

## Les principals àrees de creixement del delta del Llobregat



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA

# LA GRAN BARCELONA SE LA JUGA AL LLOBREGAT

**AUGE.** El delta del Llobregat viu un 'boom' de desenvolupaments i d'actuacions urbanístiques. **AMENANÇA.** Amoïna la falta d'eines de planificació actualitzades i d'una governança metropolitana

FRANCESC MUÑOZ  
BARCELONA

Porta logística, clúster industrial, pulmó verd, rebost agrícola, vestíbul de turistes, corredor de mobilitat, reserva d'aigua i llar de milers de persones i d'aus migratòries... Aquesta heterogeneïtat és el delta del Llobregat, segurament una de les zones més estratègiques de tot Catalunya, però especialment de Barcelona, sense la qual allò que avui és el delta no s'entendria. "Sense Barcelona al costat, el tram final del riu Llobregat seria avui un espai natural protegit", conjectura José García, membre de Depana i històric activista del delta. La realitat és que de les 9.800 hectàrees que té el delta, només 900 tenen un règim especial de protecció.

A la resta de l'espai, el ciment guanya terreny. Amb la

represa econòmica el delta entoma un nou desafiament que pot posar en risc el seu fràgil equilibri: comencen a activar-se projectes de creixement d'agents econòmics de la zona així com desenvolupaments urbanístics municipals.

Un estudi de l'Institut Cerdà estima que encara hi ha un 20% del delta disponible (parcel·les buides i altres pendents de canvi d'usos). Les preguntes que cal fer-se són, primer, si es donen les circumstàncies perquè aquest espai acabi sent ocupat per activitats capaces de treure el màxim profit dels valors d'aquest entorn i ben alineades amb l'estratègia econòmica del país; i, segon, si hi ha algú vigilant perquè la complexitat del delta no acabi portant a situacions de conflicte, com en el passat: usos residencials al costat de les pistes de l'aeroport, per exemple.



Per a les institucions econòmiques com ara la Cambra de Comerç de Barcelona és una qüestió que amoïna. “Per tal d’aprofitar la fase expansiva del cicle econòmic, convindria desenvolupar una visió compartida tant des del món públic com privat sobre el futur desitjable del conjunt de l’àrea metropolitana de Barcelona i, més específicament, de l’àmbit del delta del Llobregat, per tal d’elaborar una estratègia territorial adient que, acompanyada d’un marc normatiu i institucional que faciliti la gestió eficient i la presa àgil de decisions, permeti prioritzar i impulsar les actuacions que reforcin el nostre dinamisme com a pol econòmic amb vocació europea, mediterrània i global”, reclama Cristian Bardají, director d’estudis d’infraestructures.

Estratègia industrial, planificació urbanística i gover-

nança metropolitana són doncs els tres pilars clau d’aquest debat. I per dir-ho ras i curt: Catalunya es troba en hores baixes en cadascuna d’aquestes tres matèries.

La prova del cotó és l’episodi d’Eurovegas de fa cinc anys quan un artefacte aliè a l’estratègia econòmica va estar a punt de caure en ple parc agrari del Llobregat amb la connivència de polítics i urbanistes. Amb totes les justificacions que es vulguin –cal recordar que era el pitjor moment de la crisi i calia crear ocupació– la veritat és que estàvem disposats a vendre’ns barats.

Amb aquest precedent hem d’abordar el procés de transformació que s’acosta. Però ¿quin és l’abast de la transformació?

**MERCABARNA.** El gran mercat majorista d’aliments frescos de Barcelona és una de les institucions veteranes del delta. Avui, les empreses que hi desenvolupen la seva activitat facturen 4.800 milions d’euros i exporten el 25%.

Els nous aliments i hàbits de consum i la logística associada reclamen més espai a Mercabarna però no n’hi ha: “Ens estrem la cisa i necessitem fer més gran el vestit”, diu Josep Tejedó, director general. La competitivitat del mercat central i, per extensió, de tots els mercats i botigues de Barcelona que s’hi proveeixen, està en joc, i també les aspiracions internacionals, segons diuen. Per això s’han obert negociacions amb el Consorci de la Zona Franca, propietari de les 22 hectàrees contigües que Mercabarna vol annexonar. Tejedó recorda que abans de la crisi el consorci va convidar Mercabarna a participar en el seu projecte Barcelona

#### LES XIFRES

# 9.800

**HECTÀREES.** És l’espai del delta del Llobregat. La part més ocupada són les 4.000 hectàrees de Barcelona, l’Hospitalet i El Prat.

# 5,5%

**MOTOR DE CATALUNYA.** El valor afegit brut de les empreses i infraestructures del delta representen un 5,5% del total de Catalunya.

# 76.000

**TREBALLADORS.** El delta és també un gran focus de creació d’ocupació. Les 2.300 empreses ocupen 76.000 persones.

# 20%

**SÒL POTENCIAL.** En les 4.000 hectàrees del delta que pertanyen a Barcelona, l’Hospitalet i el Prat, encara hi ha un 20% de sòl potencial, això vol dir de nova creació o en procés de transformació.

Zona Innovació BZ, una plataforma empresarial que pretenia atreure teixit innovador. BZ ha acabat en un calaix i Mercabarna prefereix ara consolidar un espai compacte: “No ens serveixen parcel·les aïllades”, diu Tejedó.

**ZAL.** Qui sí que ha sumat uns

terrenys propietat del consorci és la Zona d’Activitats Logístiques (ZAL) del Port de Barcelona, que acaba d’engegar un ambiciós pla de creixement. En els pròxims quatre anys Cilsa, l’empresa que gestiona la ZAL, invertirà fins a 200 milions d’euros per construir 450.000 metres quadrats de noves naus logístiques, amb la qual cosa desenvoluparà el 100% del seu sòl disponible, 239 hectàrees. Quan s’hagi completat l’operació la ZAL del port serà un parc logístic d’un milió de metres quadrats en un lloc que Alfonso Martínez, director general de Cilsa, bateja com “el passeig de Gràcia de la logística”. Martínez explica que la demanda és elevada –sobretot d’empreses de distribució, comerç electrònic i moda que necessiten el tràfic marítim– per la qual cosa treballen amb la hipòtesi que abans que acabi la construcció, el 2019, ja s’hauran comercialitzat les naus.

**PORT.** Propietari del 63% de Cilsa, el Port de Barcelona té ambicions de creixement que van més enllà de la ZAL. Ara les principals preocupacions de l’APB són les connexions amb l’exterior, sobretot les ferroviàries. Actualment s’estan executant les infraestructures internes. Però el gran projecte de futur són les terminals ferroviàries a l’antiga llera del riu.

**AEROPORT.** Amb 45 milions de passatgers el 2016 i un ritme de creixement superior al 6% anual els darrers anys, el sostre de capacitat de 55 milions de persones/any és a tocar, amb la qual cosa s’hauran d’activar els treballs per construir la terminal satèl·lit. Ara bé, tothom és conscient que la cotilla del Prat es troba a les

pistes, l’operativa de les quals està molt condicionada per l’entorn. El creixement de l’aeroport vindrà determinat per aquest factor de difícil solució. L’espai que li falta al camp de vol sobra en altres parts de recinte aeroportuari. De fet, Aena ha anunciat l’encàrrec d’un “masterplan immobiliari” a una consultora d’enginyeria per saber com donar valor a les 360 hectàrees lliures que té. El gestor aeroportuari cerca fonts d’ingressos complementàries a les taxes i concessions comercials i pensa que pot atreure inversors que apostin per fer-hi hotels, oficines o espais per a activitats logístiques. Encara no s’ha donat a conèixer el resultat d’aquest estudi, però hi ha un precedent. El 1999, l’Escola Tècnica Superior d’Arquitect-

## Mercabarna demana 22 hectàrees al consorci per abordar l’ampliació

tura del Vallès de la UPC va rebre l’encàrrec de dissenyar una ciutat aeroportuària. “Vam fer l’invent d’una ciutat que no havia de ser una barreja sinó que hi havia espais verds que relligaven el municipi del Prat, Mas Blau i la resta del territori –explica Antonio Font, director del projecte–; hi havia infraestructures viàries i ferroviàries que connectaven amb la zona de càrrega i vam veure que seria un encert que hi arribés l’alta velocitat perquè agafaria una altra dimensió i transformaria l’aeroport en un espai de negocis, fires i congressos, hotels, etcètera.” La ciutat aeroportuària també tenia oficines, un mall prop de la terminal on hi havia les estacions de transport públic i una escola de pilots i personal de cabina. Tot aquest projecte es va abandonar quan va irrompre la idea de fer l’actual T1. Però Font està convençut que el futur desenvolupament d’una ciutat aeroportuària tornarà a posar en el centre l’actual T2, més ben vinculada a tot aquest espai.

**AMAZON.** Una fita important en aquest context de nous desenvolupament al delta del Llobregat serà l’estrena del nou centre logístic d’Amazon, el gegant mundial del comerç

## Del neolític a la modernitat en un segle

En només 170 km, el riu Llobregat descendeix un desnivell de 1.259 metres. Aquest fet proporciona una gran potència a les seves aigües i una singular capacitat d’arrossegament. Potser per això, els romans el van anomenar *rubricatu* (segons la teoria més acceptada), pel color vermell de les seves aigües.

Mirant-lo ara ningú diria que quan es desbordava les avingudes arribaven de Castelldefels a Montjuïc i això va fer de les seves ribes d’al·luvió uns terrenys molt fèrtils. Tanmateix, el delta era un lloc força inhòspit fins al darrer terç del segle XIX, segons explica José García (Depana). Barcelona va

preferir créixer cap al Besòs. La indústria només va mirar cap al delta del Llobregat al segle XX. “És quan la seva població creix i de viure de la caça i la recol·lecció passa a fer-ho de l’agricultura i la indústria”, diu García. Als anys trenta, l’anomenat Pla Macià preveu un gran parc de lleure a la zona.

## FOCUS

electrònic, al polígon Mas Blau del Prat de Llobregat, prevista per a l'octubre. Aquesta instal·lació s'està aixecant en uns terrenys comprats a l'Incasol de 15.000 hectàrees, tot i que el centre tindrà una superfície útil de 63.000 m<sup>2</sup> i la inversió serà d'uns 200 milions d'euros. Només en camions de grans dimensions, es preveu un moviment de 500 tràilers cada dia.

**TEIXIT EMPRESARIAL.** L'estudi de l'Institut Cerdà abans esmentat, elaborat per encàrrec de l'Ajuntament de Barcelona i centrat en les 4.000 hectàrees del delta que pertanyen a Barcelona, l'Hospitalet i el Prat, ha detectat unes 2.300 empreses, que ocupen unes 7.600 persones i que generen uns 10.000 milions d'euros de valor afegit brut (VAB), la qual cosa representa un 5,5% del VAB de Catalunya. Malgrat que és un teixit amb una composició multiseccional, hi ha "un predomini de les activitats industrials i terciàries de sectors com la logística, l'automoció, l'agroalimentació i distribució, la indústria química, la maquinària/metal·lúrgia i, de forma significativa, també les TIC", assenyala l'estudi.

Malgrat que es demani a les noves inversions alineament amb les condicions singulars del territori, el cert és que bona part de les empreses instal·lades no compleixen aquest objectiu. Alguns estudis apunten que un 52% del teixit empresarial del delta no manté cap activitat exportadora ni importadora i que només el 7% ven els seus productes a l'exterior de manera regular.

Els consistoris no es volen quedar al marge d'aquest sobtat dinamisme. Ans al contrari, els alcaldes d'aquest territori miren al delta per activar les economies dels seus municipis.

**BARCELONA.** El 16 de gener passat, l'alcalde de Barcelona, Ada Colau, anunciava que el Llobregat serà els pròxims dos anys l'eix dels projectes urbanístics de la ciutat. "De la mateixa manera que els Jocs Olímpics van permetre obrir-se al mar, ara toca obrir-se als rius", va dir Colau en una defensa de la Barcelona metropolitana. També va posar la Zona Franca i els barris de la



**Es parla molt de governança, però poc de com i qui la paga**

**RAMON TORRA**  
GERENT AMB

**Falta lideratge que reivindiqui aquest espai. El moment polític no és propici**

**ORIOLESTELA**  
COORDINADOR PLA ESTRATÈGIC

**Maragall tenia clar que Barcelona era metropolitana, però estava molt sol**

**MARIONA TOMÀS**  
PROFESSORA UB

**No pot ser que no hi hagi una visió de conjunt ni una eina per governar l'espai**

**ANTONIO FONT**  
CATEDRÀTIC D'URBANISME



Visita d'obres del magatzem d'Amazon a Mas Blau de responsables polítics, entre els quals el president de la Generalitat.

Marina de Prat Vermell com a exemples que Barcelona encara té espais per construir-hi habitatges. Sense concretar gaire, va parlar de 30 projectes i una inversió total de 1.500 milions d'euros a deu anys vista i finançades a parts iguals per la iniciativa pública i privada. Una de les operacions més significatives serà la construcció a la Marina del Prat Vermell d'11.865 habitatges en una superfície equivalent a 40 illes de cases de l'Eixample i corredors verds que han de connectar Montjuïc amb el parc fluvial.

**L'HOSPITALET.** La segona ciutat de Catalunya també té l'ull al riu Llobregat, després de l'èxit que ha significat el desenvolupament de la plaça Europa. El pla director urbanístic (PDU) Gran Via-Llobregat, que ja té el vistiplau de la Generalitat, intenta donar continuïtat a uns terrenys travessats per

moltes infraestructures, crear un gran parc vinculat al riu i fer realitat un nou barri d'oficines al sud de Bellvitge, en què emergirà un pol biomèdic.

**Barcelona preveu 30 actuacions al delta i una inversió total de 1.500 milions**

Són 100 hectàrees i una inversió de 150 milions d'euros.

**SANT BOI, GAVÀ I VILADECANS.** Un altre PDU, l'anomenat del delta del Llobregat, va ser aprovat el 2016 i el seu origen està precisament en el fracàs d'Eurovegas (2012) i la demanda dels municipis afectats de nous espais alternatius per impulsar l'economia local. El PDU del delta del Llobregat consolida el parc agrari -almenys aquest és el missatge

oficial- i crea noves àrees d'activitat en cinc sectors que sumen un total de 267 hectàrees, el pla general metropolitana reservava a equipaments i ara tindran funcions econòmiques. "A partir d'ara tenen usos més relacionats amb les demandes de la iniciativa privada", assegura Carles Ruiz, alcalde de Viladecans. El PDU defineix dues pastilles de terreny en aquesta localitat, en un cas es dedicarà a usos turístics (hotelers) i en una altre, pròxim a l'aeroport, a terciaris vinculats al sector aeronàutic, segons detalla l'edil. Cal recordar que Viladecans va impulsar en el passat un parc industrial aeronàutic que no es va arribar a realitzar, en uns terrenys que ara ocupa parcialment un centre comercial. Ruiz pensa que els PDU de l'Hospitalet i delta del Llobregat han "resolt problemes" i reclama un altre per al Centre Direccional del Prat, un des-



at, Carles Puigdemont, i l'alcalde del Prat, Lluís Tejedor. ARXIU/ORIOL DURAN

envolupament econòmic i residencial al nord de la localitat en unes 164 hectàrees al costat del riu.

Partits polítics a l'oposició en diferents municipis del Baix Llobregat i els ecologistes de Depana han presentat un recurs contenciós administratiu contra el PDU del delta. Entre els molts arguments que esgrimeixen fan notar l'aparent "incompatibilitat entre l'activitat hotelera prevista en algunes zones i el soroll dels avions", segons explica Myriam Moysset, del grup municipal d'ERC-AM a Viladecans. El plec d'al·legacions també considera injustificades les raons econòmiques dels canvis en el planejament: "En aquest àmbit hi ha 22 sectors d'activitat econòmica, dels quals dos estan sense urbanitzar encara i cinc més presenten deficiències que n'impedeixen el desenvolupament. I [...] el 27,13% dels polígons

actuals està sense activitat i, per tant, disponibles", són dades que s'atribueixen a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).

### L'AMB no espera l'avanç del PDU metropolità abans de dos anys

Atesa la disponibilitat de sol, els litigants no entenen que hagi calgut elaborar un PDU, que és un instrument de planificació excepcional, "si no és només per esquivar el debat al si dels ajuntament i fer un favor als governs locals després del bluf d'Eurovegas", apunta Moysset.

Aquesta qüestió de la planificació urbanística connecta amb la preocupació inicial sobre l'existència o no de garanties per a una ocupació escri-

polosa i coordinada de l'espai del delta. En aquest sentit cal recordar que els PDU esmentats superposen una nova capa a les diferents figures urbanístiques i plans que han marcat la fesomia del delta. El Pla General Metropolità (PGM) de l'any 1976 és el marc en què s'han desenvolupat les dinàmiques urbanes i després de més de 1.500 modificacions reclama a crits la jubilació. El Pla Territorial Metropolità del 2010 va marcar les grans estratègies, però serà el PDU metropolità que elabora l'AMB l'eina adequada per afrontar els nous reptes de tot l'àmbit metropolità i, per tant, també del delta.

Però aquest PDU metropolità es fa esperar. Ramon M. Torra, gerent de l'AMB, pensa que no serà fins al final del mandat -d'aquí a dos anys- que es tindrà l'avanç del PDU per a la seva aprovació inicial: "Estaria bé tenir-ho en aquest moment i ara tothom té pressa, però l'AMB va començar a treballar el 2012 i en un entorn polític i econòmic molt complicat", apunta.

Antonio Font lamenta que en aquests moments no hi hagi una eina adequada per poder governar aquest territori. "Estem en un moment de canvi del model productiu, una nova economia que generi riquesa i la puguem distribuir entre la població; fins ara l'urbanisme ha servit per donar drets d'edificació, però quan tens un territori molt consolidat cal un altre tipus d'actuació", assegura el professor. Font, que també pensa que la complexitat del delta reclama una planificació específica.

Des del departament de Territori i Sostenibilitat s'assegura que, malgrat tot això, les actuacions abans esmentades "no estan descontextualitzades sinó que concreten previsions ja establertes".

**INTEGRACIÓ URBANA.** Les reflexions que s'estan duent a terme al si de l'AMB van en el sentit de fer un veritable salt d'escala riligant més i millor Barcelona amb els municipis del seu entorn, transformant, per exemple, la Diagonal i la Gran Via en grans rondes metropolitanes.

També es planteja un canvi de paradigma urbanístic en consonància amb les noves necessitats econòmiques, socials i mediambientals que su-



Protestes contra el projecte d'Eurovegas el 2012. ARXIU/REUTERS

## El parc agrari després d'Adelson

Viladecans és el municipi amb més terreny en el parc agrari i el seu alcalde, Carles Ruiz, reivindica un paper capdavanter en la transformació d'aquest espai en un motor econòmic que asseguri la seva viabilitat: "Fins ara el parc agrari era una mena de reserva índia per a molta gent de Barcelona, però ara volem acompanyar els pagesos en el desenvolupament d'un model sostenible econòmicament". Ruiz pensa que el PDU del delta "ha actuat des de la planificació per fer la clarificació que calia".

Des de l'AMB, que s'acaba d'incorporar al consorci del parc, s'apunta que cal potenciar els usos agrícoles en un entorn en què només el 50% està en producció. I paral·lelament "convertir el pagès en empresa i aconseguir explotacions d'una certa dimensió", això és el que pensa Ramon Torra, gerent de l'AMB.

Aquesta visió més empresarial hauria de conduir a orientar també el tipus de productes que es conreen al parc. Una de les palanques d'aquest canvi ha de ser la recerca.

L'Agròpolis és un espai que compartiran estudiants de l'Escola d'Agricultura de la UPC, que té la seu a Castelldefels, i els pagesos del Baix Llobregat. La intenció és que s'experimentin noves formes de millorar la producció i experimentar amb nous productes. També es cerca una implicació més gran de la Generalitat per abordar la modernització de les infraestructures agràries, com ara el rec, que contribueixin a la millora de la productivitat d'un sòl molt fèrtil.

Aquesta estratègia intenta posar el mercat en el centre; ja sigui el mercat local, que cada vegada valora més els productes de proximitat; ja sigui un mercat exterior que estigui disposat a pagar un producte *made in Barcelona*. Mercabarna, per un costat, i l'aeroport del Prat per un altre, hi han de tenir el seu paper. En aquest sentit, el director general de Mercabarna, Josep Tejedo, explica que la instal·lació s'ha posat al servei dels productors locals i que estan sempre oberts a obrir línies de col·laboració "per veure com podem ajudar". El 20% del producte que es ven és de proximitat i és molt valorat. Torra també veu molt de potencial en l'exportació.

## FOCUS

peri la planificació per usos segregats –l'anomenat *zoning*– i que aposti per la convivència d'activitats: “La nova indústria, menys molesta, pot compatir espais amb el comerç i els habitatges; cal canviar la normativa per revisar les incompatibilitats entre usos”, reclama Torra. És per tot això que el gerent de l'AMB pensa que el delta i tot Barcelona tenen potencial de creixement dins de si mateixos. “Hi ha molt terreny hipotecat i malaguanyat”, assegura. Un altre repte és que “port, aeroport, Zona Franca i Fira deixin de donar-se l'esquena”.

La cohesió que pretén el futur PDU metropolitana hauria de facilitar donar resposta a grans reptes actuals de Barcelona com el model turístic. Torra pensa que la solució a la concentració de visitants en

### El nou urbanisme permetrà el creixement de la ciutat en si mateixa

determinades zones de Barcelona està en l'àrea metropolitana: “No té res a veure amb la perifèria d'altres grans ciutats, aquí és un territori singular, divers, socialment molt cohesionat i amb atractius com el delta”, explica.

Al dèficit que suposa una posada al dia de la planificació encara pendent, s'hi suma una governança del territori molt fragmentada. Lluís Inglada, director de territori i sector públic de l'Institut **Cerdà**, ha calculat el nombre d'institucions i entitats públiques i privades que hi ha al delta només en la part del delta que pertany a Barcelona, l'Hospitalet i el Prat, i estima que n'hi ha una vintena entre ajuntaments, AMB, Diputació, Generalitat, ministeris i diverses empreses públiques, mixtes i privades.

Inglada recorda que per superar aquesta dispersió l'Ajuntament de Barcelona en temps de Xavier Trias va crear una oficina tècnica, anomenada del Pla Delta, que havia de desenvolupar planificació i instruments de governança. Si bé ha sobreviscut al canvi de partit en el consistori, ho fa amb un perfil baix.

Per a Oriol Estela, coordina-



## El Maragall metropolitana

L'etiqueta de “segon Pla Delta” amb què l'alcalde de Barcelona, Ada Colau, va designar el conjunt d'actuacions previstes al marge dret del Llobregat, va ser com a mínim desencertada i va generar no poques suspicàcies en certs àmbits. Per entendre-ho cal saber què va significar el Pla Delta del 1994.

Aquell any se signava un conveni de cooperació que permetia tirar endavant diverses actuacions de gran envergadura al delta, però principalment les ampliacions de l'aeroport i del port. El creixement del port comportava el desviament del riu, actuació prevista al PGM, però durant molts anys impossible d'executar. José García (Depana) recorda que el primer creixement, el que va crear la Zona Franca, havia comportat l'annexió dels terrenys de l'Hospitalet a

Barcelona. Per això al Prat hi havia temors que tornés a passar. “En aquell moment hi va haver al Prat un gran moviment social d'oposició”, recorda García. Als noranta s'hi sumen els moviments ecologistes que situen en l'agenda la protecció dels espais naturals, l'aquífer i el parc agrari.

Després dels Jocs Olímpics un acord entre Maragall i Lluís Tejedor, alcalde del Prat, permet un conveni marc més gran que inclou tots els nivells de l'administració i empreses públiques i privades.

Per a molts, el Pla Delta és un exemple de lideratge metropolitana i concertació, però per als ecologistes el pla i les actuacions que s'han succeït són una “èpica i sistemàtica desvertebració del territori” i així ho han fet saber a Colau. El consistori del Prat també s'ha desmarcat d'aquest anunci de segon Pla Delta.

Mariona Tomàs, professora de ciència política de la UB i

autora del llibre *Governar la Barcelona real*, destaca el lideratge de Pasqual Maragall en aquell moment: “Ell tenia clar que Barcelona era metropolitana i la seva font d'inspiració era el gran Londres; però defensava un model no centralitzat que centrifugava cap a la perifèria. El problema és que estava sol.” Tomàs afegeix que quan Maragall va veure que la seva idea no era factible va anar cap a una política de pactes.

Sobre l'actitud dels edils metropolitans ara, la docent pensa que fugen de plantejaments que no siguin locals, si bé no fan fàstics a reivindicar el nom de Barcelona en temes com la promoció exterior. Sobre la visió metropolitana de Colau, diu que està molt escorada als temes socials, mobilitat i mediambientals, però hi troba a faltar propostes econòmiques.

dor general del Pacte Estratégic Metropolità de Barcelona, els progressos de l'AMB o de l'oficina tècnica del Pla Delta estan molt condicionats per “la falta d'un lideratge polític que reivindicui aquest espai”. El mateix Pacte, que va néixer el 1988 per iniciativa de Pasqual Maragall després de la dissolució de la corporació, també està patint aquesta falta de projecte i cerca el seu lloc en un debat metropolitana en hores baixes. “Potser el que cal és que algú s'inventi un projecte que alineï tothom, perquè fins aleshores no ens arromangarem”, diu Estela.

Això que en el passat va ser possible avui dia és força complicat per la divisió política i la polarització. Segurament el context sobiranista tampoc no és el més favorable al sorgiment del que podria ser vist com un contrapoder.

### La fragmentació política i la polarització frenen la governança

I la voluntat política no ho és tot. El context de restriccions financeres encara ho fa més difícil. Al final, la governança d'un territori complex com el delta comença amb un traspàs de competències i de responsabilitats a un ens comú com en aquest cas seria l'AMB. Ramon Torra explica que el marge de l'AMB per assumir noves tasques que vinguin sense recursos s'ha esgotat: “Es parla molt de governança però poc de com i qui la paga”. Així doncs, les conseqüències d'un pèssim finançament local també ajuden a entendre les dificultats per articular una resposta comuna.

Aquesta manca d'instruments de governança efectiva contrasta amb la proliferació de consorcis i organismes supramunicipals de coordinació, que l'alcalde de Viladecans reconeix que s'haurien de simplificar. Mariona Tomàs, autora del llibre *Governar la Barcelona real*, que ha estudiat altres entorns metropolitans, assegura que és força freqüent aquesta combinació de multiplicitat d'actors i falta de governança clara: “A tot arreu es va trampejant cercant consensos quan hi ha algun problema”, reconeix.