

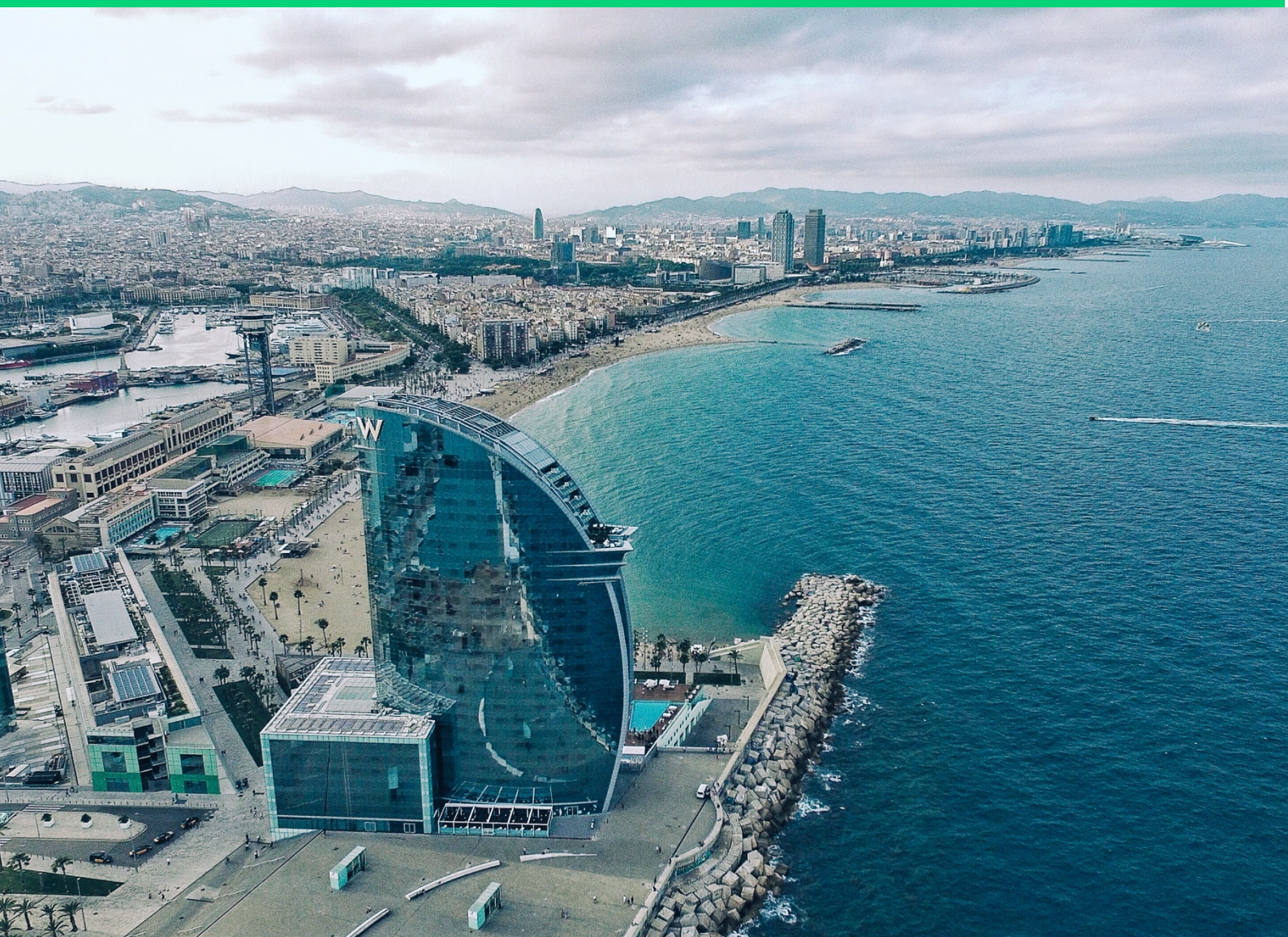


Barcelona Demà

Compromís
Metropolità 2030

Metròpoli Oberta

La capitalitat mediterrània: una
oportunitat amb geometries
variables.



Barcelona i la Regió Metropolitana, capitals en la construcció de la Mediterrània Occidental

Cicle de la Metròpoli Oberta

Autoria: Òscar Oliver, UPC i Ex Director CETMO

Data: 21/09/2021

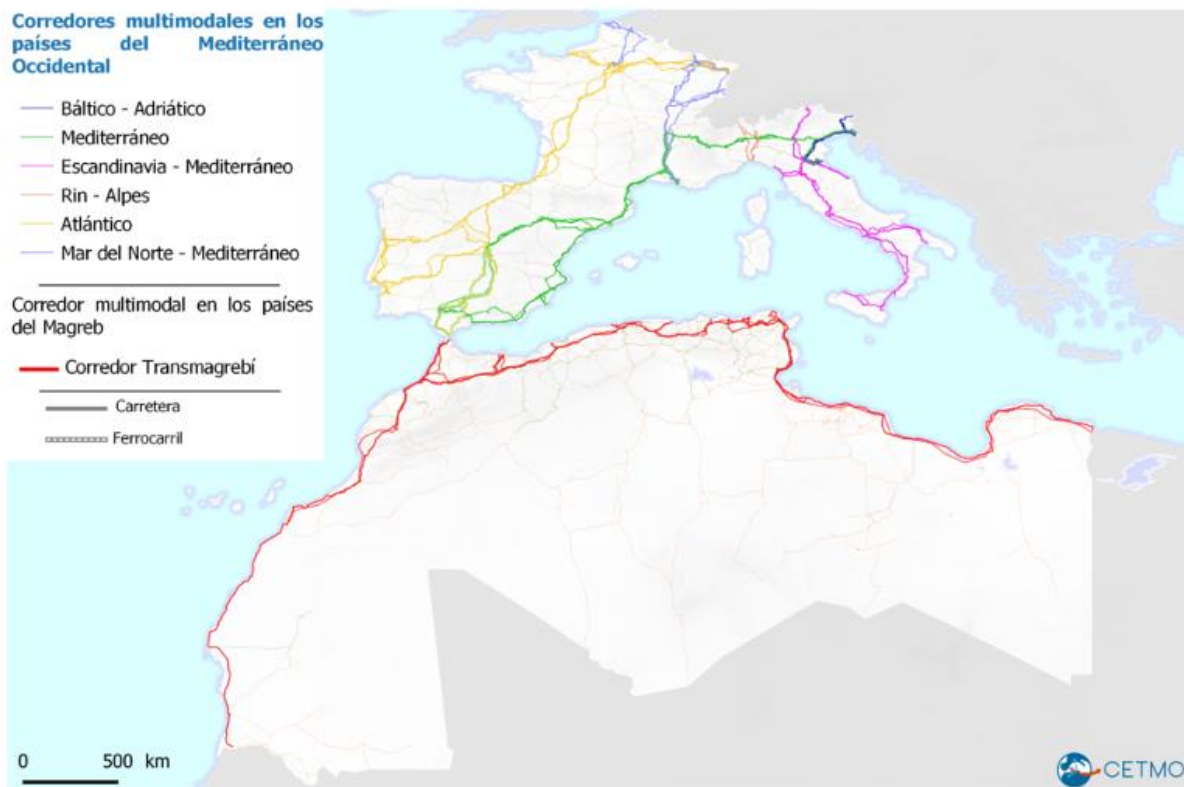
Resum:

La ciutat de Barcelona i la Regió Metropolitana acrediten un caràcter mediterrani indiscutible. Al llarg dels segles, diverses han estat les civilitzacions que han impregnat amb les seves cultures i tradicions no només Barcelona sinó la globalitat del país. Catalunya ha estat i és una nació oberta a la Mediterrània, en el marc de la qual ha establert intercanvis comercials amb les seves nacions i pobles. En l'actualitat, la ciutat de Barcelona i la seva Regió Metropolitana estan en condicions de jugar un rol central en la posada en valor de la Mediterrània Occidental, una regió que aplega deu països (Mauritània, Marroc, Algèria, Tunísia i Líbia, al Sud; Portugal, Espanya, França, Itàlia i Malta, al Nord) amb realitats ben diferents i contrastades però íntimament relacionats a través dels intercanvis comercials que mantenen. Aquest fet, amb uns territoris a banda i banda de la Mar Mediterrània que comparteixen una història comuna, suggereix que hi ha opcions per a la construcció d'un futur en comú: un futur capaç de generar sinèrgies en matèria econòmica, cultural i social. Barcelona i la seva Regió Metropolitana han de jugar un rol preponderant en aquest procés de construcció d'una Mediterrània Occidental més pròspera econòmicament, més justa socialment i més oberta a la cultura.

1.Barcelona i la Regió Metropolitana en l'àmbit de la Mediterrània Occidental.

Sovint es parla de la importància de la ciutat de Barcelona en el marc de la Mediterrània o, fins i tot, de l'Espai Euromediterrani. Les referències als valors culturals mediterranis, de divers origen o procedència, han estat permanents en el discórrer dels segles i en les diferents etapes de la història de la ciutat, primer, i més recentment en la configuració de la identitat regional metropolitana. És impossible concebre Barcelona i la seva Regió Metropolitana, tal i com les entenem avui, sense l'aportació, variada però permanent, dels ingredients propis de les diferents civilitzacions que han poblat al llarg del temps la Mediterrània i les seves terres.

Banyades per les aigües del *Mare Nostrum*, Barcelona i Catalunya són hereves de la cultura i les tradicions grecollatines. En el decurs de la seva història, han estat permeables a la influència de diferents pobles i civilitzacions, però la petjada grega i romana sobresurten amb força per sobre de la resta. La pròpia llengua del país, el català, esdevé una de les evidències més clares de l'herència llatina que impregna el tarannà del país i el de la seva capital, la ciutat de Barcelona. Històricament, al llarg dels segles, Catalunya ha mantingut relacions de tot ordre, però fonamentalment comercials, amb els pobles i territoris de la Mediterrània, la qual cosa ha predisposat els catalans a obrir-se a l'exterior tot compartint llurs tradicions i incorporant-ne de noves. És del tot indiscutible el tarannà mediterrani de la societat catalana, de la seva gent, de les seves ciutats i pobles i de la seva cultura. En l'actualitat, aquest esperit mediterrani es concentra en bona mesura en la ciutat de Barcelona i, per extensió, en la Regió Metropolitana. Sense anar més lluny, Barcelona acull la seu del Secretariat Permanent de la Unió per la Mediterrània (UPM), però també impulsa projectes i accions de promoció del caràcter mediterrani a través d'organismes i institucions com l'Institut Europeu de la Mediterrània (IEMED) o el Centre d'Estudis del Transport per a la Mediterrània Occidental (CETMO), entre d'altres.



Il·lustració 1. La Mediterrània Occidental, i en especial els països de la ribera Sud (Mauritània, Marroc, Algèria, Tunísia i Líbia) esdevenen el nou marc de relació natural de Barcelona i la seva Regió Metropolitana. En el mapa, apareixen representats els principals corredors multimodals de transport que relliguen tota la regió. En verd i groc, respectivament, els corredors Mediterrani i Atlàntic. En vermell, el corredor multimodal transmagribí, que recorre, en paral·lel a la costa, els cinc països del Sud de la Mediterrània Occidental. Font: Centre d'Estudis del Transport per a la Mediterrània Occidental (CETMO), 2021.

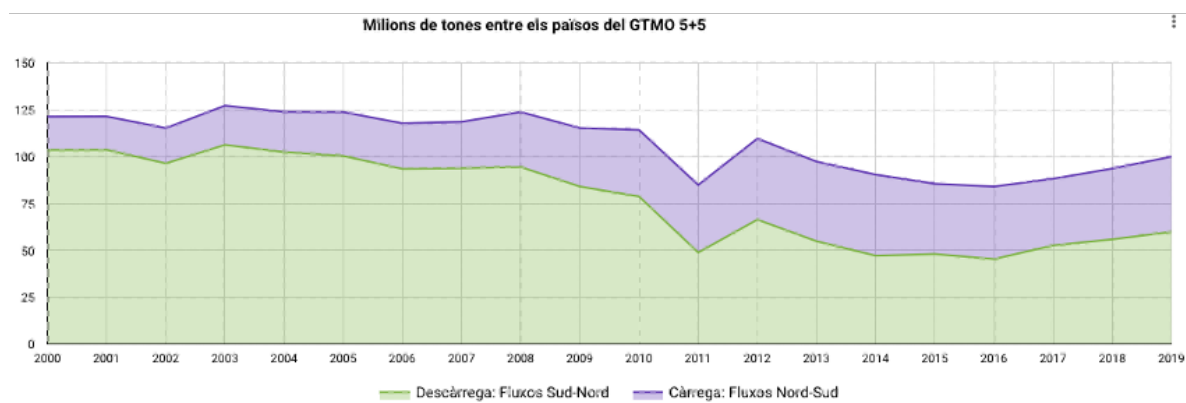
En un món global, com és el nostre, hi ha moments en què s'imposa la necessitat de reduir l'escala de la globalització per tornar a una dimensió més domèstica i assumible. Aquest és el cas de Catalunya i la Mediterrània Occidental: de relació històricament establerta al llarg dels segles, s'obre davant nostre una nova oportunitat per enfortir la relació amb uns territoris que sempre ens han estat propers.

En els anys que seguiran, **Barcelona i la seva Regió Metropolitana hauran d'enfortir els lligams amb els territoris i les nacions que configuren la Mediterrània Occidental, desplegant una estratègia basada en la millora conjunta de les condicions econòmiques i socials a través d'un reforçament de les relacions econòmiques i de tot tipus entre ambdues ribes.** La capital catalana i la seva Regió Metropolitana es troben en condicions de liderar aquest procés de construcció d'un espai comú mediterrani integrat econòmicament i social que permeti assolir cotes de benestar més elevades als seus habitants.

2. Caracteritzant la Mediterrània Occidental. Intercanvis comercials.

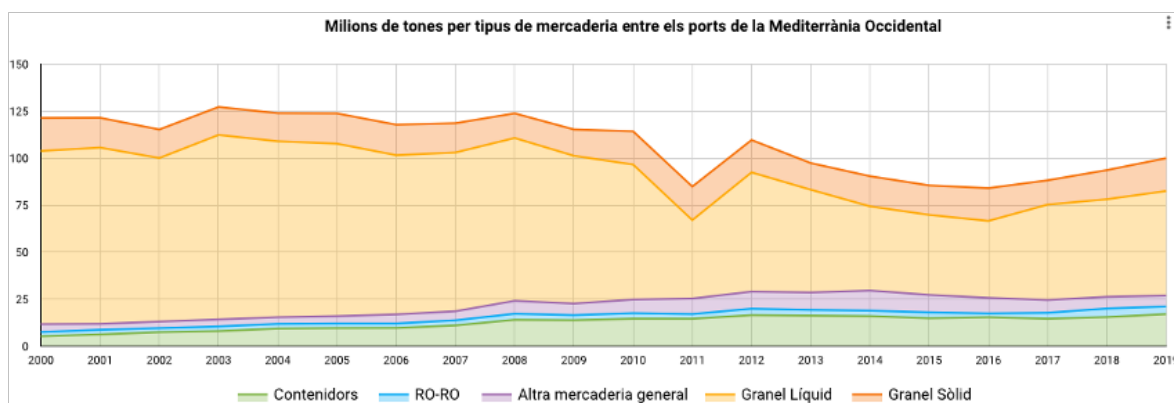
La Mediterrània Occidental està constituïda per deu països, cinc a la ribera Nord (Portugal, Espanya, França, Itàlia i Malta) i cinc a la ribera Sud (Mauritània, Marroc, Algèria, Tunísia i Líbia), que han mantingut i en l'actualitat mantenen relacions creuades de tot tipus. Especialment rellevants són els fluxos migratoris entre ambdues ribes de la Mediterrània, sobretot aquells amb origen als països del Sud, però també mereixen ser esmentats els intercanvis econòmics entre els països de la Mediterrània Occidental pel seu dinamisme i importància. En l'actualitat, la gran majoria de les relacions comercials entre els països del Magrib i de l'Europa mediterrània s'encaminen a través del transport marítim. Només una petita part de les mercaderies són transportades per mode aeri entre ambdues ribes de la Mediterrània Occidental. Històricament, el volum total de mercaderies entre ambdues ribes ha estat força significatiu, amb un predomini dels fluxos Sud-Nord, és a dir, amb origen als països del Magrib i destinació final als països europeus de la Mediterrània Occidental. Així, a principis d'aquest segle (s. XXI), els fluxos Sud-Nord movien de l'ordre de 100 milions de tones de mercaderies de tot tipus, per tan sols 25 milions de tones dels fluxos Nord-Sud. En el decurs dels primers anys del nou segle, els països del Magrib dominaven clarament les relacions comercials amb els seus veïns del Nord.

Amb l'arribada de les primaveres àrabs i els períodes d'inestabilitat que se'n derivaren, la tendència començà a invertir-se i els països del Nord començaren a assolir un major protagonisme en les relacions comercials en el marc de la Mediterrània Occidental. A partir del 2010 i en els anys posteriors, les nacions del Magrib disminueixen les seves relacions comercials amb els països europeus, que poc a poc van equilibrant la balança. Les darreres dades de que disposem (2019) mostren encara un balanç favorable als fluxos Sud-Nord, però amb un increment molt rellevant dels fluxos de mercaderies Nord-Sud. Superats en la majoria de casos els períodes d'incertesa derivats de les primaveres àrabs, els fluxos amb origen al Sud semblen recuperar-se tímidament i tornar a incrementar-se, mentre que les mercaderies provinents dels països europeus continuen també amb una tendència a l'alça.



Il·lustració 2. Evolució dels fluxos de mercaderies a ambdues ribes de la Mediterrània Occidental en el període 2000-2019. Malgrat la gran davallada dels fluxos Sud-Nord, aquests encara continuaven sent majoritaris l'any 2019, darrer exercici del qual es disposa de dades consolidades. Destacable, però, el gran increment dels fluxos de mercaderies amb origen als països europeus de la Mediterrània Occidental, que pràcticament s'han duplicat en el mateix període. Font: Centre d'Estudis del Transport per a la Mediterrània Occidental (CETMO), 2021.

La preponderància dels fluxos Sud-Nord, tot i anar a la baixa a partir del 2010, es deu fonamentalment a l'exportació de matèries primeres i de forma molt remarcable de productes com el gas o el petroli. En l'altra cara de la moneda, en canvi, les exportacions dels països europeus cap al sud s'han centrat tradicionalment en productes manufacturats. Amb la deslocalització de grans indústries, com la del automòbil, cap a països com el Marroc o Algèria, el Magrib ha passat per un procés d'industrialització que també s'ha vist reflectit en les seves exportacions cap a l'exterior, que darrerament ja no depenen de forma exclusiva del transport de matèries primeres i que, cada cop més sovint, incorporen els productes manufacturats. Aquesta progressiva industrialització dels països del Magrib, que continuarà produint-se en els propers anys, contrasta amb la terciarització de les economies nacionals dels països europeus de la Mediterrània Occidental, abocats sense aturador a un model productiu basat en el sector serveis. **Ambdós models econòmics, l'un més orientat cap a la producció industrial i l'altre fonamentat en el sector serveis, poden conviure perfectament en el marc de la regió sempre que siguin capaços de cercar una bona complementarietat entre ambdós i evitin el sorgiment de desigualtats econòmiques i socials entre els països de la regió.** Cal tenir present, a banda, que allò que està succeint als països del Magrib en aquests moments, fonamentalment circumscrit en un procés d'industrialització de la seva economia, esdevé quelcom de viscut i conegut pels països europeus, que es troben en condicions d'exercir un rol d'acompanyament als seus veïns del Sud.



Il·lustració 3. Transport marítim entre els ports de la Mediterrània Occidental per tipologia de mercaderia (2000-2019). Tot i la tendència a la baixa, sobresurt amb força el transport de granel líquid, essencialment gas i petroli, entre els països del Sud i del Nord de la regió. El transport de contenidors, tot i que encara minoritari en comparació amb el granel líquid, ha incrementat de forma notable la seva presència en el comerç marítim de la regió els darrers anys. Font: Centre d'Estudis del Transport per a la Mediterrània Occidental (CETMO), 2021.

El desenvolupament econòmic conjunt de la regió, seguint una lògica d'associació i cooperació entre els Estats membres, afavorirà un creixement homogeni i l'establiment de sinèrgies col·laboratives entre els socis d'una possible estructura transnacional d'àmbit de la Mediterrània Occidental. Aquesta associació entre els països del Nord i del Sud de la Mediterrània Occidental podria desenvolupar polítiques sectorials específiques, com ara les vinculades a la promoció i el desenvolupament de les infraestructures i els serveis de transport a la regió, la millora de les condicions laborals, l'accés a una sanitat pública de qualitat i, en definitiva, tots aquells àmbits vinculats a la millora de la qualitat de vida dels habitants de la regió.

3. Una Regió Metropolitana capital. Per un lideratge col·laboratiu.

Barcelona i la seva Regió Metropolitana estan en condicions d'exercir un lideratge fort, però al mateix temps col·laboratiu, en el marc de la Mediterrània Occidental. Com ja s'ha dit anteriorment, la ciutat acredita una llarga i contrastada tradició mediterrània i acull diverses institucions i organismes que promouen la cooperació euromediterrània, essent probablement la més rellevant la Unió per la Mediterrània, el Secretariat Permanent de la qual es troba ubicat a la ciutat de Barcelona. El seu àmbit de treball és el conjunt de la Mediterrània i va molt més enllà de l'àmbit específic de la Mediterrània Occidental. Cal disminuir l'escala i posar el focus en un entorn més proper. La cooperació en l'àmbit territorial de la Mediterrània Occidental esdevé una oportunitat de desenvolupament econòmic i social per a la ciutat i la seva Regió Metropolitana i, al mateix temps, pot esdevenir un valuós instrument al servei del desenvolupament conjunt de la regió i, de forma molt especial, dels països de la Ribera Sud.

És el moment de plantejar la creació d'un model associatiu supranacional que posi en joc els deu països de la Mediterrània Occidental i les seves ciutats, i aquí és on Barcelona té la gran oportunitat d'exercir un nou estil de lideratge basat en la creació de sinèrgies econòmiques, culturals, socials i de tot tipus amb d'altres ciutats de la regió. Es tracta de posar en valor una nova estratègia relacional que vagi més enllà dels estàndards habituals aplicables a la cooperació al desenvolupament; **una oportunitat per a una diplomàcia propera, tangible, i que pugui referir-se a projectes concrets.** En aquest sentit, la millora de les infraestructures de transport a la regió és un exemple clar de projecte al servei del reforçament de les relacions entre els territoris que la conformen. **Uns territoris i unes ciutats més ben comunicats, en definitiva més accessibles, poden afavorir un reforçament de les relacions comercials, però també una millora de la mobilitat de les persones, essencial en el dia a dia de qualsevol nació o poble.**

4. Eines al servei de la capitalitat. El cas de les infraestructures de transport.

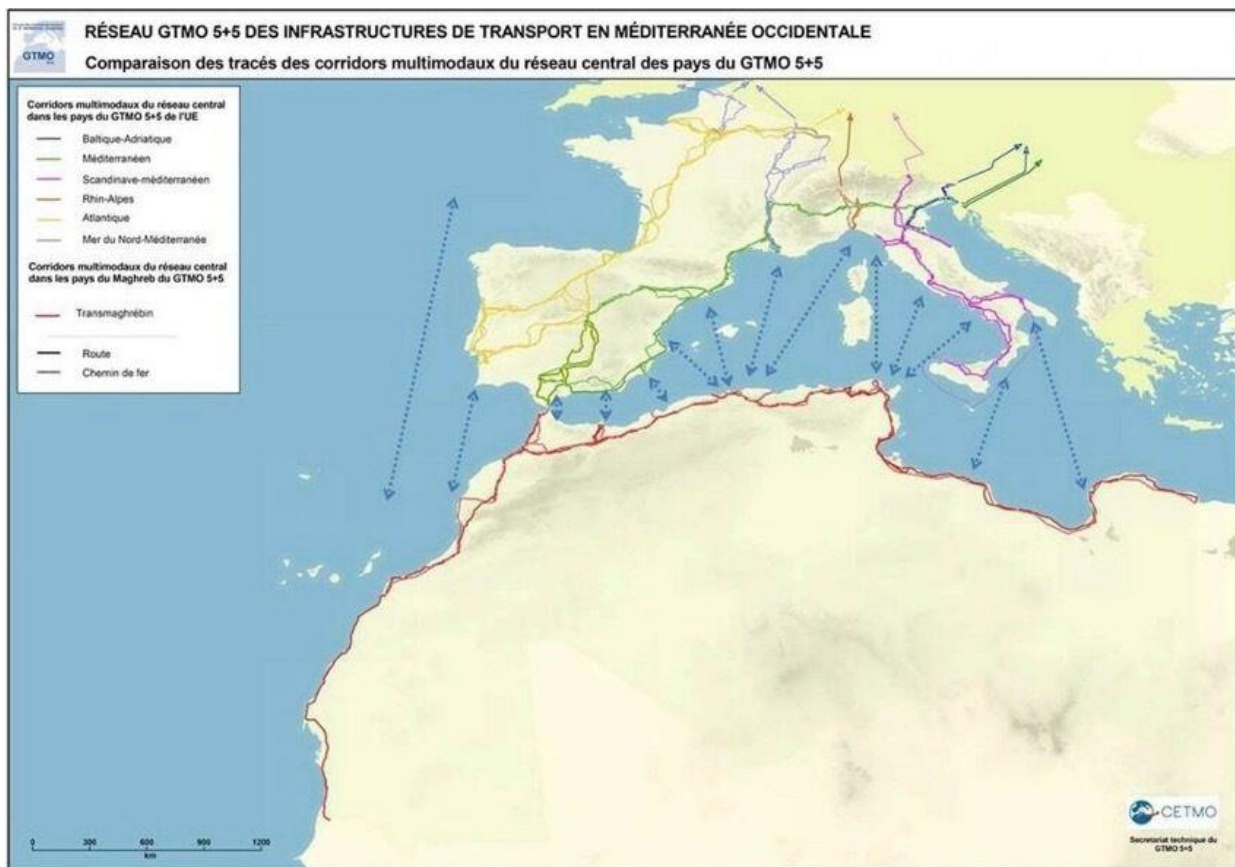
Les infraestructures de transport esdevenen essencials per al funcionament de qualsevol país o territori: articulen la mobilitat de les persones i de les mercaderies i afavoreixen el desenvolupament econòmic i social. Aquest principi és igualment vàlid per als països de la Mediterrània Occidental i, fins i tot, ho és a un nivell més important en comparació a d'altres regions del planeta. Efectivament, els territoris de la Mediterrània Occidental acrediten un desenvolupament desigual pel que fa a les infraestructures i serveis de transport: una ribera Nord amb un nivell de maduresa elevat pel que fa al desplegament de les seves infraestructures, i una ribera sud, en vies de desenvolupament econòmic, que inicia amb retard la construcció de les infraestructures necessàries per afavorir el seu progrés econòmic i social. Dues realitats, doncs, que s'han vist obligades a coexistir en un marc territorial proper i amb un element comú que comparteixen, com és la pròpia Mar Mediterrània.

A través del que es coneix com a Xarxes Transeuropees de Transport (TEN-T), els països de la Unió Europea han implementat una estratègia específica

de promoció, disseny i construcció dels corredors de transport que han d'articular la mobilitat de persones i mercaderies arreu del continent.

Aquestes xarxes defineixen diversos corredors multimodals, que apleguen varis modes de transport, en l'àmbit de la Mediterrània Occidental, dels quals en sobresurten el Corredor Mediterrani i el Corredor Atlàntic. El primer ressegueix bona part del litoral mediterrani de la Península Ibèrica i concentra la pràctica totalitat dels ports que mantenen relacions comercials amb els països del Magrib. Esdevé un corredor essencial per impulsar i afavorir els serveis de transport marítim de curta distància, el *Short Sea Shipping*, entre els ports espanyols i els del Magrib.

Per la banda Sud, els països del Magrib també estan tractant d'impulsar la creació d'un corredor de transport multimodal que sigui capaç de relligar tota la façana costanera del Magrib, des de Mauritània fins a Líbia. Aquest corredor, que es coneix amb el nom de Corredor Multimodal Transmagribí, aplega els principals ports del Sud i esdevé essencial per afavorir el transport marítim amb els veïns del Nord. En l'actualitat, es troba desenvolupat fonamentalment en la vessant viària, a través de l'autopista transmagribina, però té com a gran assignatura pendent el desenvolupament de la component ferroviària, molt més sostenible i vital per a la connexió amb els ports, infraestructures nodals claus per al transport de mercaderies.



Il·lustració 4. Corredors multimodals de transport en l'àmbit de la Mediterrània Occidental. En verd i en groc, respectivament, els corredors Mediterrani i Atlàntic, que mantenen una especial relació amb el Corredor Multimodal Transmagribí (en vermell). Els ports d'ambdues riberes de la Mediterrània Occidental mantenen un intens trànsit de mercaderies a través dels serveis de transport marítim de curta distància, també conegut amb el nom de Short Sea Shipping. Font: Centre d'Estudis del Transport per a la Mediterrània Occidental (CETMO), 2021.

La complementarietat entre el Corredor Mediterrani i el Corredor Multimodal Transmagribí és un element essencial per al progrés econòmic i social de la

regió. Ambdós corredors articulen, a través del transport marítim de curta distància, bona part dels intercanvis comercials que es duen a terme entre ambdues riberes de la Mediterrània Occidental. Qualsevol estratègia de futur, no només de transport, sinó de creixement econòmic i progrés social, per a la regió haurà de tenir necessàriament en compte l'existència d'aquests dos corredors i la seva capacitat d'articular les relacions de tot tipus a la regió. En una lògica de major afavoriment del ferrocarril en el transport de persones i mercaderies, esdevé fonamental distingir dues situacions diferents, però cabdals, per al futur de la mobilitat a la Mediterrània Occidental. D'una banda, **cal treballar per assolir una major complementarietat entre el ferrocarril i l'avió, especialment en el transport de viatgers.** Efectivament, per a la curta distància, per sota dels 600km, el ferrocarril esdevé un mode de transport molt competitiu i sostenible. **La clau de volta de la multimodalitat ferrocarril-avió cal cercar-la en l'establiment de bones connexions entre ambdós modes de transport especialment a les terminals dels aeroports.** En l'actualitat, en un exemple no ben resolt, no existeix la possibilitat de connectar, a través de l'alta velocitat, destinacions del Sud de França amb les terminals de l'aeroport de Barcelona. L'alta velocitat no arriba a les terminals ni se l'espera pel moment. **Aquest dèficit de multimodalitat entre dos modes de transport molt competitius, com són l'avió i el ferrocarril, caldria ésser corregit amb urgència.**

La segona situació rellevant pel que fa al desenvolupament del transport ferroviari a la Mediterrània Occidental **és la multimodalitat entre els ports i el ferrocarril. Aquest és un aspecte clau per afavorir l'activitat comercial entre ambdues riberes de la Mediterrània.** El transport marítim de curta distància, que connecta de forma àgil i eficient els ports d'ambdues ribes, necessita de l'ajuda d'un mode de transport igualment àgil i eficient per fer arribar les mercaderies a la seva destinació final. **Aquesta és la gran oportunitat per afavorir el desenvolupament dels corredors ferroviaris, en bona connexió amb els ports, a ambdues riberes** de la Mediterrània Occidental. Malauradament, però, aquesta necessària complementarietat entre els ports i el ferrocarril no es troba, hores d'ara, prou desenvolupada als corredors que recorren ambdues ribes i que són, fonamentalment, el Corredor Mediterrani, a la riba Nord, i el Corredor Multimodal Transmagribí, a la riba Sud. **Cal afavorir la construcció de plataformes logístiques multimodals que siguin capaces de posar en joc l'operativa portuària i els serveis de transport ferroviari.** Aquest és un dels grans reptes de present per tal de transformar el transport de mercaderies en l'àmbit de la Mediterrània Occidental en una activitat econòmica més sostenible tot reduint la seva dependència del transport per carretera.

NOTA. Les opinions expressades per l'autor/s són a títol personal i no necessàriament representen la visió del PEMB.

Cap a una diplomàcia urbana: un Pacte Verd Metropolità

Cicle de la Metròpoli Oberta

Autoria: Júlia López Ventura, Directora Europea de C40 Cities Climate Leadership Group

Data: 24/10/2021

Resum:

El rol creixent de les ciutats globals ha fet emergir una nova forma de diplomàcia urbana, on les ciutats globals es connecten entre si per a definir les respostes als grans reptes mundials: des de l'emergència sanitària de la COVID-19, a la crisi social, econòmica i climàtica. Es fa necessària un pla de recuperació comú que faci front a totes aquestes crisis a la vegada. Algunes ciutats globals han començat a treballar en un Pacte Verd Global. En aquest article es proposa treballar en un Pacte Verd Metropolità que permeti una visió de recuperació conjunta, justa i verda, per a l'àrea metropolitana de Barcelona.

Les ciutats com a agents de canvi

Durant les últimes dècades, les grans ciutats del món han vist incrementat el seu pes global. Les ciutats globals, un terme definit per primera vegada per la prestigiosa sociòloga Saskia Sassen, han emergit com a noves formes de poder cultural, econòmic o, en paraules de la pròpia Sassen: “el terreny on la multiplicitat dels processos de la globalització assumeix formes localitzades i concretes” ([font](#)).

De les antigues polis gregues, molt abans que els estats-nació florissin i es convertissin en les estructures de poder polític que són ara, a les mega-ciutats d'avui, **les grans ciutats del món han emergit com a centres urbans estratègics a nivell polític, econòmic i social gràcies a diversos factors**, entre ells (*Sassen, The Global City*):

- **l'increment de la població urbana en detriment de la rural**. Avui en dia, 4.000 milions de persones viuen en zones urbanes. Segons Nacions Unides, podrien arribar a ser 6.000 a l'any 2050, el 80% de la població mundial.
- **la internacionalització de l'economia de les ciutats**, arribant a generar fins a un 80% del PIB mundial avui en dia.
- **el paper creixent de les ciutats en un món globalitzat que ha produït un canvi en el pes de les relacions de les mateixes amb els seus estats-nació**.
- **el rol creixent de les ciutats en la sostenibilitat ambiental**, essent responsables de la generació del 70% dels gasos d'efecte hivernacle avui en dia.
- **la generació d'un nou ecosistema d'interconnexió entre les grans ciutats del món basat en la col·laboració i el recolzament mutus**, en molts casos de forma independent dels estats on aquestes ciutats estiguin basades.

A banda de la seva importància geopolítica, **les ciutats han demostrar ser aglomeracions urbanes amb un poder i capacitat de canvi a les adversitats vertiginós**. S'han sabut adaptar de forma molt més àgil que els seus estats a les diverses crisis que estem patint de forma paral·lela: des de la crisi sanitària de la COVID-19, que ha fet emergir una altra profunda crisi econòmica i social, a la revolució climàtica que dona resposta a la greu crisi climàtica planetària.

Per exemple, la ciutat de Barcelona va declarar l'emergència climàtica al gener del 2020, reconeixent la necessitat d'actuar de manera urgent i contundent davant els efectes del canvi climàtic al seu territori i als voltants, mentre pocs mesos després actuava amb celeritat per a garantir la seguretat dels seus ciutadans davant l'emergència sanitària de la COVID-19 reassignant l'ús de l'espai públic donant prioritat als vianants sobre els usuaris de vehicles a motor. Altres ciutats del món prenen mesures similars en temps rècord, com el programa [Strade Aperte](#) de Milà de reassignació d'espais del cotxe als ciclistes i vianants per tal de garantir una distància física segura entre persones o el projecte de [l'àrea metropolitana de París](#) de crear 650 km de carrils bici temporals per a facilitar els desplaçaments dels ciutadans un cop les mesures de confinament començaven a relaxar-se.

Els grans reptes globals requereixen d'una nova diplomàcia urbana

La pandèmia mundial del virus COVID-19 que va esclatar el 2020 s'ha afegit a **una llarga llista de reptes sense precedents a escala mundial**: una greu amenaça de recessió econòmica, l'esclat del malestar degut a les injustícies socials (com la injustícia racial, encapçalada pel moviment *Black Lives Matter*), i els greus efectes de la crisi climàtica que ja es noten a nivell global amb un augment dels efectes devastadors dels focs, les inundacions, els huracans i altres esdeveniments climàtics extrems. A Europa n'hem vist un bon grapat aquest estiu. Reptes comuns que estan ben presents a les agendes de països, ciutats i comunitats arreu del món.

Les ciutats globals estan ben posicionades per a afrontar aquests reptes i compten, en molts casos, amb poder i competències clares en múltiples de les grans àrees d'actuació ambiental, econòmica i social: edificis, transport, energia, espais verds, gestió de residus... Allà on no tenen competències, tenen el deure i la necessitat d'aliar-se i alçar les seves veus per a demanar a qui les tingui, regions o estats, que actuï amb urgència i celeritat. És necessària una nova versió de la diplomàcia tradicional entre estats, una diplomàcia urbana, de ciutats i les seves àrees metropolitanes d'influència per tal de canalitzar aquestes necessitats de manera cohesionada, amb una única veu representativa de les necessitats urbanes.

Diverses xarxes de ciutats estan treballant ja per a donar forma a aquesta nova diplomàcia urbana, aportant la plataforma necessària de connexió entre entitats locals. Els objectius d'aquestes xarxes són, en gran mesura, comuns dins de les especificitats de cada plataforma: **intercanviar coneixements i aprenentatges, facilitar un diàleg directe entre alcaldes globals, i treballar en conjunt per a portar la visió de les ciutats als grans òrgans de decisió internacionals.** La ciutat de Barcelona és ben present a moltes d'aquestes xarxes com, per exemple: Eurocities, Metropolis, C40 Cities o CGLU.

A més, els reptes globals i la crisi climàtica entre ells s'han de resoldre tenint en compte les ciutats i dotant-les dels recursos i competències necessàries i, a la vegada, tenint en compte les diverses perspectives dels actors clau de les ciutats. En aquest sentit, les ciutats són l'eix facilitador més proper a aquests actors per a convidar-los i facilitar el diàleg entre ells per tal de treballar conjuntament en una solució que permeti sortir de les diferents crisis que patim d'una forma sostenible i consensuada: els sindicats, les PIMES, les grans empreses i la societat civil.

Cap a un Pacte Verd Global

Les grans ciutats del món són responsable del 70% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle que generen el canvi climàtic. És per això que l'acció en els nuclis urbans és de gran importància. Aquesta acció ha d'estar basada en fets científics. La comunitat científica fa anys que alerta de les conseqüències de no posar fre a la crisi climàtica que vivim. La ciència és clara: el moment d'actuar és ara, com alerta de nou el sisè informe del IPCC (Panel Intergovernamental de Canvi Climàtic). El mateix Secretari General de Nacions Unides, el Sr. Antonio

Guterres, ha definit aquest nou informe com un **“codi vermell” per a la humanitat**.

El canvi climàtic és, a més, injust. Com dèiem abans, la crisi climàtica ha estat seguida ([alguns estudis](#) diuen que fins i tot facilitat) de la terrible pandèmia del COVID-19, una crisi sanitària que ha portat a una crisi econòmica i social que ha afectat profundament la forma en que habitem les nostres ciutats. Han estat els sectors més vulnerables de la població aquells que han estat colpejats de forma més aguda per totes aquestes crisis: pèrdues de habitatge, de feina, de vides... I ha començat a arrelar la idea que és necessari treballar conjuntament en una solució única per a sortir-ne. No es pot parlar d'una crisi sense parlar de les altres. Aquesta és la raó per la qual **necessitem un nou pacte global que parli de descarbonització mundial**, alineat amb els Acords de París de 2015, que inclogui deixar d'usar combustibles fòssils, d'una **transició justa** que no deixi a ningú enrere, d'una **transició verda** que garanteixi que qualsevol creixement econòmic quedi deslligat d'un creixement de les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Necessitem **un Pacte Verd Global** entre les ciutats del món basat en uns principis comuns que es tradueixin en Pactes Verd Locals que tinguin en comptes les especificitats de cada territori. Un Pacte Verd Global **que sigui capaç de portar a la taula una gran coalició d'actors que ajudin a dissenyar un full de ruta per a les noves generacions**: líders polítics, joves, sector empresarial, inversors, sindicats i veïns, units en la necessitat de treballar conjuntament en un futur verd, pròsper i just que lligui prosperitat amb el respecte als límits del planeta.

Un Pacte Verd Global **que es basi en el principi que qualsevol creixement econòmic s'ha de basar en el principi de circularitat i respecte dels recursos naturals, desacoblant-lo de l'emissió de gasos d'efecte hivernacle**. Per aquesta raó, és necessari que les ciutats que s'uneixin al Pacte ho facin fent una passa endavant i proposant plans creïbles de descarbonització abans de l'any 2050 (com ha fet la ciutat de Barcelona amb el [Pla CLIMA](#)) basats en la ciència.

Algunes ciutats estan fent una passa més i s'estan preguntant: **és el creixement econòmic sense control la veritable base del benestar?** Amsterdam ha estat pionera en presentar recentment el seu [pla d'economia circular](#), un pla basat en la teoria de [l'Economia del Doughnut](#) de la professora d'Oxford Kate Raworth. Com la mateixa Kate Raworth ha dit moltes vegades, “en el segle XXI no podem continuar veient la humanitat separada de la vida i no podem relegar el medi ambient a una mera *externalitat*”. **La seva teoria del dònut estableix límits clars de creixement: els límits del planeta. Límits que, si es creuen, poden posar en perill la nostra capacitat de supervivència. Una societat pròspera i sana hauria de respectar aquests límits.**

Un Pacte Verd per a la Regió Metropolitana de Barcelona

Principis del Pacte Verd per a l'RMB

1. **Reconèixer l'emergència climàtica de la regió.**
2. **Comprometre's de mantenir l'escalfament global per sota dels 1.5 C de l'Acord de París abatent les emissions dels sectors que són els grans contribuïdors de la crisi climàtica: transport, edificis i residus.**
3. **Comprometre's de posar l'acció climàtica inclusiva al centre de la presa de decisions urbanes, creant comunitats equitatives i pròsperes per a tothom.**
4. **Convidar els actors – polítics, empreses, sindicats, inversors i societat civil – a unir-se al reconeixement de l'emergència climàtica de la regió i ajudar en la implementació d'accions (basades en la ciència) per a combatre-la.**

Les ciutats de l'àrea metropolitana de Barcelona no són alienes a cap dels reptes globals descrits en aquest article. La pròxima dècada determinarà el futur de les nostres comunitats, les nostres ciutats i els nostres ecosistemes. Per això, un **Pacte Verd Metropolità representa l'oportunitat essencial per a definir de forma conjunta un full de ruta cap a una recuperació verda i justa per a la regió**, a la vegada que poder reimaginar una nova economia més forta i que no deixi ningú enrere.

Un Pacte Verd Metropolità **que inclogui les veus dels actors clau del desenvolupament de la regió incloent un exercici d'escolta activa de la ciutadania, en un esforç conjunt de re-imaginar el futur que volem**. I que, alhora, begui dels contactes amb altres ciutats globals a través del posicionament i la participació en les xarxes de ciutats internacionals de la ciutat de Barcelona i els altres municipis de l'àrea.

Com per exemple, la ciutat de Londres, que ja ha llançat el seu propi [Green New Deal](#) (Nou Pacte Verd) per a fomentar la creació de llocs de treball verds, afrontant la crisi climàtica i ecològica, millorar la qualitat de l'aire i combatre la desigualtat. El Nou Pacte Verd de Londres forma part de l'ambició de l'Alcalde Sadiq Khan de descarbonitzar la ciutat abans del 2030.

Un Pacte Verd Metropolità que, a més, inclogui **un projecte comú de descarbonització de la regió com a molt tard l'any 2050**, amb un objectiu intermedi de reduir els gasos d'efecte hivernacle a la meitat a l'any 2030, per tal d'assegurar el compliment de l'objectiu més ambiciós dels Acords de París de limitar l'augment de la temperatura global a 1,5 graus centígrads.

Aquest pacte, necessàriament alineat amb el Pacte Verd Europeu de la Unió Europea ([EU Green Deal](#)), enfortirà el posicionament de la regió per a sortir de la pandèmia de la COVID-19 i accedir a les inversions previstes en el pla de recuperació NextGenerationEU, ja que un terç dels 1.8 bilions d'euros previstos finançarà l'acció dirigida a reduir les emissions netes de gasos d'efecte hivernacle a zero. **La regió metropolitana de Barcelona pot i ha de reclamar el seu rol per a contribuir de forma decisiva al fet que Europa es converteixi en el primer continent climàticament neutre del món d'aquí al 2050.**

Un Pacte Verd Metropolità hauria d'incloure, necessàriament, **una visió metropolitana de transformació de l'economia cap a un futur verd**, treballant conjuntament per a **poder facilitar la implantació d'una indústria allunyada dels combustibles fòssils i preparant els plans de capacitat i reorientació necessaris** perquè cap treballador quedi enrere. Invertir en una recuperació verda en els sectors clau (transport públic, infraestructures de mobilitat sostenible com la bicicleta, energia neta...) crearà més i millors llocs de treball i protegirà millor la salut dels ciutadans que provar de tornar al *business as usual*. Un pacte **que, a més, mostri una única visió per a l'àrea metropolitana que serveixi com a estratègia única d'accés als fons de recuperació europeus per a la regió, que seran claus per al desenvolupament territorial durant la pròxima dècada**. Posem-nos-hi.

NOTA. Les opinions expressades per l'autor/s són a títol personal i no necessàriament representen la visió del PEMB.



**Barcelona
Demà**

Compromís
Metropolità 2030



**Pla Estratègic
Metropolità
de Barcelona**

#CompromísMetropolità
@pembarcelona

Pla Estratègic Metropolità de Barcelona
Canòdrom - Ateneu d'Innovació Digital i Democràtica
C/ Concepció Arenal 165
08027 Barcelona
Tel. +34 93 318 70 51