del cotxe.

- **Mobilitat de les persones.**

La millora de la xarxa de transport ha d'afavorir una reducció del temps de transport, la qual cosa hauria de resultar en un major benestar dels ciutadans i en millores de la productivitat del treball que realitzen. Des del FemCAT apunten també que és important que la xarxa en sentit ampli 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 es troben:

- ***Millora de la xarxa ferroviària: Rodalies de Catalunya.***

Com s'indicava per part de les organitzacions enquestades a l'anterior document de l'IESE Business School "Reptes del nou Govern i la política d'infraestructures a la regió metropolitana de Barcelona", de juliol de 2022, el dèficit de grans infraestructures ferroviàries de transport massiu de viatgers que arrossega l'RMB des de fa més de 20 anys continua sent matèria de denúncia, amb ampli consens, entre les respostes obtingudes en aquesta nova entrega. La xarxa de Rodalies continua necessitant plans d'acció per ser modificada i modernitzada, ja que presenta un estat "caduc de tercer món", com apunten des de la Fira de Barcelona. Aquesta modernització de la infraestructura de la xarxa de Rodalies s'ha de fer urgentment per tal de millorar la interconnexió entre els municipis que conformen l'RMB, segons Barcelona Global. Per això es continua demanant, en aquesta nova enquesta, una millora de finançament que sembla no arribar, com apunten des de la Fundació BEST, el Col·legi de Camins i el RACC. El Col·legi d'Enginyers Industrials continua apuntant, tal i com va fer a l'anterior enquesta de juliol de 2022, que el programa d'actuació de Renfe i d'Adif preveu la incorporació, a Rodalies de Catalunya, de més de 50 trens que està fabricant ja Alstom, a la qual cosa cal afegir la remodelació de la seguretat dels 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.

- ***La Sagrera.***

En data de la redacció d'aquest informe, l'evolució de les obres de l'intercanviador ha arribat a un punt tan avançat que el pont de Calatrava ha quedat cobert i ha deixat de tenir la funció de mirador

per als vianants. La nova fase de les obres, executada recentment per l'administrador d'infraestructures ferroviàries (Adif), ha consistit en la cobertura del calaix pel qual circulen els trens de Rodalies en el traçat entre la sortida del túnel de Clot-Aragó i la futura Sagrera. Tot i això, tal i com van fer a l'anterior enquesta de juliol, el RACC i el Col·legi d'Enginyers segueixen constrenyent la finalització de les obres. Aquests últims consideren que l'estació "fa temps que hauria d'estar acabada". Des del RACC continuen insistint en el fet que una estació acabada comportarà una "regeneració de teixit urbà" important.

- ***Xarxa viària. Busos interurbans.***

En matèria de mobilitat viària interurbana cal destacar també els projectes de millora de la xarxa de busos interurbans, juntament amb la descarbonització i l'electrificació de la carretera amb la inclusió de "vehicles elèctrics o d'hidrogen", com apunten des del Col·legi de Camins. Des d'aquesta institució continuen insistint que l'augment de les capacitats de certes autopistes continua sent prioritari, ja que poques millores s'hi han realitzat. [El Servei Català de Trànsit presenta dades que han de servir per a la reflexió](#): fa una mica més d'un any es van retirar els peatges a certs trams de xarxes viàries d'alta capacitat. A l'AP-7, concretament, s'ha passat dels 12 morts registrats fa tres anys als 25 actuals. Pel que fa a la xifra de ferits greus, també s'ha doblat a l'AP-7 des que no hi ha peatges: s'ha passat de 37 a 66 persones ferides. Aquest fet el posa de manifest el Col·legi d'Enginyers Industrials, que denuncia "un col·lapse de la principal artèria de comunicació rodada del país amb epicentre a Barcelona i la seva RMB, un increment de l'accidentabilitat i un dèficit en el manteniment de les infraestructures".

• **Mobilitat per a la millora de la competitivitat. 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 dels "elefants blancs", kilòmetres de paviment improductiu que no porten enlloc i que acaben tenint un balanç cost-benefici negatiu. Des de BCL denuncien que existeix un "retard en el desplegament d'infraestructures crítiques per al sector logístic". Exemples plantejats per BCL serien els referents a la finalització del quart cinturó, els accessos viaris i ferroviaris al Port de Barcelona, les terminals multimodals, les autopistes ferroviàries i el corredor mediterrani.

Les principals infraestructures esmentades són:

- ***Corredor mediterrani***

El corredor mediterrani avança, però ho fa lentament i amb retard. Aquesta va ser la conclusió defensada a l'acte del [passat 18 de novembre de 2022](#). Més de 1600 empresaris i representants de la societat civil es van reunir a Barcelona en el 6è Acte Empresarial i Segona Revisió Mèdica Semestral del corredor mediterrani per denunciar els retards relacionats amb el corredor.

Així, en aquesta nova enquesta, les institucions i els organismes consultats, com BCL, Fira de Barcelona i Port de Barcelona, tornen a proposar el corredor mediterrani com un tema d'abast

important. Des del Col·legi d'Enginyers Industrials i des de BCL, el corredor mediterrani va amb retard i hauria d'haver estat implementat fa temps.

- ***Port de Barcelona***

L'electrificació del Port continua sent tema de debat a la societat barcelonina. La Fundació BEST així ho recolza. El [passat 22 de febrer de 2022](#) Damià Calvet va anunciar una inversió de 110.000 milions d'euros fins al 2030 en l'electrificació dels molls del Port de Barcelona.

Tant el Port de Barcelona, com el RACC i BCL apunten a un problema de “desenvolupament dels nous accessos viaris i ferroviaris” per part dels Ajuntaments de Barcelona i del Prat de Llobregat. [El passat setembre](#), la ministra de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, Raquel Sánchez, visitava el Port de Barcelona amb motiu de l'acte de celebració del 10è aniversari de Hutchison Ports Best. Aquí va posar de manifest la xifra de la quantitat de mercaderies que entren i surten del Port de Barcelona via xarxa ferroviària: un 15%. Aquesta xifra ressona, ja que [“els ports són el punt d'origen o de destinació de més del 50% del trànsit ferroviari de mercaderies a Espanya”](#), com destacava la ministra.

- ***Aeroport hub de vols intercontinentals.***

L'ampliació de l'aeroport continua sent prioritària per als Col·legis d'Economistes i d'Enginyers, per a CERCA i per al RACC. Des del club de serveis a la mobilitat i defensors dels usuaris especifiquen l'ampliació de la tercera pista com a necessària.

4.7 PLANIFICACIÓ URBANA

La planificació urbana de les ciutats sempre s'ha considerat un mitjà per impulsar-ne el desenvolupament i, per aconseguir-ho, necessita del compromís i la implicació activa de tots els actors clau: els ciutadans, la societat civil, els sectors públic i privat, els organismes multilaterals i l'àmbit acadèmic. L'urbanisme mai pot deixar de banda alguns dels punts anteriors, com ara la sostenibilitat i el medi ambient, les zones verdes i els espais d'ús públic, a més del planejament com a eina per millorar la mobilitat, la connectivitat i la productivitat de la ciutat, així com la igualtat i la cohesió social.

Actualment, diferents actuacions urbanístiques a la ciutat de Barcelona estan generant molta controvèrsia, com és el cas de les superilles i els eixos verds.

- **Controvèrsia urbanística.**

Després de la superilla de Poblenou, entre els carrers de Badajoz, Pallars, Llacuna i Tànger, s'ha reproduït el model a la superilla de l'Eixample, entre els carrers de Consell de Cent, Girona, Compte Borrell i Rocafort. El projecte de l'Ajuntament, amb una inversió de 38 milions d'euros, pretén aportar solucions en termes de mobilitat i qualitat de l'aire i de l'espai públic per als vianants i residents, però ha tingut externalitats negatives en diferents sectors que han causat forta polèmica, ja que se n'han derivat problemes de mobilitat, higiene, seguretat i, fins i tot, una forta caiguda del comerç.

Segons l'enquesta de l'Institut Opinòmetre, un 47% dels veïns de Barcelona està bastant o molt en desacord amb el model de superilla i [Foment del Treball Nacional](#) va demanar a principis de 2022 a l'Ajuntament de Barcelona l'aturada del programa Superilles per tal d'avaluar les conseqüències perjudicials per als diferents comerços, ja que s'havia estimat una caiguda del 20% en la facturació del comerç i la restauració, així com la pèrdua d'uns 25.000 llocs de treball en l'entorn de les superilles.

Aquests percentatges poden respondre al fet que a la ciutat de Barcelona les superilles s'estan desenvolupant per imposició, no per consens, com denuncien des de 22@. A més, des del RACC detecten que cal una revisió de projectes, com els eixos verds, per fer compatible la millora de la qualitat de l'aire amb la fluïdesa i el progrés econòmic.

4.8 TURISME

Per a una ciutat, mantenir i donar rellevància a la seva projecció global passa per millorar-ne la marca i potenciar-ne el reconeixement internacional a través de plans turístics estratègics, atracció d'inversió estrangera i representació a l'exterior. Alguns dels indicadors d'aquesta projecció internacional són l'existència d'aeroports, la freqüència de vols, les mesures de seguretat, el nombre de passatgers per aeroport, la quantitat d'hotels a la ciutat (nacionals i internacionals) i la quantitat d'esdeveniments, fires i congressos internacionals que s'hi celebren.

- **Turisme de masses.**

El **turisme és un motor important, tant per a Barcelona com per a la seva regió metropolitana**. Per aquest motiu, s'ha de recolzar, millorar i "impulsar", com apunta Carles Puig de Travy. Les tasques a realitzar per lluitar contra el "turisme de masses de baix preu i amb poc valor afegit", com proposa Javier Lafuente, han de tenir cabuda dintre de les accions per millorar l'eficiència d'aquest motor de creixement. Actualment, denuncia Joaquim Coello, no hi ha "pla" per moderar-ho.

- **Suport insuficient per a l'atracció de turisme de qualitat a través del Port de Barcelona.**

L'ampliació del Port de Barcelona, en aquest sentit, pot comportar grans beneficis de millora de l'entrada de turisme, com indiquen des del Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya i des del Col·legi d'Economistes de Catalunya. És per això que el **Port de Barcelona, com a eix de dinamisme i creixement**, ha de tenir cabuda en els projectes que conformin les propostes electorals. Aquest ha de ser un motiu pel qual l'Ajuntament presenti un recolzament actiu, com defensa Damià Calvet, des de la presidència del Port de Barcelona. Els turistes que arriben en creuers "fan una despesa considerablement superior a la d'un turista vacacional".

5 Principals obstacles per a la correcció d'aquests problemes

Els principals obstacles per a la correcció dels problemes esmentats a la pregunta 1 són, segons els enquestats:

CAPITAL HUMÀ

- Dificultat en els tràmits, les gestions i les condicions necessaris per importar talent.

COHESIÓ SOCIAL

- Manca de polítiques educatives d'acompanyament i per a la inclusió i la igualtat d'oportunitats. Insuficient accés a habitatge assequible.
Manca de consens entre les Administracions sobre l'oferta d'habitatge públic.
- Incivisme i insuficient presència policial.

ECONOMIA, TECNOLOGIA, CONEIXEMENT I INNOVACIÓ

- Insuficient acompanyament a les empreses en procés de creixement.
- Insuficient finançament públic en recerca i innovació.
- El coneixement generat no és transferit al teixit productiu.
- Escàs finançament de les unitats d'innovació a les universitats.
- Minsa diversitat formativa.

GOVERNANÇA

- Necessitat d'impulsar proactivament les col·laboracions publicoprivades.
- Processos administratius i polítics excessivament rígids.
- Visió a curt termini.
- No hi ha visió global ni transversal de les oportunitats.
- Falta de cooperació i coordinació interinstitucional a l'RMB.
- No hi ha polítiques estables i coherents al llarg del temps.

MEDI AMBIENT I ENERGIA

- Necessitat de polítiques sòlides de transició energètica.
- Impacte de l'augment dels preus de l'energia.
- Externalitats negatives de la descarbonització no tingudes en compte.
- Planificació urbana sense criteris de transició energètica.
- Absència de col·laboració intersectorial.
- Insuficient generació energètica amb fonts renovables.

MOBILITAT I TRANSPORT

- Dificultat de convivència dels distints tipus de vehicles a l'espai urbà.
- Control de les emissions i les immissions de la mobilitat urbana.
- Manca d'infraestructures logístiques.

PLANIFICACIÓ URBANA

- Actuacions urbanístiques que generen caos en la mobilitat i perjudiquen l'activitat econòmica.

TURISME

- Externalitats del turisme de masses.

5.1 CAPITAL HUMÀ

- **Dificultat en els tràmits, les gestions i les condicions necessaris per importar talent.**

L'atracció de talent sempre és un tema que genera opinió i proactivitat en la societat civil. Recentment, [el Consorci de Formació, l'Associació d'Entitats Sanitàries i Socials de Catalunya i el Consorci de Salut i Social de Catalunya](#) han impulsat un projecte conjunt per tal de sumar esforços en l'objectiu d'atraure talent i incorporar professionals sanitaris de fora de Catalunya. Des del sector públic caldria més esforç per recolzar l'arribada de persones estrangeres que aportin talent, segons l'Associació Catalana d'Entitats de Recerca. Des de la UPC i l'Eurecat veuen dificultats en la política d'habitatges, la gestió de visats i l'homologació de títols universitaris. En definitiva, cal flexibilitzar les condicions i les càrregues administratives, com s'indica des de l'Associació Catalana d'Entitats de Recerca.

5.2 COHESIÓ SOCIAL

- **Manca de polítiques educatives d'acompanyament i per a la inclusió i la igualtat d'oportunitats.**

La fundació Bofill va elaborar aquest any 2022 l'Anuari de l'Educació 2022, en el qual es posen de manifest, entre d'altres qüestions, els criteris que han de guiar una bona política sobre la programació de l'oferta per reduir la segregació escolar. La segregació i l'equitat envers la formació dels alumnes és prioritària i calen polítiques educatives serioses que acompanyin l'alumnat en situacions econòmiques desfavorides en el desplegament de la seva trajectòria acadèmica i que permetin un major accés a la universitat, segons el rectorat de la UPC. Aquesta entitat també esmenta i demana al sector públic administratiu que cal generar "entorns adequats i realitzar els canvis necessaris" per fer més atractiu per a les dones l'accés a la tecnologia, segons apunta el rectorat de la UPC.

- **Manca de consens entre les administracions sobre l'oferta d'habitatge públic.**

El tema de l'accés a l'habitatge assequible i digne continua sent font de conflicte entre administracions públiques. L'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya continuen amb disputes sobre l'oferta d'habitatge entregat per cada institució, mentre que l'esquema de compra/venda i lloguer residencial continua presentant una sobretensió en els preus que fomenta la idea d'un habitatge tant públic com privat inaccessible, denuncia 22@. L'habitatge privat no acaba d'oferir suficients immobles, segons aquesta mateixa associació, ja que "l'aprovació de la nova Modificació del Pla General Metropolità fa créixer l'habitatge protegit, però no facilita la creació d'habitatge privat", indica aquesta associació.

- **Incivisme i insuficient presència policial.**

L'incivisme és notori a l'RMB i, en particular, a les grans urbs, com Barcelona. Exemple d'això últim és la degradació del Baluard del Migdia, enclavament conegut ubicat darrera de l'Estació de França de Barcelona. Els veïns viuen l'incivisme i la inseguretat en primera persona. Barcelona va presentar

unes [xifres interanuals de criminalitat](#) al 2022 un 47% superiors respecte a l'any passat, amb 16684 denúncies per robatoris i 38 denúncies per agressions sexuals amb penetració. La inseguretat i l'incivisme han de ser, com apunten des de 22@, dos temes importants a tractar pels nous consistoris. Els obstacles principals per solucionar aquests dos problemes estan relacionats amb l'educació i la presència policial, segons 22@:

- Es denuncia una falta de seguretat “palpable”, l'escassa presència policial i, alhora, el creixement del sentiment d'impunitat dels delinqüents. També es detecta una sensació d'impotència per part de la policia i dels agents que garanteixen l'ordre.
- “La transmissió de valors i els referents públics” tenen cada cop un pes més en reculada pel que fa a la transmissió als centres educatius, com també el tenen el respecte a les persones, a la propietat privada, a l'esforç i a la generositat social.

5.3 ECONOMIA, TECNOLOGIA, CONEIXEMENT I INNOVACIÓ

- **Insuficient acompanyament a les empreses en procés de creixement.**

[L'informe executiu Catalunya 2021-2022](#), elaborat per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, la UAB, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona, fa referència al fet que els emprenedors en fase inicial dedicats a activitats industrials i a serveis a empreses tenen més pes que a la mitjana dels països d'alts ingressos, un 35% respecte d'un 29%, en detriment de les empreses de serveis al consumidor. Per contra, les dades que escenifiquen el creixement d'ocupació de les empreses de nova creació i en la seva orientació internacional queden per sota de la mitjana; per tant, encara queda marge per millorar. Des d'Eurecat expliquen aquesta postura denunciant que el tracte a les empreses en procés de creixement és vital per a un teixit productiu i competitiu de primer nivell.

- **Insuficient finançament públic en recerca i innovació.**

Tota promoció de l'activitat econòmica necessita com a pilar fonamental una inversió en “recerca i innovació”, que esdevingui “desenvolupament tecnològic i social”, com apunten des del rectorat de la UAB i des de l'Associació Catalana d'Entitats de Recerca. Des d'aquesta última denuncien els nivells de finançament dels centres de recerca, els quals estan lluny de servir com a garants de l'excel·lència d'aquests mateixos centres. El Pacte Nacional per a la Societat del Coneixement (PN@SC) és una pedra important en la consecució del consens social i polític envers la importància de la recerca i, per tant, és necessari que els acords pressupostaris d'aquest pacte fructifiquin, com indiquen des de l'Associació Catalana d'Entitats de Recerca. Aquesta Associació apunta que el Pacte preveu assolir en “5 anys una despesa total global en R+D+i del 2,12% del PIB català”.

- **El coneixement generat no és transferit al teixit productiu.**

Les universitats són centres en els quals es promou i gestiona la recerca i la transferència de coneixement, de forma que la generació i la disseminació del nou coneixement sigui compatible amb la seva protecció i amb la transferència al teixit productiu. Sota els models de ciència oberta i innovació oberta que ofereixen els centres de recerca, es promouen i gestionen aquelles activitats adreçades a generar coneixement nou, per una banda, i per l'altra, es promouen les activitats de

transferència, amb la finalitat de donar valor al coneixement generat i fer possible que aquest arribi a la societat en general i al món empresarial en particular. Des de la UB postulen que les entitats municipals han de ser un actor clau en la generació de sinergies entre els diferents actors del territori que permetin una millor transferència. FemCAT defensa que es requereix una major aplicació a “l’activitat productiva del coneixement generat. La capacitat de recerca i acadèmica no es transfereix a les empreses”.

- **Escàs finançament de les unitats d’innovació a les universitats.**

Les polítiques de finançament de les unitats d’innovació de les universitats són pràcticament inexistents, apunten des de la UPC. Un motiu pot venir del fet que la transferència de coneixement a l’RMB pateix, en el transcurs de la seva implementació, la manca de sapiència per part dels actors amb rols importants. Començant per les “institucions i incloent-hi, alhora, actors de l’àmbit científic”, indica Joan Guàrdia des de la UAB.

- **Minsa diversitat formativa.**

[La falta de centres](#) i de professors, juntament amb l’elevat nombre d’alumnes a les aules, fan que les elevades ràtios llustrin l’impuls de la formació professional a Catalunya. També la falta de diversitat formativa i la falta d’un “pla territorial enfocat a les oportunitats de progrés” són valoracions de mancances que existeixen i que són denunciades per 22@ i des de FemCAT. En definitiva, com indiquen des de la UAB, hem de conscienciar-nos que la “societat del futur serà una societat de coneixement o no serà”. El sistema “d’educació reglat en tots els nivells i el sistema de formació ocupacional” necessiten superar barreres que els limiten i, alhora, ens limiten a nosaltres com a regió i societat.

5.4 GOVERNANÇA

- **Necessitat d’impulsar proactivament les col·laboracions publicoprivades.**

La col·laboració publicoprivada és necessària per garantir la competitivitat del sector públic i l’oferta de béns socials, com ara l’educació o la sanitat. Per exemple, [sense aquesta col·laboració seria molt difícil accedir a nous fàrmacs](#). Malgrat això, a la nostra cultura la voluntat de col·laboració no és gaire decidida, apunten des del RACC. L’excessiva càrrega burocràtica administrativa també dificulta aquesta col·laboració.

- **Processos administratius i polítics excessivament rígids.**

La gestió administrativa de la regió metropolitana està dirigida per processos administratius i polítics que gaudeixen de manca de capacitat per fer canvis o, en cas de fer-los, es fan de manera lenta, segons ISGlobal. Així, aquesta gestió administrativa no proveeix adientment davant de les “dinàmiques pròpies del territori”, segons indiquen des de la UAB. De fet, la regió metropolitana de Barcelona podria, ben bé, definir-se com una regió en la qual existeix una deficiència de “lideratge polític palpable” o, fins i tot, en molts sentits, una total falta de lideratge per gestionar els reptes

regionals i per buscar les solucions a implementar, tot amb una visió a llarg termini, com defensen Barcelona Global i la Fira de Barcelona.

- **Visió a curt termini.**

Amb aquesta **visió parcial i de curt termini** dels projectes existeix, segons la universitat pública, la “temptació de caure en lògiques de pur conflicte potencialment profitoses en el curt termini (però molt perjudicials en el mig i el llarg termini)”.

- **No hi ha visió global ni transversal de les oportunitats.**

En termes d’abast general i transversal, segons indica la UB, un dels problemes tractors més significatius i que pot dificultar posar en marxa iniciatives electorals per a la correcció dels problemes existents és la “**dificultat a l’hora d’identificar i aprofitar oportunitats comunes** que podrien redundar en benefici de totes les parts implicades”.

En termes d’abast específic, per exemple, al sector de la mobilitat, defensen des de FemCAT, la falta de governança complica “l’abordatge” de la mobilitat en sentit ampli. Alguns ajuntaments promouen mesures de descarbonització de la mobilitat que serien correctes per a la mobilitat intramunicipal, però no per a la intermunicipal, clau per a les persones que s’han de traslladar a les respectives feines localitzades en altres municipis. En definitiva, com continuen indicant Navarro i Marín, de FemCAT, “en el cas concret de la mobilitat es posa de relleu un altre problema: la divisió en la governança d’aquestes infraestructures i serveis. FGC, Renfe, TMB, més els operadors privats, semblen obeir més a les seves pròpies raons internes que al seu paper dins de la mobilitat pública i privada del conjunt de la regió”.

- **Falta de cooperació i coordinació interinstitucional a l’RMB.**

Existeix, també, un “conflicte de competències entre els diferents òrgans administratius” que dificulta una acció de caire ampli i transversal que pugui abordar la complexitat dels problemes urbans. Hem de trencar les sitges i treballar en tots els sectors, insisteixen des d’ISGlobal.

Les negociacions interinstitucionals, com les dutes a terme per l’Estat i la Generalitat, continuen presentant-se com a obstacle, segons assenyala el Col·legi d’Economistes de Catalunya.

- **No hi ha polítiques estables i coherents al llarg del temps.**

La pròpia lògica de l’activitat política no afavoreix que es puguin mantenir polítiques estables i coherents al llarg dels terminis de temps que determinades polítiques estratègiques requereixen, com indica l’Associació Catalana d’Entitats de Recerca.

La curta naturalesa del cicle polític i la sobrepolitització i la polarització de les qüestions fa difícil crear una visió compartida i coherent per a un futur pròsper. Les principals barreres estan en la política, no en la tecnologia o en altres solucions.

5.5 MEDI AMBIENT I ENERGIA

- **Necessitat de polítiques sòlides de transició energètica.**

El concepte d'una defensa del medi ambient i de la protecció del nostre entorn es presenta "esbiaixada", sense considerar la compatibilitat entre la salubritat de l'aire i el progrés econòmic, segons el RACC, i amb l'absència d'una agenda i un "pla global" ben detallat, segons apunta FemCAT. Calen polítiques que fomentin la "transició energètica" i que reflecteixin aquest "canvi d'orientació" cap a una societat impulsada amb energia primària més "neta", insisteixen des de FemCAT.

- **Impacte de l'augment dels preus de l'energia.**

La transformació energètica no només té sentit per l'impacte que les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle tenen en l'atmosfera i la nostra salut, sinó també per l'impacte que tenen en la nostra economia. Segons indiquen des de Barcelona Futur, el sector comercial està anant a la "ruïna i es necessita una transformació energètica".

- **Externalitats negatives de la descarbonització no tingudes en compte.**

Cal tenir en compte les externalitats negatives de la descarbonització. Com apunten des del Col·legi d'Enginyers Industrials, quant al desplegament de les infraestructures per generar energies renovables cal evitar una "visió contraposada amb el turisme, el lleure i la coexistència amb les zones agrícoles i ramaderes. **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".

- **Planificació urbana sense criteris de transició energètica.**

Els obstacles a vèncer són notoris i tenen a veure amb originar "canvis de mentalitat i procediment que s'haurien d'assolir si realment es vol promoure la implantació de les energies renovables a Catalunya, per arribar als 15000 MW el 2030, en la regulació dels procediments d'autorització, d'una visió àmplia de planificació urbanística, segurament basada més en criteris d'orientació, que de les figures de planejament, com ara els Plans Directors", com apunten des del Col·legi d'Enginyers Industrials.

- **Absència de col·laboració intersectorial.**

Els obstacles per avançar cap a un model de societat en què imperi la descarbonització en el sector energètic s'originen també en la manca d'esforços i de col·laboració entre sectors i la falta d'ajudes fiscals per a la implementació de solucions d'estalvi energètic i de generació renovable, com defensen des del Col·legi d'Enginyers Industrials.

- **Insuficient generació energètica amb fonts renovables.**

La sostenibilitat, les actuacions en el territori i la modernització de l'economia van associades a una clara aposta per les energies renovables. Amb la crisi d'Ucraïna s'ha pogut comprovar que la inflació suportada tant per les empreses com per les persones es veu alterada pels preus dels mercats energètics, com el del gas i el de l'electricitat. Des de CERCA denuncien que cal una estructura d'energia renovable a "preu assequible (inclòs IVA reduït) com a tota la UE". També des de l'associació defensen que si, es vol ser competitiu, no es pot tenir l'electricitat "més cara d'Europa". També en aquest sentit el Col·legi d'Enginyers Industrials apunta que cal "sumar infraestructures de generació i distribució d'energies renovables en el conjunt del territori". Per exemple, i seguint aquest fil, l'hidrogen és un vector energètic que cal potenciar, segons apunta el Col·legi d'Enginyers.

- **Dificultat de convivència dels distints tipus de vehicles a l'espai públic urbà.**

Les polítiques de mobilitat produeixen efectes sobre el benestar tant físic com psíquic de les persones. En una enquesta [realitzada pel RACC](#), els vianants de Barcelona es queixaven de la impossibilitat de desplaçar-se de forma fluida i tranquil·la. Tenen la opinió que Barcelona no està "preparada per fer conviure tants vehicles diferents". Des de la UB apunten la necessitat d'una "visió estratègica compartida" de col·laboració i debat.

- **Control de les emissions i les immissions de la mobilitat urbana.**

La contaminació és un tema important a tenir en compte per a l'Eurecat. Cal una visió "realista de la mobilitat de futur" que sigui assequible i realista per a una ciutat que es caracteritza pel seu dinamisme econòmic i de mobilitat de persones. El ritme de la implantació del "vehicle elèctric, tot i considerant les infraestructures pertinents, hauria de ser més elevat", indica en centre tecnològic.

- **Manca d'infraestructures logístiques.**

Les relacions entre administracions públiques, els interessos partidistes i la falta de consens i de debat continuen sent causa de queixa pel que fa a les limitacions per obtenir una bona mobilitat de mercaderies amb infraestructures logístiques. La no arribada de fons NextGenEU també és un detonant important en la manca d'infraestructures logístiques, com denuncien des de BCL i CERCA. Aquest últim indica que la causa d'aquest fet és la visió "centralista i centralitzada" de l'Estat espanyol. BCL ho atribueix a la inestabilitat en la relació entre l'Estat i la Generalitat.

5.6 PLANIFICACIÓ URBANA

- **Actuacions urbanístiques que generen dificultats en la mobilitat i perjudiquen l'activitat econòmica.**

L'estratègia de mobilitat crea un dilema entre un discurs a favor de la sostenibilitat màxima i les dificultats per viatjar per la ciutat. El principal problema és el "discurs polític, que no sempre és realista amb la realitat de la zona", apunten des de 22@. Les superilles, per exemple, necessiten més diàleg amb els àmbits més afectats per la seva implementació, com indiquen des del RACC i des de 22@. Aquesta última associació esmenta el fet que al Poblenou hi ha l'exemple d'una benzinera i un concessionari de cotxes al mig d'una superilla, a més d'una zona de càrrega i descàrrega d'un hotel.

La manca de diàleg pot comportar uns resultats diferents als buscats amb la introducció d'aquest pla urbanístic, com també apunten des de la UB.

5.7 TURISME

- **Turisme de masses.**

[El Pla estratègic de turisme 2020](#) va introduir-se per obrir un procés intens de reflexió i de generació de coneixement compartit sobre l'activitat turística a la ciutat de Barcelona i els seus efectes. Es volia abordar el repte de gestionar la ciutat turística fent-la compatible amb la resta de necessitats de la ciutat complexa i heterogènia que és la Ciutat Comtal. No obstant això, en la data de redacció d'aquest document la regulació del turisme i la millora de la marca o imatge de la regió i la ciutat de Barcelona han de ser millorades, com aconsellen des d'Eurecat, ja que constitueixen dos motors d'impuls en l'esdevenir econòmic de l'RMB. Sent una activitat tan important en la conjuntura econòmica catalana, hi ha obstacles importants en la millora del turisme. Segons 22@, aquests prenen la forma de la magnificació de les notícies dolentes de l'RMB, la poca repercussió dels fets positius de l'economia, la poca notorietat de la marca i l'interès de certs poders polítics de promoure la política interna de poc recorregut internacional.

6 Atesa la proximitat de la data de celebració de les eleccions municipals de 2023, quines mesures i propostes voldria que fossin abordades pels programes electorals?

Principals mesures i propostes necessàries actualment, segons els enquestats:

CAPITAL HUMÀ

- Mesures per potenciar l'atracció i la retenció del talent.

COHESIÓ SOCIAL

- Incrementar l'oferta d'immobles de protecció oficial.
- Educació de la ciutadania per reduir l'incivisme i la inseguretat.
- Administració més eficient amb estabilitat, cohesió, cooperació institucional i seguretat jurídica.

ECONOMIA, TECNOLOGIA, CONEIXEMENT I INNOVACIÓ

- Activar els projectes amb valor afegit per a la ciutat.
- Buscar l'excel·lència del sistema educatiu a tots els nivells.
- Promoure les bones pràctiques en R+D+i.

GOVERNANÇA

- Reducció normativa i burocràtica en la creació i implantació d'empreses.
- Cohesió institucional.
- Governança supramunicipal.
- Coordinació interinstitucional a l'RMB per identificar oportunitats comunes.

MEDI AMBIENT I ENERGIA

- Increment del percentatge d'espais verds per habitant en l'entorn urbà.
- Prioritzar els entorns escolars en la creació d'espais verds.
- Promoure l'eficiència, incloent-hi l'autoconsum de les llars, les ciutats i els ciutadans.
- Promoció de la generació energètica amb fonts renovables i foment de l'autoconsum.

MOBILITAT I TRANSPORT

- Mobilitat de les persones.
- Mobilitat per a la millora de la competitivitat. Transport i logística.

PLANIFICACIÓ URBANA

- Revisió dels eixos verds.

TURISME

- Pla de regulació del turisme.
- Suport a la generació de turisme de qualitat provinent del Port de Barcelona.

6.1 CAPITAL HUMÀ

Les economies més dinàmiques i atractives que aposten per millores en la productivitat són les basades en la recerca, la investigació i el coneixement. Barcelona, segons apunta Barcelona Global, ha de créixer i ho ha de fer en aquesta direcció: les economies del coneixement han d'apostar per invertir en talent com a motor fonamental del seu funcionament. Per fer-ho, es necessita un "projecte polític ambiciós amb lideratge públic fort" amb una implicació del "sector privat i de la societat civil".

Mesures per potenciar l'atracció i la retenció del talent.

- Una fiscalitat adequada, no penalitzadora, de la inclusió del talent, com assenyalen també des de BCL.
- Foment de l'anglès en la vida social, educativa, cultural i econòmica.
- Un sistema administratiu amb una burocràcia molt més àgil.
- Un sistema educatiu, a tots els nivells, molt més obert i amb predisposició a la promoció del talent.
- Una ciutat de Barcelona més “segura, ordenada i previsible”.
- Una ciutat de Barcelona amb bones xarxes de transport i amb un aeroport intercontinental que la faci estar connectada al món.

Des de la UB proposen mesures complementàries:

- La consolidació de salaris competitiu, com també defensa BCL.
- L'avançament per garantir una plena igualtat de gènere.
- La promoció d'eines que contribueixin a la convivència natural entre el català i el multilingüisme.
- La facilitació de l'accés a l'habitatge amb una “política per habitatges de lloguer” afí a aquesta captació de talent, com també defensa BCL.

L'atracció de talent emprenedor és de caràcter prioritari. Cal, com apunten des de l'Associació Catalana d'Entitats de Recerca, fomentar una atracció d'inversions (“ecosistemes d'innovació, *partnerships* publicoprivats entorn de la R+D”). Aquesta associació defensa que ja s'ha fet treball en aquest sentit, ja que a Barcelona s'han “establert laboratoris d'empreses multinacionals (Amazon, Apple, Microsoft...) per les condicions de la ciutat i també per la proximitat als centres i les universitats generadors de talent. Cal preservar aquestes fortaleses”. Hi ha treball avançat, però calen més esforços per consolidar-lo.

6.2 COHESIÓ SOCIAL

Un bon teixit d'infraestructures és considerat molt adient per a la prosperitat i el creixement econòmic equitatiu. En aquesta línia de pensament es defensa el fet que “els conceptes rectors per a la planificació i la gestió d'infraestructures”, com proposen des de FemCAT, han de ser tant els que fan possible l'activitat econòmica (“mobilitat, digitalització, transició energètica, circularització”) com els que afecten a la cohesió social (“educació, coneixement, serveis socials i de suport, sanitat”). S'han de presentar esquemes de disseny sobre les preguntes següents: “Quins es vol potenciar i quins limitar, i amb quin criteri?”, segons FemCAT.

- **Incrementar l'oferta d'immobles de protecció oficial.**

L'accés a l'habitatge, en especial, el mercat de lloguer, continua molt tensionat a la ciutat de Barcelona. En xifres, la variació en el preu del metre quadrat a data de novembre de 2022, respecte a l'agost de 2021, ha estat d'un +23%, segons Idealista. Així, 22@ proposa accions i mesures per combatre aquest factor, com ara incrementar l'oferta d'immobles de protecció oficial i lliure per "destensionar" el mercat immobiliari.

- **Educació de la ciutadania per reduir l'incivisme i la inseguretat.**

[L'associació Construïm Barcelona i la plataforma Osoigo Next](#) van presentar el passat dijous 1 de desembre els resultats de la consulta Paraula de Barcelona. La màxima preocupació entre els barcelonins i les barcelonines, amb un 79% de consens, és la inseguretat. Segons defensa 22@, l'educació en valors ha de tenir un pes rellevant en la reducció de les ràtios de criminalitat i incivisme de la ciutat de Barcelona. Així, no només caldrien més dotacions policials i eines jurídiques, que també són essencials en aquest sentit, com defensa Eurecat, sinó una major incidència en el currículum d'aptituds relacionades amb valors, educació i cultura de l'esforç per combatre de manera efectiva la inseguretat als carrers. El Port de Barcelona defensa, en un abast més específic, l'establiment d'un conveni de seguretat que ajudi a reduir la inseguretat.

- **Administració més eficient amb estabilitat, cohesió, cooperació institucional i seguretat jurídica.**

L'estabilitat, la cohesió i la cooperació institucional, sumades a la protecció de la seguretat jurídica, afavoreixen la consecució reeixida de projectes de ciutat que repercuteixen positivament en el seu futur, pel que fa a l'afavoriment de l'aparició de noves oportunitats i l'atracció de la inversió internacional. Aquests objectius només poden aconseguir-se a través d'una administració eficient que, en paraules de FemCAT, és aquella que resulta "propera i útil als ciutadans; és també una amb la qual és ràpid i fàcil relacionar-se i que pren de manera àgil les decisions que afectin els projectes que dinamitzen el territori".

6.3 ECONOMIA, TECNOLOGIA, CONEIXEMENT I INNOVACIÓ

Davant de la conjuntura econòmica actual a la qual fem front, ens cal, com indica el Col·legi d'Enginyers Industrials, promoure una "activitat que generi riquesa" gràcies "al talent, la formació i la innovació". De fet, com assenyala el Port de Barcelona, "una economia que proporcioni prosperitat per a tothom ha de disposar d'una estructura diversificada i amb un pes creixent de la innovació en totes les activitats". Per això, per tant, "cal atraure talent i generar coneixement". Des del Port, seguint aquest fil, es proposa "la creació d'un nou centre integrat d'innovació, coneixement i formació sobre logística, economia blava i nàutica amb instal·lacions pròpies a l'entorn de la Nova Bocana del port". Aquesta creació de riquesa sustentada en el talent i la innovació no es pot entendre sense la creació de llocs de treball productius qualificats, sense apostar per un atractiu teixit industrial, tot aplicant la tecnologia i la innovació al servei de la ciutadania, i sense reduir processos burocràtics que encoratgin el funcionament òptim de l'economia. "Cal fugir d'un model que aposti per una ciutadania subvencionada i abraçar aquell que l'empodera a partir de l'aportació de valor a la generació de riquesa", apunta el Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya.

- **Activar els projectes amb valor afegit per a la ciutat.**

En aquest sentit, caldria potenciar polítiques d'acció per atraure centres de decisió empresarial relacionats amb la "nova economia", com assenyalava BCL, en especial, centrar-se en polítiques de *reshoring*, de recuperació del teixit industrial concentrat a l'Àsia.

El nou Pacte Nacional per a la Indústria 2022-2025 ha d'assegurar que els recursos previstos es mobilitzen corresponentment en els seus diferents eixos, com apunten des del Col·legi d'Enginyers Industrials. Així, ha de ser un pla amb més èxit que l'anterior, el PNI 2017-2020.

- **Projectes per potenciar l'economia verda.**

Apostar per l'economia verda ha de ser prioritari; així, s'han de presentar tant "polítiques clares" i directes sobre "transició ecològica", com defensa BCL, com també plans que serveixin per afrontar la producció d'aliments a prop de les nostres ciutats (Baix Llobregat, Maresme, Vallès), com apunta la UAB. Ha d'imperar la idea de reconstruir un sistema econòmic resiliència, tot tenint en compte el medi ambient. "El compromís d'impulsar indústries estratègiques d'alt valor afegit, de tecnologies netes" ha d'adquirir un paper clau en aquest sistema, segons Pau Relat, de la Fira de Barcelona.

- **Projectes per potenciar l'economia blava.**

L'economia blava també ha de gaudir de protecció per part del sector públic a l'RMB. El Mediterrani ha de ser considerat com a font de riquesa econòmica. Fruit d'aquesta idea, el Port de Barcelona i la Copa Amèrica presenten oportunitats que no s'han de desestimar. Com indica Damià Calvet, "el 2024 se celebrarà la Copa Amèrica al Port de Barcelona i, [...] sens dubte, caldrà un treball i una entesa conjunts entre l'Ajuntament de Barcelona i el Port de Barcelona per fer d'aquest important esdeveniment un èxit mundial que torni a posar Barcelona com a referent al món".

- **Digitalització.**

El passat mes de novembre, l'Smart City Expo World Congress acollit a la ciutat de Barcelona ens va demostrar que hi ha molta matèria i idees a desenvolupar en temes de digitalització a la nostra RMB. El futur de la humanitat és inevitablement urbà i la digitalització s'erigeix com una revolució essencial i imparabile per garantir ciutats centrades en les persones i el medi ambient. A la cruïlla de la tecnologia i les ciutats hi ha una oportunitat per a un món més sostenible i inclusiu. Així, una estratègia com la d'apostar per la implementació de Barcelona com una Smart City, com proposa Santiago Bassols, seria molt adient des del punt de vista de desplegament d'infraestructures digitals, amb la generació de riquesa que comportaria el "desplegament del 5G i l'atracció de líders tecnològics globals".

- **Buscar l'excel·lència del sistema educatiu a tots els nivells.**

El sistema educatiu d'una regió o societat és l'eina essencial pel que fa a transmetre el coneixement i per a la futura generació de riquesa. Per aquest motiu, com proposa la Fira de Barcelona, s'han

d'exigir "recursos per a les universitats, per impulsar el coneixement, la innovació i la transferència de tecnologia". S'ha d'apostar per les "escoles", per impulsar i formar les "bombolles d'excel·lència formativa", i potenciar la col·laboració públicoprivada, tant en centres de formació professional com en escoles internacionals, fomentant currículums trilingües i facilitant l'atracció i l'aterratge d'escoles de negoci privades, segons assenyala 22@.

Com indica la UPC, s'han d'orientar mesures "d'esforç" per tal de fer confluïr "les agendes urbanes i tots els seus reptes transversals amb les agendes de coneixement dels centres universitaris i de recerca del país. Els centres universitaris han de ser motors de projectes de la nostra societat". Agents que pertanyen a l'activitat de la generació i la transmissió de coneixement, com les universitats o els centres de recerca, poden ajudar a agents del món empresarial a incrementar la productivitat en la seva activitat.

- **Promoure les bones pràctiques en R+D+i.**

La innovació, conseqüència essencial de la recerca feta, és brou de cultiu, també, per tal que existeixi una transferència de coneixement de qualitat a la societat. Per això, com apunten des de la UB, la promoció de bones pràctiques en aquest àmbit de la innovació ha de ser una realitat. Així, conèixer com pensen incloure els partits en els seus programes electorals l'articulació del sistema d'R+D+i, com apunta CERCA, adquireix una importància rellevant.

6.4 GOVERNANÇA

Amb visió de futur, la UB posa èmfasi en el **reconeixement transversal de projectes de ciutat o territori** "que van més enllà de la legítima i necessària confrontació entre partits polítics i àmbits municipals" i que afavoriria l'estabilitat per embarcar-se en projectes a llarg termini. La **seguretat i eficiència jurídica** també tenen un paper important en aquesta visió de futur.

- **Reducció normativa i burocràtica en la creació i la implantació d'empreses.**

Una mala governança provoca que el teixit productiu se'n ressenteixi. Eurecat reclama facilitats amb la reducció normativa i exigències burocràtiques per tal d'afavorir la creació i la implantació d'empreses a l'RMB.

- **Cohesió institucional.**

La cohesió institucional podria enfortir-se a través de la proposta de 22@ amb una "aliança en positiu de les administracions i les entitats per al reforç i la dinàmica de la nostra economia, la imatge de marca, l'orgull de pertinença".

- **Governança supramunicipal.**

FemCAT, reclama una forma de compromís davant del votant i demanen intencions de governança supramunicipal atenent a la capacitat que tenen els ciutadans de mirar més enllà del seu municipi i determinar què millorarà les seves vides.

- **Coordinació interinstitucional a l'RMB per identificar oportunitats comunes.**

Per part seva, la cooperació institucional, indica la UB, podria organitzar-se a través de la “creació o consolidació d’òrgans interinstitucionals que permetin no només la coordinació a tots els nivells en projectes aprovats per a la seva execució, sinó també la identificació d’oportunitats comunes on la suma d’esforços ens permeti ser més competitiu, o la creació de serveis científics clau que estiguin a disposició de diferents entitats científiques”. En referència a la gestió de la cooperació institucional, i en opinió del Col·legi d'Economistes de Catalunya, el desenvolupament de les infraestructures podria veure's afavorit per mitjà d'acords a nivell intermunicipal.

6.5 MEDI AMBIENT I ENERGIA

- **Increment del percentatge d’espais verds per habitant a l’entorn urbà.**

Des d'ISGlobal apunten que els espais verds són el nostre “principal aliat” per reduir la calor i fer que la ciutat sigui més “resilient contra els efectes climàtics i altres emergències”. Els parcs, els espais verds i els cursos d'aigua són importants espais públics a la majoria de les ciutats. Ofereixen solucions a la repercussió de la urbanització poc sostenible en la salut i el benestar social.

- **Prioritzar els entorns escolars en la creació d’espais verds.**

ISGlobal apunta la idea que el “verd (la naturalesa) és el nostre aliat” i el necessitem per fugir de les calors excessives a les nostres ciutats. Els entorns escolars, proposa, serien el lloc ideal per començar a donar forma a aquests canvis.

- **Promoure l’eficiència incloent-hi l’autoconsum de les llars, les ciutats i els ciutadans.**

ISGlobal aposta també per incrementar la utilització de les teulades per a la recuperació d'aigua, la producció energètica per a l'autoconsum i la instal·lació de petits horts; alhora, es proposa la creació i la promoció d'una xarxa de camins que uneixi els nuclis urbans, el foment de la ciència urbana i els espais de cocreació que interconnectin els ciutadans amb els centres de recerca, com indica la UAB.

- **Promoció de la generació energètica amb fonts renovables i foment de l’autoconsum.**

A la ciutat de Barcelona l'electricitat consumida prové de d'energia renovable en un 20%, segons l'Observatori de l'Energia de Barcelona. No estem avançant prou ràpid i eficientment cap a la implantació d'un sistema de generació d'energia elèctrica renovable. Tecnologies com la solar, la eòlica, la biomassa o la hidràulica reversible no estan sent explotades conforme a la seva potencialitat en termes de capacitat instal·lada, segons indica el Col·legi de Camins.

6.6 MOBILITAT I TRANSPORT

- **Mobilitat de les persones.**

- **Inversió en Rodalies de Catalunya i transport públic ferroviari i governança conjunta.**

Respecte a la infraestructura ferroviària, el Col·legi de Camins considera que Rodalies necessitarà “inversions molt grans durant uns quants decennis per posar-se a l'alçada de la resta d'infraestructures ferroviàries”. Pel que fa a la seva gestió, la Fira de Barcelona reclama un “compromís de gestionar una xarxa de transport ferroviari de país de primer món” i el Col·legi de Camins i el Port de Barcelona demanen conjuntament la necessitat de col·laboració entre les administracions públiques pertinents. El primer aposta per la necessitat col·laborativa entre l'Estat i de la Generalitat, ja que comparteixen competències. Necessiten treballar conjuntament durant molts anys i trobar l'esquema de governança i de gestió adient. La institució portuària de Barcelona, per la seva part, considera que “es precisa una acció conjunta amb els Ajuntaments de Barcelona i El Prat per impulsar el desenvolupament de nous accessos viaris i ferroviaris que millorin les connexions amb el Port de Barcelona” i que, al mateix temps, “han de permetre també un menor impacte en la carretera i menors emissions”.

- **Finalització de la línia 9 de la xarxa de Metro i la línia 8 d'FGC.**

Un altre projecte amb capacitat de transformar la mobilitat a l'RMB és la necessitat de continuar invertint en la finalització de la línia 9 de la xarxa de metro, com segueixen apuntant des de Barcelona Global, el Col·legi d'Enginyers Industrials i el Col·legi d'Enginyers de Camins. Aquests últims tornen a posar de manifest, com a l'anterior enquesta va esmentar el RACC, la necessitat del perllongament de l'L8 d'FGC per connectar els corredors del Baix Llobregat i el Vallès (Plaça Espanya – Gràcia). En relació amb les infraestructures mencionades, 22@Network fa referència al desdoblament del Trambaix pel nou eix de Pere IV.

- **Millores a la xarxa viària intermunicipal.**

Les respostes obtingudes en aquesta nova enquesta del centre PPSRC també adverteixen sobre la necessitat d'apostar per la xarxa viària pel que fa a la seva importància a nivell metropolitana. Des del Port, Enric Urreta opina que “la xarxa viària continuarà sent fonamental per a la mobilitat metropolitana (no tant per a la urbana) i, sense que calgui pensar en grans augments de capacitats o en noves vies, no es pot defugir el debat sobre la conveniència de l'augment de capacitat en certes autopistes o la finalització d'altres (B-40)”.

Mentre el sistema ferroviari no pugui absorbir més viatgers caldrà invertir encara en vialitat. Així mateix, el Port reclama una “anàlisi realista de les solucions de mobilitat, fora de dogmes i consideracions preconcebudes”, en el sentit que “ni tothom ha de fer servir el transport privat ni tothom pot fer servir el transport públic per les deficients comunicacions”. Urreta considera que s'ha de “permetre la mobilitat privada sense més entrebancs ni retallades a la mobilitat i, per altra banda, cal el foment directe i decisiu en la millora del transport públic, tant a nivell de tren, com de metro.

- **Mobilitat per a la millora de la competitivitat. Transport i logística.**

- **Corredor mediterrani.**

El Port de Barcelona defensa la importància vital de la seva connexió amb el corredor mediterrani, ja que la seva implantació pot fer al Port “esdevenir una ròtula de la nova ruta de la seda”. CERCA continua defensant, tal i com ho va fer a l’enquesta de juliol de 2022, que el corredor ha de moure gent de forma neta, efectiva, simple i tan econòmica com sigui possible.

També el corredor pot presentar-se com a solució per descarbonitzar la carretera i pot afavorir a l’electrificació de la mobilitat per fer-la més sostenible, com apunten des de 22@. El problema en aquest punt és que de res serviran aquestes mesures perseguides amb el corredor mediterrani si la generació continua provenint d’energia primària d’origen fòssil. També pot esdevenir una solució per als problemes d’accidents en la xarxa viària.

- **Foment de la intermodalitat.**

La integració de les modalitats de transport permesa per les infraestructures intermodals juga un paper fonamental per a l’accés del ciutadà al transport públic, l’estalvi del temps dels ciutadans i el transport més sostenible de mercaderies. Josep Mateu, en relació amb l’estació de la Sagrera, reclama la necessitat de “completar el node intermodal en construcció en el termini més curt possible, amb tota la regeneració de teixit urbà que porta associada”. En aquest sentit, Urreta emfatitza la necessitat d’afavorir “la connexió de la Sagrera amb el metro i altres vies”. Per part seva, Pere Calvet qüestiona la tardança en acabar aquest projecte i també els projectes d’accessos al Port de Barcelona.

Com a proposta per trobar solucions, Josep Mateu planteja la “creació d’una agència publicoprivada exclusivament de la mobilitat d’àmbit metropolità o bé la reformulació d’algun organisme ja existent, així com una visió de futur amb “planificació i inversió en infraestructures de transport públic noves: nou túnel ferroviari per la Diagonal, ampliació de la tercera pista de l’aeroport i accessos al Port”.

6.7 PLANIFICACIÓ URBANA

A l’enquesta que va publicar *Construïm Barcelona* al juliol de 2022, 7 de cada 10 dels veïns de Barcelona (el 69%) es mostren contraris a les superilles i el 60% s’oposa a la planificació urbanística de l’actual govern de Barcelona. Calen diàlegs més proactius per part de l’Administració local amb els agents afectats per l’actual pla urbanístic, com comenten des de 22@. La “revisió de projectes com els eixos verds, per fer compatible la millora de la qualitat de l’aire amb la fluïdesa i el progrés econòmic”, són temes capitals en l’esdevenir d’aquesta construcció econòmica, segons apunten des del RACC.

6.8 TURISME

- **Pla de regulació del turisme.**

El turisme és un motor generador de riquesa però no és, o no hauria de ser, una eina de desempoderament de la població local, ni de precarietat econòmica, danys ambientals i bosses de població sense possibilitat d'integració. La falta d'un pla de regulació del turisme massificat, com apunten des de la Fundació BEST, provoca unes externalitats negatives en altres àmbits de la vida social que generen estralls molt importants per a la cohesió social, geogràfica i lingüística d'una regió com l'RMB. És potestat administrativa de la Generalitat la competència de les inspeccions de treball, la regulació urbanística o les taxes turístiques per intentar controlar aquest fenomen. Així, la regulació del turisme és necessària, com indiquen també des d'Eurecat.

- **Suport a la generació de turisme de qualitat provinent del Port de Barcelona.**

El Port de Barcelona és líder de la Mediterrània en creuers, la qual cosa beneficia tant Barcelona com Catalunya, ja que es tracta d'un turisme que fa una despesa considerablement superior a la d'un turista vacacional.

L'activitat econòmica resultant de l'arribada de creuers està encara recuperant-se. Aquest 2022 faran parada a la ciutat al voltant de 800 creuers. És una xifra que s'acosta a les dades del 2019, abans de la crisi pandèmica de la covid-19, però no passa el mateix amb el nombre de creueristes. En xifres, entre gener i maig del 2019 van arribar a la ciutat més de 900.000 creueristes, mentre que en el mateix període d'aquest any el nombre de passatgers ha disminuït a la meitat.

Per això, des del Port de Barcelona consideren necessari que l'Ajuntament valori com a positiva per a la ciutat l'arribada de creueristes i no prengui una posició contrària a aquest important tràfic.