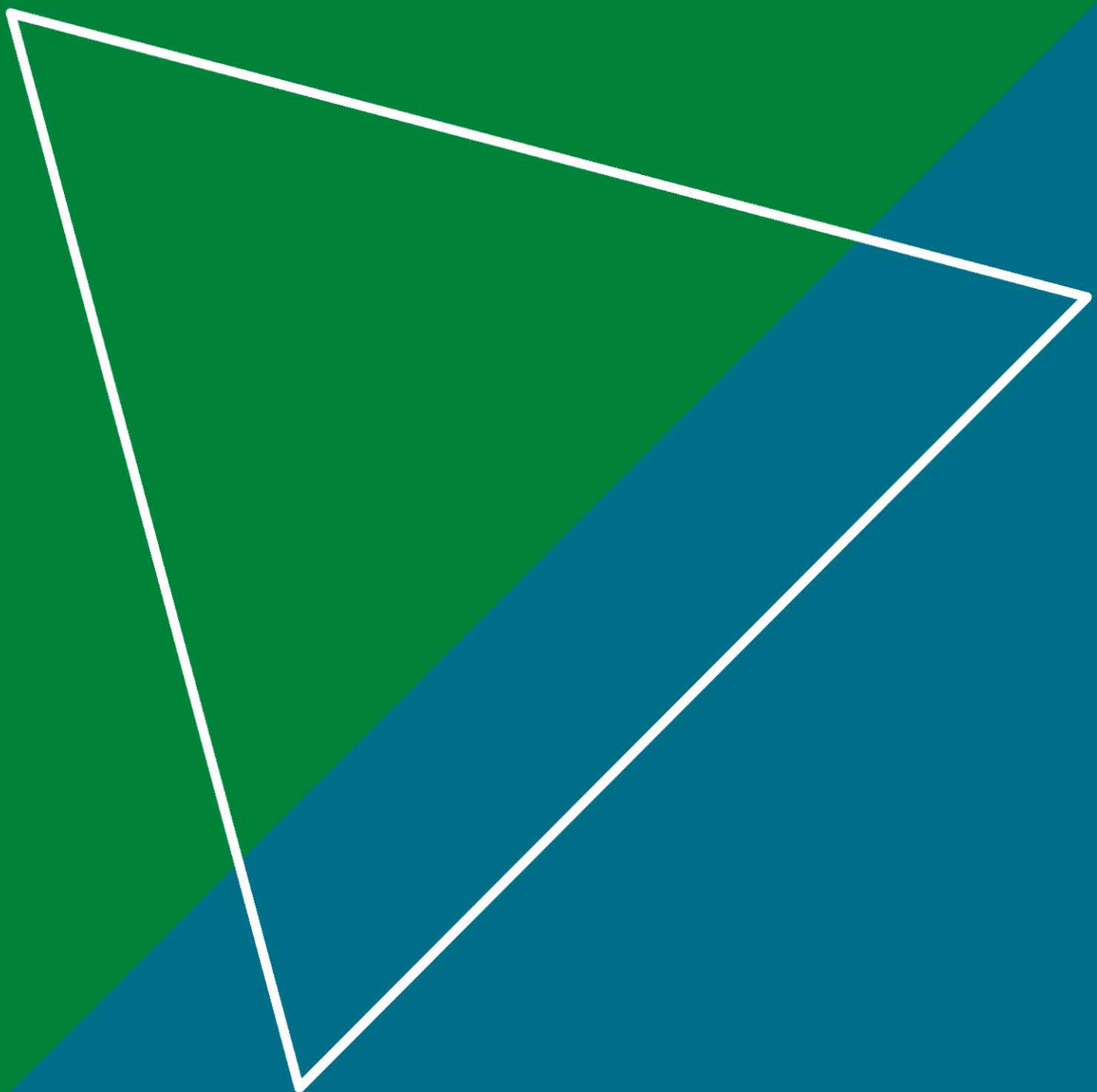
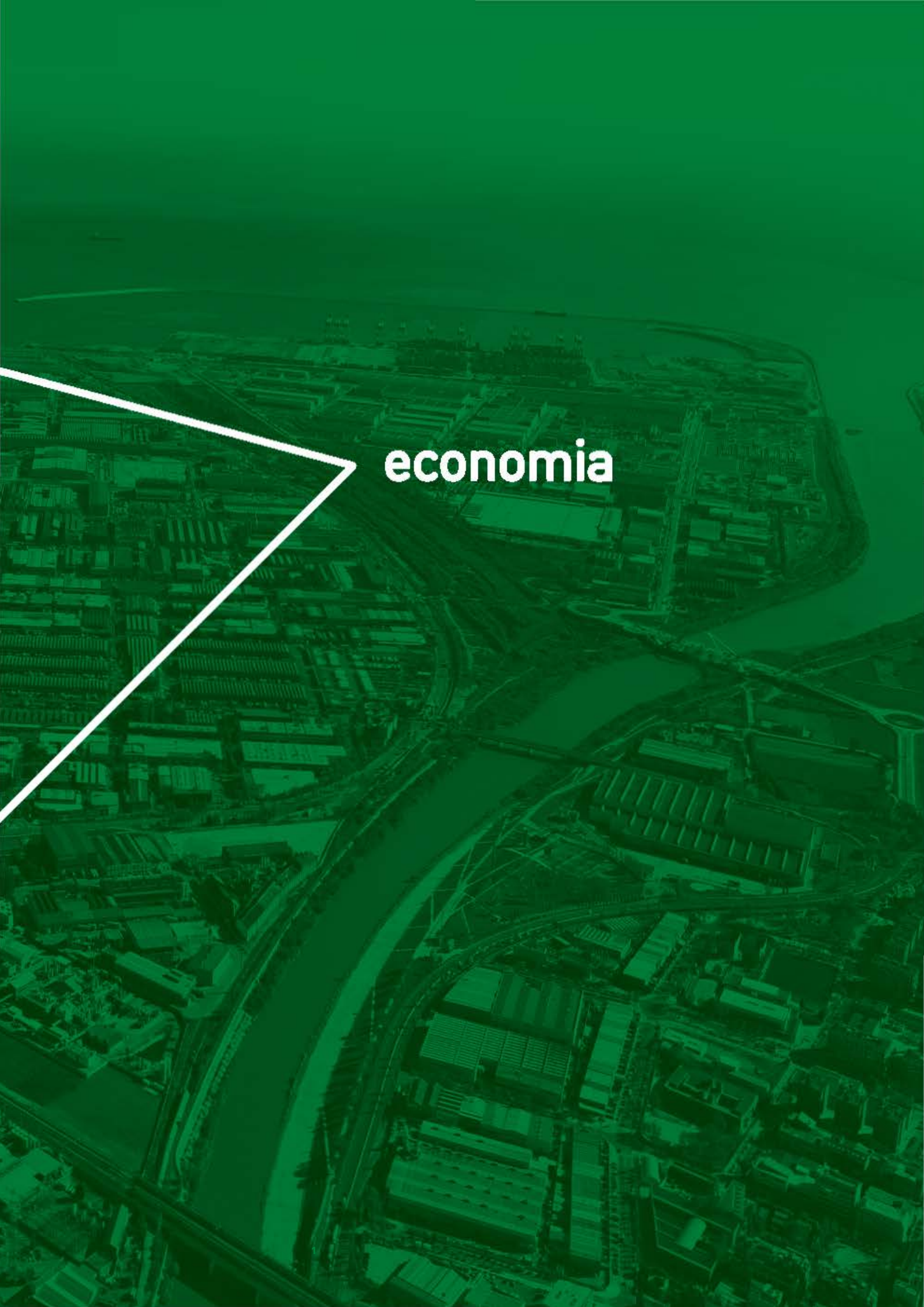
Estratègia Delta del Llobregat



sostenibilitat
habitabilitat


economia

ESTRATÈGIA DELTA DEL LLOBREGAT
Ajuntament de Barcelona
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat
Ajuntament del Prat de Llobregat

COMITÉ D'OPERADORS
Port de Barcelona
Aeroport de Barcelona-El Prat
Consorci de la Zona Franca
Mercabarna
CILSA
Fira de Barcelona
Fira 2000
ADIF
FGC
TMB
BSM

REDACCIÓ
Oficina estratègica de l'àmbit
del pla del Delta del Llobregat
Barcelona Regional

ALTRES COL·LABORADORS
Universitat Politècnica de Catalunya
Estudi Ramon Folch
Institut Cerdà
Cinesi
Gestió i Promoció Aeroportuària
Ignasi Ragàs Prat

DISSENY
Serracatafau

IMATGES
Arxiu fotogràfic de Barcelona Regional
Consorci de la Zona Franca
Museu d'Història de Barcelona

Ajuntament de Barcelona
Gerència Municipal
Oficina estratègica de l'àmbit
del pla del Delta del Llobregat
Ciutat, 3
08002 Barcelona

Maig 2018

Assolir un paradigma més sostenible per a la plataforma econòmica del Delta del Llobregat, al qual l'impuls a l'activitat econòmica per a generar ocupació inclusiva, vagi de la mà de la reducció de greuges ambientals del delta i la disminució del conjunt de les externalitats produïdes pels establiments industrials i la mobilitat, tot restituint a aquest territori, a més, la seva condició de part integral i vivible de la ciutat metropolitana.

ACRÒNIMS I ABREVIATURES

ADIF
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
AENA
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
AMB
Àrea Metropolitana de Barcelona
APB
Autoritat Portuària de Barcelona
BEST
Barcelona Europe South Terminal (terminal del grup Hutchinson Port Holdings a Barcelona)
CILSA
Centro Intermodal Logístico SA (empresa operadora de la ZAL de Barcelona)
COV
Compostos orgànics volàtils
GEH
Gasos d'efecte hivernacle
M
Milions
MPGM
Modificació del Pla general metropolità
m^2st/m^2
Índex d'edificabilitat (resulta de la relació entre el sostre edificable admès i una unitat de superfície de sòl determinada i s'expressa en metre quadrat de sostre edificable/metre quadrat sòl)
NOx
Òxids de nitrogen
PAEs
Polígons d'activitat econòmica
PDU
Pla director urbanístic
PGM
Pla general metropolità
PM
Partícules en suspensió
SO_2
Diòxid de sofre
TEU
Twenty-feet Equivalent Unit (unitat equivalent a un contenidor de 20 peus)
t
Tona mètrica
VAB
Valor afegit brut
ZAL
Zona d'Activitats Logístiques (generalment referida a la del Port de Barcelona)

Índex

PART I
PRELIMINARS

8 La plataforma econòmica del delta del Llobregat: una visió des de la ciutat
10 La transformació del delta
14 Necessitat i oportunitat d'una nova estratègia
16 Objectius generals

PART II
RESUM DE LA DIAGNOSI

20 Actors, governança i participació
23 La dimensió econòmica
24 Els usos del sòl
26 Les xarxes de serveis
30 Les infraestructures i els fluxos de mobilitat
33 Accessibilitat
34 Sostenibilitat ambiental
36 Habitabilitat
37 Riscos i interdependències

PART III
DEFINICIÓ DE L'ESCENARI HORITZÓ I FORMALITZACIÓ DELS PROJECTES ESTRATÈGICS

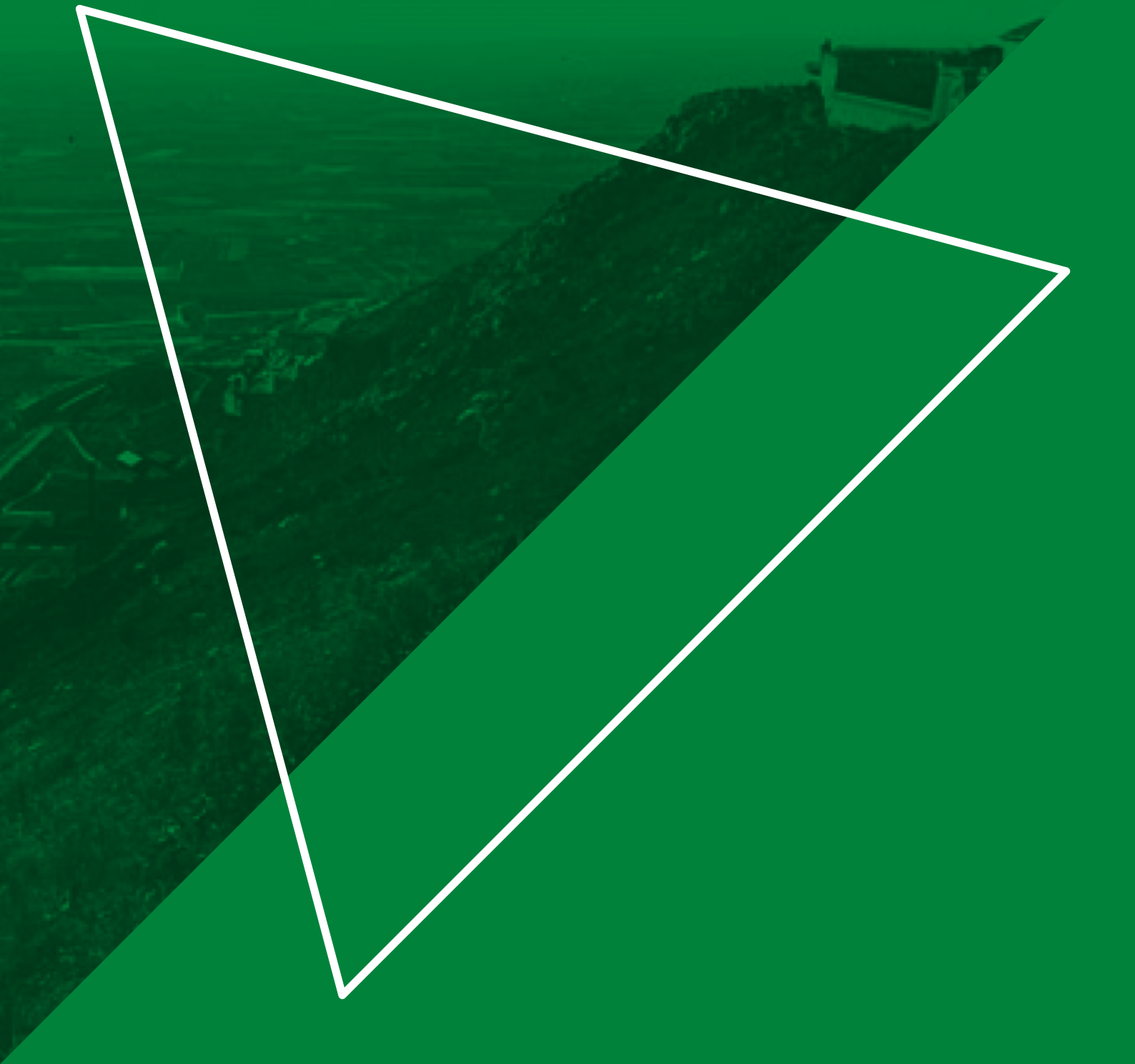
42 Escenari objectiu d'usos de l'espai i activitats
44 Els projectes estratègics
46 Eix 1: Reactivació dels espais generadors d'activitat i ocupació
52 Eix 2: Sostenibilitat
61 Eix 3: Habitabilitat
67 Eix 4: Infraestructures i actuacions de suport
77 Eix 5: Governança i participació
80 Pressupost

PART IV
BALANÇ EX-ANTE I CRITERIS DE REVISIÓ

84 Elecció d'indicadors clau per a la monitorització
86 Valors anticipables dels indicadors en l'escenari 2025
90 Avaluació ex-post de les actuacions i base per a la seva revisió

Part I

Preliminars

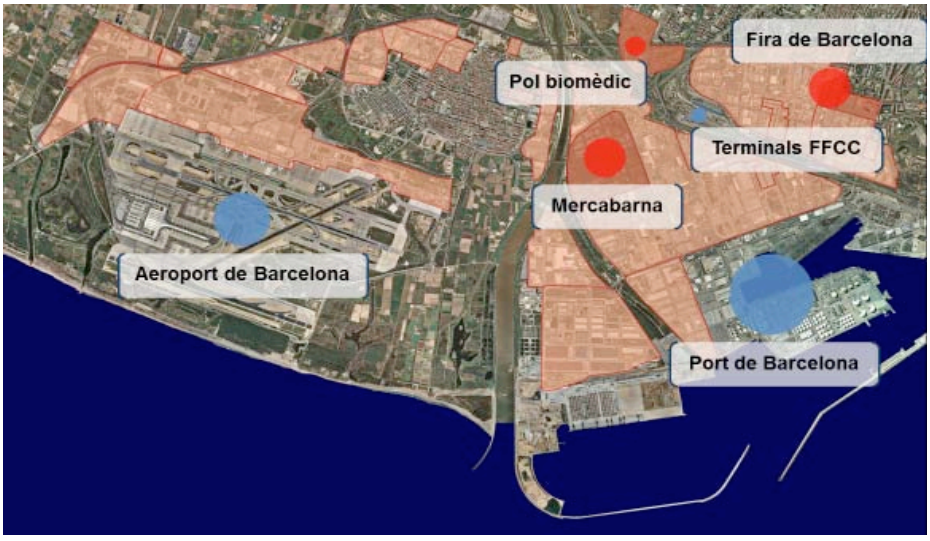


LA PLATAFORMA ECONÒMICA DEL DELTA DEL LLOBREGAT: UNA VISIÓ DES DE LA CIUTAT

A l'est de l'eix Gran Via de les Corts Catalanes – C-31, a cavall del port de Barcelona i l'aeroport del Prat, hi ha un conjunt d'**espais de sòl industrial adjacents** on es desenvolupen **activitats estratègiques** per la seva significació en termes de valor i d'**ocupació de qualitat** i que configuren el que anomenem **plataforma econòmica del delta del Llobregat**.

La lògica funcional d'aquesta plataforma econòmica ve definida per les **polaritats** de l'àmbit, un conjunt d'**infraestructures** i **equipaments** singulars que el doten d'unes característiques gairebé úniques en el context de les àrees metropolitanes europees.

Les activitats que es desenvolupen en aquesta plataforma econòmica són **tractores** per a l'economia de la ciutat metropolitana. L'accessibilitat i les característiques d'aquest àmbit de sòl industrial fan que pugui resultar atractiu per a noves implantacions potencialment rellevants quant a la generació de valor i llocs de treball.



◀ Polaritats principals i àrees econòmiques de la plataforma econòmica del delta del Llobregat.

El contorn físic referencial d'aquest àmbit està delimitat pel passeig de la Zona Franca, la carretera C-31 i la carretera B-22 tal i com s'il·lustra en el gràfic següent.

◀ Àmbit de referència de la plataforma econòmica del delta del Llobregat.

Aquest contorn té un caràcter merament indicatiu, ja que la plataforma econòmica del delta del Llobregat conforma **una part indestriable de la ciutat metropolitana**, i en particular del seu continu urbà central, per bé que molt sovint els ciutadans (i en particular, els de Barcelona) no visualitzen aquesta pertinença. L'àmbit, es contempla freqüentment com un territori periurbà borrós, un indret on s'hi va a treballar sense que la ciutat hi tingui cap més relació orgànica.

Tampoc no es pot destriar la plataforma econòmica de l'àmbit geogràfic i natural al qual pertany el **delta del Llobregat**, ni formular estratègies que no tinguin present els reptes que els espais del delta afronten des del punt de vista socioambiental.

POLARITATS	
Port de Barcelona	1.055 ha
Aeroport de Barcelona-El Prat	1.253 ha
Terminals Adif	60 ha
Mercabarna	90 ha
Fira de Barcelona	39 ha
Pol Biomèdic L'H	55 ha[1]
Subtotal polaritats	2.255 ha
Polígon Industrial de la Zona Franca	415 ha
ZAL I i II[2]	210 ha
Ciutat Aeroportuària[3]	346 ha
Àrees econòmiques del Part de Llobregat[4]	267 ha
Àrees econòmiques de l'Hospitalet de Llobregat[5]	95 ha
Marina del Prat Vermell i D38	79 ha
Subtotal àrees econòmiques	1.412 ha
Total	3.964 ha

◀ Dimensions físiques de la plataforma econòmica del delta del Llobregat (2015).

[1] Sense comptabilitzar els nous sòls d'activitat econòmica del PDU Granvia-Llobregat.
[2] ZAL I (65 ha), ZAL II (145 ha).
[3] Inclou la Ciutat Aeroportuària, el Centre de Càrrega Aèria i el Parc Industrial de l'Aeroport.
[4] PI Pratenc (62 ha), PI Mas Blau (81 ha), PI Mas Mateu (32 ha), PI Estruch i Cal Saio (35 ha), Sector Enkalene (26 ha), PI Ca l'Alaio (17 ha), PI Fondo d'en Peixo (12 ha), Sector Urgoiti-Ponsich (3 ha).
[5] PI Pedrosa (85 ha), Plaça Europa (10 ha).

LA TRANSFORMACIÓ DEL DELTA

ORIGEN DE LA PLANA DELTAICA. EL DELTA AGRÍCOLA

Com en tots els deltes majors de la Mediterrània, l'actual plana del delta del Llobregat és el resultat de la deposició dels sediments transportats pel riu amb posterioritat a la darrera glaciació. Aquesta nova plana comença a avançar fa ara uns 6000 anys i s'edifica sobre un delta més antic que va arribar a penetrar fins 30 km mar endins, quan el nivell del mar es situava uns 120 m per sota de l'actual.

La plana deltaica es va expandir ràpidament durant l'Edat Mitjana a causa de l'increment de l'erosió a la conca del Llobregat i l'augment del transport sòlid del riu, fets vinculats a la creixent deforestació i a diverses anomalies climàtiques.

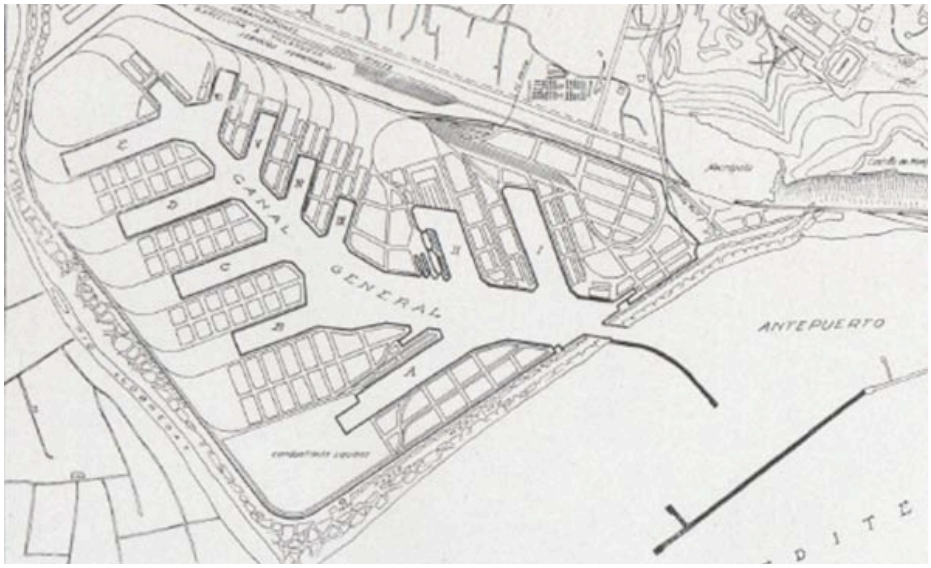
Durant segles, la plana deltaica va estar ocupada per grans extensions d'aiguamolls i experimentava freqüents inundacions. El riu i tot el delta en si representava una barrera per a les comunicacions terrestres i hi havia molt poca població.

A partir del segle XVI es comencen a dessecar zones de maresma, es rotura la terra i es van introduint conreus de secà (blat, ordi, vinya, etc.). La construcció del Canal de la Infanta, entre 1817 i 1820, suposà l'aparició de l'agricultura d'horta i fruita en l'hemidelta esquerre. El Canal de la Dreta (l'homòleg del Canal de la Infanta en l'hemidelta dret) es construeix el 1858.

L'enderroc de les muralles de Barcelona entre 1853 i 1873 i la ràpida ocupació de l'Eixample amb usos d'habitatge va propiciar l'èxode de bona part de la industria que s'havia anat implantant en torn a la ciutat i a les viles properes. Bona part d'aquestes factories –com ara les fàbriques d'indianes, que havien de menester molta aigua i grans extensions de sòl– es van traslladar a l'àmbit avui ocupat pels barris de Port i la Marina. La implantació de noves infraestructures de comunicació (e.g. el ferrocarril a Vilanova el 1881) van accentuar la protoindustrialització del delta.

Les decisions –gairebé contemporànies– d'implantar un **camp de vol** i un **port franc** en el delta del Llobregat són el germen de la radical transformació que aquest àmbit ha viscut en els darrers cent anys.

◀ Aeròdroms de La Volateria (1916) i El Prat (1918).



◀ Projecte de port franc de Blas Sorribas (1926). D'aquest port es va arribar a construir només el contradic, l'embocadura i les dàrsenes exteriors, les quals han donat forma als actuals molls d'Álvarez de la Campa i Prínceps d'Espanya.

El primer aeròdrom del delta es va construir el 1916 a la finca *La Volateria* de Viladecans per iniciativa del Reial Aeroclub de Catalunya. El camp d'aviació del Prat de Llobregat, situat a uns centenars de metres de l'anterior instal·lació, es va obrir dos anys més tard, en 1918. Aquesta infraestructura fou utilitzada com a base de zeppelins i hidroavions de l'Armada i l'Exèrcit, i va començar a prestar serveis comercials el 1927.

Entre 1941 i 1946 es van realitzar obres per unir els dos aeròdroms. El 1948 es va obrir la pista 07-25 i entre 1948 i 1952 es va construir la pista 16-34 (avui inexistent), perpendicular a l'anterior, així com carrers de rodatge i una terminal per atendre els passatgers. Entre 1965 i 1970 s'amplia la pista principal, es construeix la pista oblíqua 02-20 i el primer edifici del que avui coneixem com la terminal T2B. Aquest edifici s'amplia amb motiu dels Jocs Olímpics, moment en què també es posen en servei les terminals A i C (actuals T2A i T2B).

El 1918, l'Estat autoritza la construcció del port franc sol·licitat per la ciutat de Barcelona i per llei s'agreguen al municipi barceloní 900 ha de la Marina de l'Hospitalet que són declarades expropiables. El projecte definitiu del port s'aprova el 1926 i les expropiacions s'inicien el 1927. El 1929 s'amplia el perímetre dels terrenys declarats d'utilitat pública fins a un total de 1.100 ha.

L'any 1951 s'implanta la factoria SEAT en terrenys expropiats per a la construcció del port franc. En els anys 60, l'Estat abandona la idea del port franc tal com havia estat concebut originalment i decideix destinar 600 ha de les hectàrees expropiades a zona industrial (llei 102/1965), i la resta a ampliar el Port de Barcelona cap a ponent. El pla parcial del polígon industrial de la Zona Franca s'aprova en 1968, i un any després comença la seva urbanització.

Els projectes de desenvolupament de les grans infraestructures implantades en el delta del Llobregat han estat els principals 'prescriptors' de les transformacions sofertes per aquest àmbit al llarg dels darrers 100 anys, i les decisions projectuals que s'han adoptat al llarg de les darreres dècades en relació amb l'aeroport, el port i la Zona Franca de Barcelona s'han consolidat a *posteriori* en el planejament territorial i urbanístic.

◀ Pla Comarcal (1953).

EL CONVENI DE COOPERACIÓ EN INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT DE 1994

Pla Delta és el nom genèric que va rebre el sistema de concertació institucional per al desenvolupament d'un ampli ventall de projectes d'infraestructures i plans urbanístics i mediambientals que es va articular al voltant de diversos convenis establerts el 1994. L'element principal va ser el *Conveni de Cooperació en Infraestructures i Medi Ambient en el Delta del Llobregat* que es va signar el 16 d'abril del 1994 entre les administracions públiques següents:

- Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.
- Generalitat de Catalunya.
- Consell Comarcal del Baix Llobregat.
- Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
- Ajuntament del Prat de Llobregat.
- Ajuntament de Barcelona.

Paral·lelament es va signar un altre conveni de col·laboració entre el Ministerio de Medio Ambiente i el Departament de Medi Ambient de la Generalitat per al seguiment ambiental de les infraestructures previstes en el conveni anterior.

El Pla Delta, mai no va ser formalitzat com un instrument de planejament pròpiament dit. Però la dinàmica de cooperació engegada va tenir una efectivitat i una capacitat transformadora —per bé que amb tempos força més dilatats que els previsibles en molts projectes— que van transcendir el recorregut que hom hauria pogut suposar en un procés regit solament per un conveni de cooperació.

Els objectius explicitats en el Conveni d'abril de 1994 són, en síntesi, els següents:

- Configurar en una part del delta del Llobregat una estratègia per convertir Barce-

lona en una plataforma logística de primer nivell del sud d'Europa, aprofitant les sinergies del port i de l'aeroport.
- Respectar l'equilibri global de l'ecosistema deltaic, subjecte a grans pressions i transformacions de tot tipus al llarg de les darreres dècades.
- Coordinar i integrar en una visió conjunta els diferents plans i projectes sectorials.

El Conveni incloïa un conjunt d'actuacions que recollien en bona mesura apostes estratègiques i reivindicacions plantejades des de Barcelona i el seu entorn metropolità. Les principals actuacions previstes van ser:
- Ampliació del **port** (Pla director del port de Barcelona).
- Ampliació de l'**aeroport** (Pla director de l'aeroport o Pla Barcelona).
- Sistema d'**accessos** d'infraestructura **viària**.
- Sistema d'**accessos** d'infraestructura **ferroviària**.
- Desviament del tram final del **riu Llobregat**.
- Nova **depuradora** d'aigües residuals i sistema de col·lectors.
- Actuacions de **millora ambiental** i mesures compensatòries.

BALANÇ DE LA TRANSFORMACIÓ DEL DELTA

El Pla Territorial Metropolità de Barcelona de 2010 elevà a la categoria de model territorial el mosaic d'àmbits transformats i espais lliures resultant de les decisions projectuals que s'han anat adoptant al llarg de les darreres dècades en l'àmbit del delta del Llobregat, entre les que destaca, pel seu impacte, les del Pla Delta de 1994.

Contemplant el procés de transformació del delta del Llobregat com la substitució irreversible d'espais naturals (aiguamolls, erms i altres hàbitats així com les comunitats que els habiten) per infraestructures i zones urbanitzades, és evident que el **seu balanç ambiental ha estat negatiu** malgrat les mesures correctores d'impactes que s'han endegat en els darrers anys.

D'altra banda, **mai no s'ha fet un balanç socioeconòmic i ambiental del conjunt de la transformació del delta** que hagi permès valorar objectivament fins a quin punt "ha pagat la pena" el "sacrifici ambiental" de l'àmbit (al conjunt del delta només es mantenen un 5% dels hàbitats i les zones humides originals).

Al nostre entendre, són absurdes les estratègies "desenvolupistes" que pretenguin ocupar més espais lliures del delta transgredint les fronteres que el Pla Territorial Metropolità traça per al sistema urbà. Però també seria absurd no rendibilitzar la transformació operada – especialment els guanys en accessibilitat i connectivitats assolits – obtenint **beneficis socioeconòmics i ambientals de caire inclusiu a través de l'impuls de noves activitats sostenibles i la gestió de totes les oportunitats de millora ambiental que estiguin a l'abast**, en el cas que ens ocupa, al sòl industrial que composa la plataforma econòmica del delta del Llobregat.

◀ PTMB 2010
Sistema urbà - estratègies urbanes.

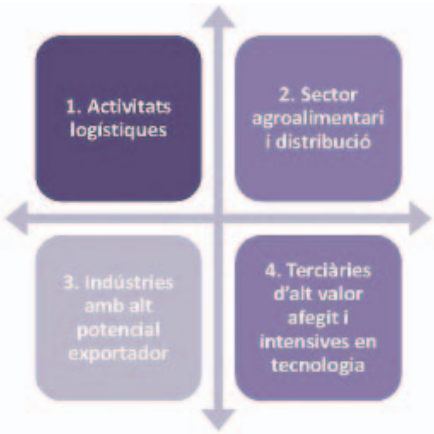
▼ PTMB 2010
Espais oberts.

NECESSITAT I OPORTUNITAT D'UNA NOVA ESTRATÈGIA

L'excepcional **localització** de la plataforma econòmica del delta del Llobregat, els seus **valors socioeconòmics i ambientals** i el fet que el sòl sigui de **titularitat majoritàriament pública** doten a aquest espai d'unes característiques úniques en el context europeu. A dia d'avui hi ha molts factors que generen disfuncions territorials i ambientals a l'àmbit de la plataforma econòmica del delta del Llobregat i alhora hipotequen el seu paper com a tractor de l'activitat econòmica sostenible i l'ocupació inclusiva. Entre les principals:

- **Manca d'una planificació integral** que prengui en consideració, d'una manera conjunta, els valors socioeconòmics, territorials i ambientals de l'àmbit.
- Es percep "la Zona Franca" com un **espai aliè** a la urbs.
- **Manca de definició de la "vocació última" del sòl industrial disponible** (aposta inconcreta per la reindustrialització).
- Les infraestructures construïdes en el marc del Pla Delta del 1994 tenen **dèficits de "mallat" amb les xarxes locals del territori** i no són aprofitades prou racionalment (e.g. **el port i l'aeroport són poc utilitzats per les empreses de l'àmbit** com a vies de transport de les mercaderies exportades/importades).
- **Subaprofitament de les "infraestructures ambientals"** disponibles (EDAR, central d'energies renovables, climatització distribuïda, etc).
- Dèficits greus de dotació de serveis (aigua, gas, electricitat, sanejament, etc).
- **Mancances importants d'accessibilitat en transport públic**.
- **Utilització escassa del ferrocarril** com a mode de transport.
- **"Oblit" dels actius intangibles** (els recursos hídrics, els espais naturals, Montjuïc com a espai de cultura i lleure, etc.) en el discurs sobre l'àmbit.
- I una **multiplicitat d'operadors** i de competències, que són exercides sense un projecte comú de referència, amb escassa coordinació i interactivitat, i a cops prenen decisions "unilaterals" que condicionen el desenvolupament de l'àmbit àdhuc a llarg termini.

Per poder aconseguir que la plataforma econòmica del delta del Llobregat esdevingui una zona d'impuls de l'activitat econòmica i l'ocupació inclusiva i a l'ensems un territori orientat a la sostenibilitat, cal una nova estratègia que permeti **aprofitar sinèrgicament les fortaleses i oportunitats existents i corregeixi les disfuncions de l'actual model**.



▲ Sectors econòmics pels quals la localització de la plataforma econòmica del delta del Llobregat és especialment avantatjosa.

El **nou paradigma** ha de permetre:

- Remoure les traves que hipotequen la funcionalitat socioeconòmica i ambiental d'aquest espai.
- Garantir la seva sostenibilitat.
- Assignar-li el paper que escau que tingui en la ciutat metropolitana.

L'estratègia es concep:

- Com una **eina de gestió i governança de l'àmbit**, un instrument de govern que permeti desplegar eficaçment els eixos d'actuació i les mesures tendents a la consecució dels objectius establerts.
- Com una **aportació tècnica** als treballs de redacció del Pla director urbanístic metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), document rector de la futura ordenació territorial de l'àrea metropolitana de Barcelona que hom proposa que incorpori les tesis formulades en aquest document (per bé que l'horitzó del pla és a molt més llarg termini).
- Com una iniciativa amb una **dimensió urbanística**, puix que algunes de les propostes relatives a usos del sòl s'hauran de traduir en el desenvolupament d'instruments concrets d'ordenació (modificacions del Pla general metropolità o altres figures).

L'estratègia ha de tractar l'àmbit de la plataforma econòmica del delta del Llobregat amb una visió integrada, i per tant ha de detallar d'igual manera els projectes per a la potenciació dels sectors econòmics prioritaris com les determinacions de caire ambiental.

A més, l'estratègia ha de preveure els **programes específics d'actuacions de suport** en matèria de xarxes de serveis, mobilitat sostenible i altres que siguin necessaris per assolir els objectius traçats.

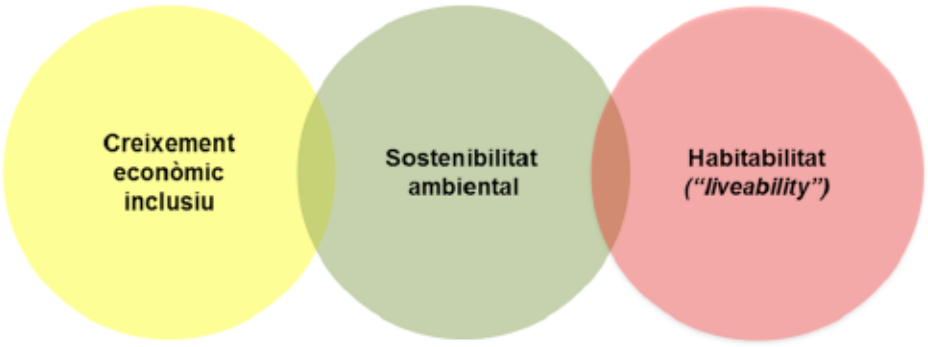
Per la naturalesa dels problemes econòmics, ambientals i territorials que s'enfronten, l'estratègia s'ha de concebre com un **concepte de caire "desenal"** i, per tant, **la seva vigència s'ha d'estendre com a mínim fins el 2025** sens perjudici de la seva concreció en plans d'acció de més curt termini.

▼ Zonificació del PGM en l'àmbit d'estudi (2015).

La història recent del territori que abasta la plataforma econòmica del delta del Llobregat és la de les idees motrius i els projectes que han regit la progressiva transformació del delta en un **mosaic de gran complexitat** que el planejament territorial i urbanístic vigent han consolidat com a ordenació normativa.

La idea motriu d'aquesta nova estratègia és assolir un **paradigma més sostenible** per la plataforma econòmica del delta del Llobregat, al qual **l'impuls a l'activitat econòmica per a generar ocupació inclusiva** vagi de la mà de **la reducció de greuges ambientals del delta i la disminució del conjunt de les externalitats produïdes pels establiments industrials i la mobilitat**, tot restituint a aquest territori, a més, la seva condició de **part integral i "vivible" de la ciutat metropolitana**.

Aquest *leitmotiv* es concreta en tres grans objectius: **sostenibilitat ambiental, creixement econòmic inclusiu i habitabilitat**.



A continuació es detallen les directrius associades a cadascun d'aquests macrobjectius.

OBJECTIUS DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

- Mitigar les externalitats de les activitats econòmiques de la plataforma econòmica del delta del Llobregat.
- Optimitzar el consum d'energia i augmentar el grau d'autosuficiència energètica de les empreses.
- Reduir el consum energètic i les externalitats de la mobilitat generada i atreta.
- Ordenar progressivament la distribució espacial de les activitats a la plataforma amb criteris de sostenibilitat.
- Ambientalitzar els codis d'*eligibilitat* per a les noves demandes d'implantació.
- Identificar i prevenir els riscos naturals que poden incidir sobre la plataforma.
- Minimitzar els riscos localitzats i induïts associats a les activitats econòmiques.
- Ampliar la dotació de zones verdes i espais lliures de l'àmbit.
- Contribuir a la preservació dels espais naturals protegits.
- Incrementar la funcionalitat dels equipaments ambientals de l'àmbit.

OBJECTIUS DE CREIXEMENT ECONÒMIC INCLUSIU

- Consolidar els usos industrials sostenibles de la plataforma econòmica del delta del Llobregat.
- Atreure noves localitzacions d'activitats industrials ecoeficients, generadores d'ocupació i valor i amb vocació exportadora.
- Gestionar coordinadament l'oferta de sòl industrial en terrenys públics.
- Aprofitar la reserva de sòl industrial 22AL per a l'ampliació de Mercabarna.
- Ampliar l'oferta de sòl industrial i logístic en zones adjacents al port de Barcelona i d'accessibilitat òptima.
- Fomentar l'emprenedoria al voltant de noves activitats tecnològiques d'R+D+i relacionades amb el territori, el medi, les infraestructures i les activitats de l'àmbit.
- Endegar programes específics de millora d'infraestructures i serveis per recolzar la competitivitat i el caràcter inclusiu de la plataforma.
- Posar en valor els actius intangibles de l'àmbit com a factors diferencials.

OBJECTIUS D'HABITABILITAT

- Promoure l'ús ciutadà i el gaudi pacífic del territori que abasta la plataforma econòmica del delta del Llobregat.
- Implantar nous equipaments i serveis urbans de caire estratègic com a eines d'increment de l'habitabilitat (*liveability*) de l'àmbit per part dels ciutadans.
- Desenvolupar noves interaccions entre la plataforma i la ciutat metropolitana (especialment amb els barris propers).
- Augmentar la connectivitat del territori de la plataforma amb els espais naturals del delta del Llobregat i la muntanya de Montjuïc.
- Potenciar el gaudi dels espais lliures i els equipaments de la plataforma i del seu entorn per part dels treballadors i les treballadores de l'àmbit.
- Adoptar una nova visió transversal i holística en les polítiques municipals que afecten la plataforma.
- Promoure la participació dels ciutadans i les ciutadanes en la planificació i la governança de l'espai.

Part II

Resum de la diagnosi

LA DIMENSIÓ CIUTADANA

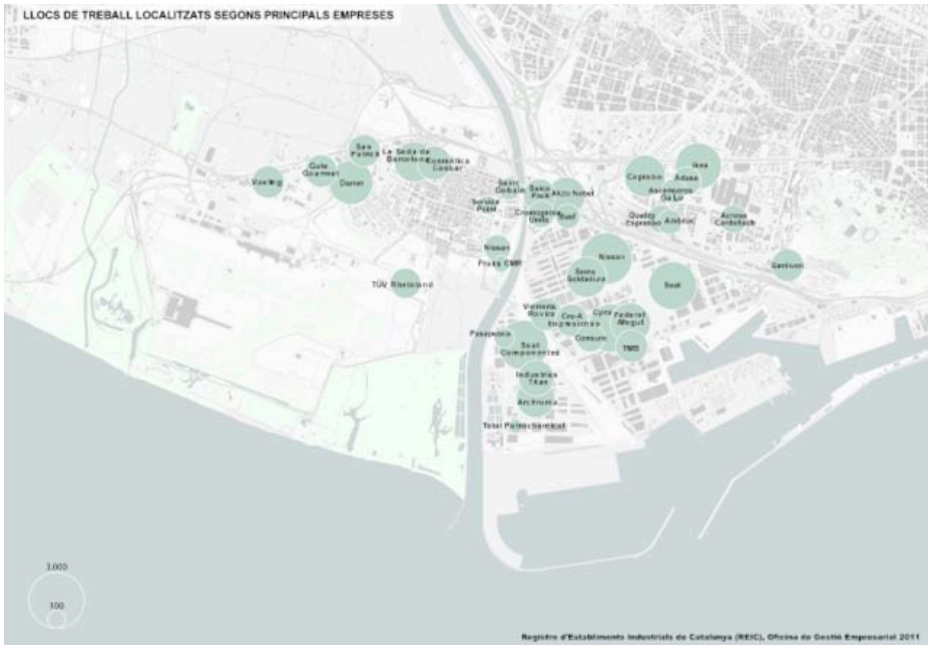
- La plataforma econòmica del delta del Llobregat com a àmbit de la ciutat metropolitana posseeix un **teixit organitzatiu dens** (19 associacions de veïns, 29 de promoció econòmica, 11 de defensa del territori i el medi ambient i 3 de preservació del patrimoni i altres).
- **No existeix un lloc de trobada, debat i concertació transversal** amb tots els col·lectius socials implicats en allò que passa al territori de la plataforma econòmica del delta del Llobregat. Caldria establir-lo, així com també **taules sectorials** (com ara l'existent Taula de Mobilitat del Delta del Llobregat, que s'hauria d'ampliar i empoderar més).
- El Districte de Sants-Montjuïc hauria de jugar un paper rellevant en aquest nou espai de concertació ciutadana.

◀ Localització de les associacions identificades a l'àmbit del delta del Llobregat.

LA POBLACIÓ LABORAL I EL TEIXIT EMPRESARIAL

- A la plataforma econòmica del delta del Llobregat **hi treballen unes 75.000 persones, 40.000 de les quals tenen el seu lloc de feina a una empresa d'un polígon industrial**.
- Als polígons d'activitat econòmica hi ha, en conjunt, unes **2.200 empreses, la meitat de les quals tenen menys de 10 treballadors**.
- Les relacions laborals tenen lloc en un marc dotat de la seva pròpia dinàmica.

Escau a les organitzacions sindicals i les empreses d'establir les seves estratègies de manera autònoma i confrontar-les en un espai dialèctic diferent del de la governança territorial, per bé que hi ha molts punts de contacte entre ambdós àmbits (per exemple mobilitat, sostenibilitat de les pràctiques de les empreses, etc.).



◀ Principals empreses localitzades a l'àmbit del delta del Llobregat.

ELS OPERADORS

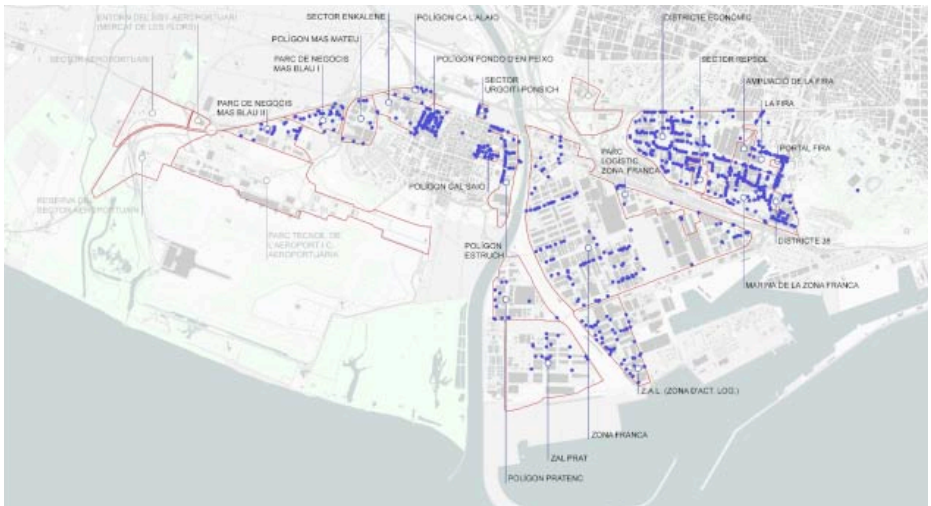
- Els operadors que gestionen les polaritats (grans infraestructures i equipments) de l'àmbit fixen autònomament els seus objectius i pràctiques, sotmetent-los a la consideració i l'aprovació de les seves respectives autoritats de tutela però sense preocupar-se gaire de la **coherència de les respectives visions estratègiques amb els plantejaments dels actors de l'entorn**.
- La tutela que exerceixen les administracions territorials de referència sobre els operadors de l'àmbit és sovint laxa. La interlocució de responsables tècnics designats per les administracions amb els operadors hauria de ser fomentada com una aplicació dels principis de gestió participativa.

- L'exercici d'una governança eficaç de la plataforma econòmica del delta del Llobregat com a espai d'activitat requereix una **definició prèvia i consensuada del seu paradigma**.
- S'hauria de **perfeccionar la governança de cada entitat de gestió**. En bona part d'aquestes entitats, les regles de joc existents (estatuts, reglaments de règim intern, etc.) donen de molt marge sense necessitat de modificar-les.
- En una segona etapa, escauria d'establir **un nou òrgan de concertació institucional integrat pels operadors i les administracions territorials** de l'àmbit. El Comitè d'operadors pot ser vist com un embrió d'aquesta instància.

◀ Administracions i principals operadors públics de la plataforma econòmica del delta del Llobregat.

CARACTERÍSTIQUES DE LES EMPRESES DELS PAEs

- **El 56% de les empreses dels polígons d'activitat econòmica es concentra en tres sectors:** el Districte Econòmic de l'Hospitalet, la Zona Franca (= Mercabarna + polígon industrial Zona Franca) i la Marina del Prat Vermell. D'altra banda, el 58% de les empreses tenen la seva seu corporativa a la plataforma econòmica del delta del Llobregat.
- **El 88% de les empreses són pimes** (= tenen menys de 250 treballadors i facturen menys de 50 M euros/any). **La meitat de les empreses de l'àmbit s'han creat en els darrers 15 anys**.
- Els sectors d'activitat amb més pes quant a nombre d'empreses són el del **comerç a l'engròs i al detall (29%), les activitats de transport i emmagatzematge (17%) i les indústries manufactures (12%)**.
- El 52% de les empreses declara que no exporta ni importa, i **només un 7% exporta**.

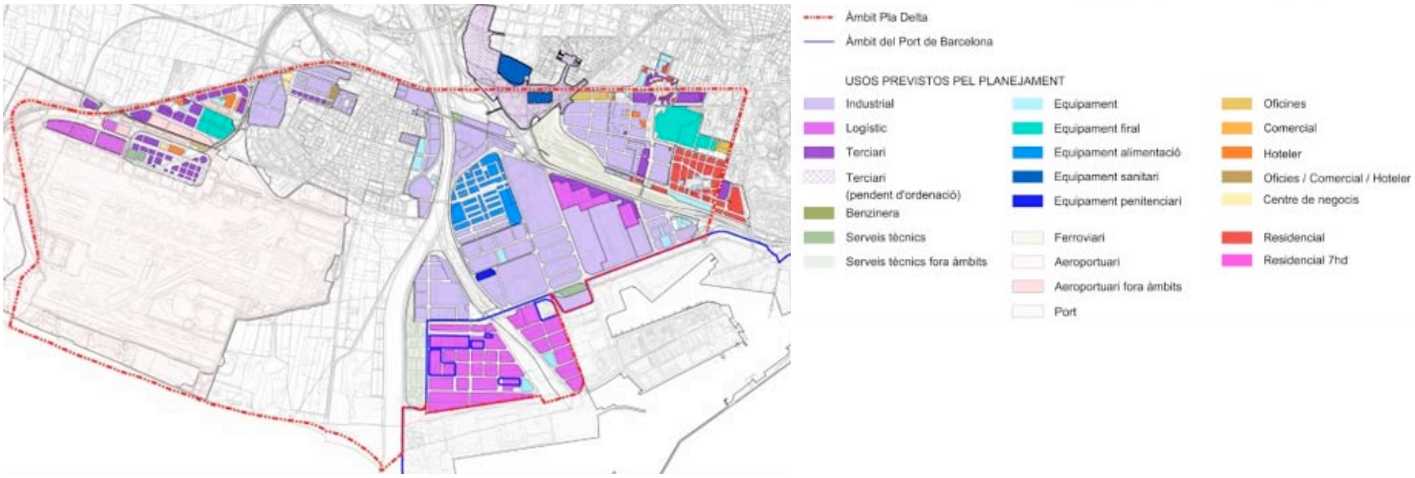


◀ Distribució de les empreses als polígons d'activitat econòmica de l'àmbit d'estudi.

PLANEJAMENT URBANÍSTIC VIGENT

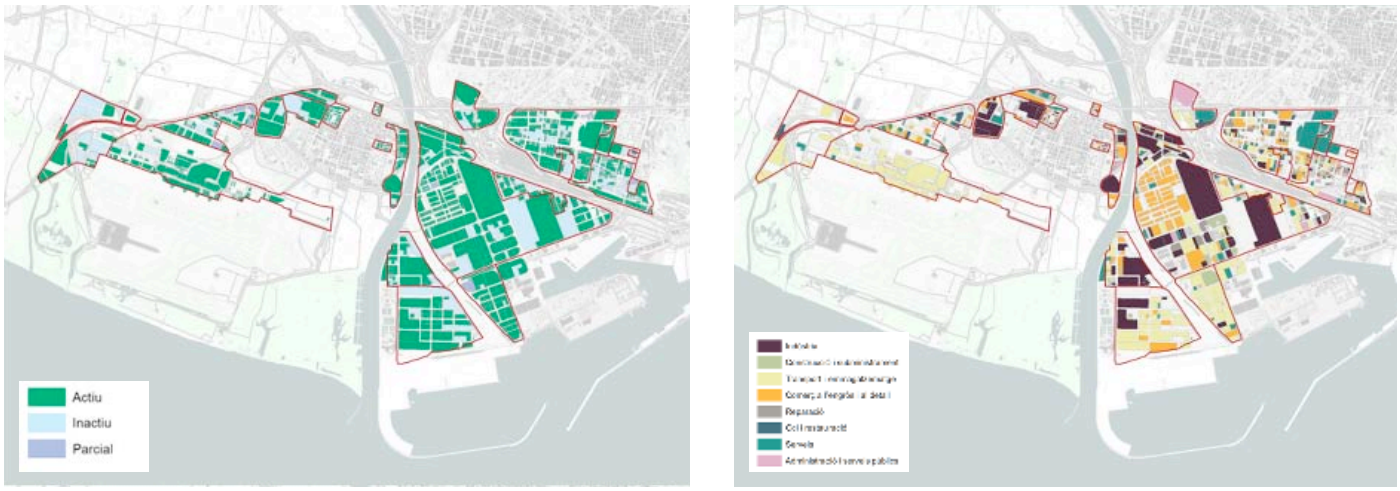
- Hi ha **més de 100 instruments de planejament urbanístic** en vigor a la plataforma econòmica del delta del Llobregat.
- **Els sòls de zona (922 ha) representen el 61,5% de la superfície dels polígons d'activitat econòmica**. D'aquests, el 96,5% (889 ha) són per a activitats econòmiques (industrial, logística o terciària) i un 3,5% (33 ha), per a usos mixtos d'habitatge i terciari.
- **Hi ha 248 ha de sòl de zona sense edificar**.
- Els sòls industrials dels polígons establerts amb anterioritat al PGM tenen un índex d'edificabilitat neta de 2 m²st/ m² sòl, superior doncs a la dels PAEs més moderns.
- **L'edificabilitat màxima del conjunt dels PAEs és de 15,9 M de m² de sostre**, xifra de la qual se n'ha executat només el 32% (5,0 Mm²st). Del sostre romanent (10,9 Mm²st), però 5,6 Mm²st es troben en parcel·les en ús.

▼ "Text refós" del plantejament urbanístic a l'àmbit de la plataforma econòmica del delta del Llobregat (2015).



USOS IMPLANTATS[1]

- Exceptuant Mercabarna, **hi ha 1.471 establiments industrials** als polígons de la plataforma econòmica del delta del Llobregat. D'aquests, **el 24% (353) estan inactius**.
- **L'11% del sostre industrial edificat roman sense activitat**. D'altra banda, **el 19% de la superfície total dels PAEs són solars**.
- **El 31% dels establiments es dediquen a transport i emmagatzematge, el 22% a comerç a l'engròs i al detall, i el 16% a activitats terciàries**.
- Es desenvolupen **activitats industrials manufactures només a un 16% dels establiments**.



▼ Ocupació del sòl industrial i tipus d'activitat dels establiments (2015).

ELS SISTEMES D'ESPAIS LLIURES

- A la plataforma econòmica del delta del Llobregat, **un 43% de les 106 ha qualificades amb la clau 6 del PGM no tenen un ús de parc o jardí urbà[2]**.
- **Un 20% d'aquestes 106 ha no estan desenvolupades**. D'altra banda, un 7% es troben ocupades per edificacions i un 4% per vials.
- El Pla Parcial del Polígon de la Zona Franca (1968) determinava que s'havien de destinar **50 ha de la superfície dels sectors de la SEAT i Mercabarna** a parcs i jardins. Aquesta extensió mai no ha estat grafiada en els textos refosos del PGM i s'ha reduït de fet en un 90% en les successives modificacions puntuals del pla i els instruments de planejament derivat.

◀ Delimitació dels espais lliures a la plataforma econòmica del delta del Llobregat (2015).

[1] Segons reconeixement de camp 2015.

[2] Aquest percentatge inclou les 11,8 ha de sòls d'ús agrari dels Espais Naturals del Delta del Llobregat qualificats amb la clau 6 del PGM en comptes de la clau 24 (sòl rústic protegit de valor agrícola).

CONSIDERACIONS COMUNS A TOTES LES XARXES

- A dia d'avui, **la majoria de les infraestructures de les xarxes de serveis de l'àmbit de la plataforma econòmica del delta del Llobregat són de propietat privada o estan gestionades per entitats privades**. Les administracions territorials poden condicionar la seva implantació, però difícilment controlar les seves lògiques de desplegament i dimensionament.
- El desplegament de les xarxes de serveis al llarg d'un corredor físic travessa espais amb diferents àmbits competencials i que no estan gestionats de manera unitària.
- **No existeix cap organisme que gestioni i coordini espacialment i/o temporalment les intervencions que es realitzen**. D'altra banda, només existeixen plans especials d'infraestructures per a la planificació conjunta i coordinació de totes les xarxes de serveis a àmbits concrets, com ara la Marina del Prat Vermell.

AIGUA

◀ Xarxa d'aigua potable a l'àmbit d'estudi.

- La plataforma econòmica del delta del Llobregat té fonts d'abastament d'aigua molt diverses.
- La presència d'una estació dessalinitzadora en l'àmbit no aporta per si mateixa un increment en la garantia de subministrament, ja que l'aigua que es produeix alimenta el sistema metropolità des del dipòsit de la Fontsanta i no es distribueix directament des de la planta.
- Actualment, **el sistema Prat està interconnectat amb el sistema Ter-Llobregat** en un únic punt. Així mateix, **l'abastament del polígon Pratenc i de la ZAL Prat depèn d'un únic ramal en alta** per la configuració de la xarxa.
- **La planta de regeneració del Prat té un gran recorregut com a font de subministrament** ja que actualment s'està utilitzant a un mínim de la seva capacitat (0,4 hm^3 front els 50 hm^3 potencials). Calen, però, inversions en infraestructures de distribució per poder fer extensiu el recurs regenerat a les indústries de l'àmbit.

SANEJAMENT

- L'emplaçament de l'EDAR del Llobregat en l'àmbit fa que dins d'aquesta àrea es localitzin canalitzacions importants del sistema de sanejament metropolità. **El carrer A, la llera del riu Llobregat i part de la Ronda Sud del Prat són corredors estratègics d'infraestructures de sanejament**.
- **El pas sota la C-31 seguint la traça de la Rambla de la Marina de l'Hospitalet i la Carretera antiga del Prat és un coll d'ampolla important del sistema de sanejament**. És un tram pràcticament horitzontal que entra en càrrega i sobreïx amb pluges de 10 anys de període de retorn.
- Per sota de **la Ronda Litoral, a l'alçada de Can Tunis hi ha un canal a cel obert** que forma part del sistema de sanejament i que presenta unes condicions higièniques i de funcionament hidràulic deficients.
- El **sistema de sanejament i drenatge del Prat** té greus problemes de capacitat per a pluges de 10 anys de període de retorn, suposant un risc d'inundació d'alguns àmbits.

◀ Xarxa d'aigua regenerada a l'àmbit d'estudi.

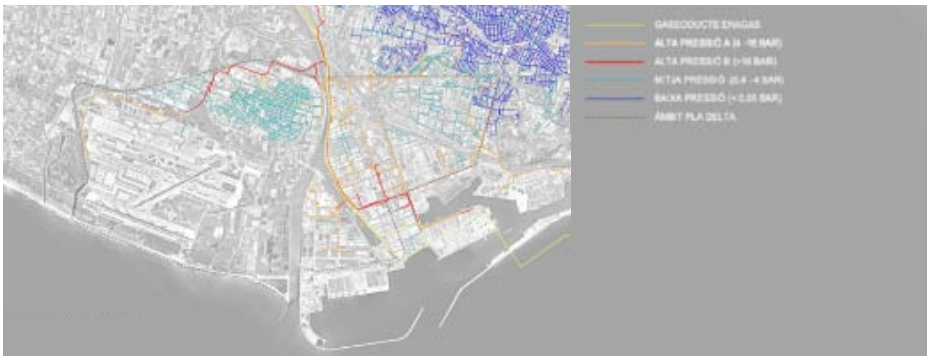
ELECTRICITAT

- **Des del punt de vista de la xarxa en alta (400/220 KV), la plataforma econòmica del delta del Llobregat funciona com un element aïllat no mallat** amb la resta de la xarxa d'alta tensió de Barcelona —per tant sense cap connexió (directa) amb el sistema de generació del Besòs—.
- **L'àmbit és servit des de la subestació de Viladecans** i no està prevista una modificació de la configuració de la xarxa de transport.
- La presència dins l'àmbit de la central de cicle combinat del port aporta una certa garantia de subministrament en cas que falli l'alimentació de la xarxa de 400/220KV.
- **El subsistema de la ZAL està aïllat** i no disposa de suport de la xarxa de mitja tensió des d'altres subestacions.

◀ Xarxa elèctrica a l'àmbit d'estudi.

GAS

- **La regasificadora del port de Barcelona és la més important de tot l'Estat** i constitueix un dels principals nodes d'entrada de gas natural a la Península Ibèrica. Això provoca que a l'àmbit de la plataforma econòmica del delta del Llobregat hi hagi **gasoductes de molta envergadura**.
- La llera del Llobregat és un corredor estratègic per al sistema gasístic peninsular.
- **Només el 25% de la xarxa de gas que dona servei als polígons de l'àrea està mallada** (un 6% que correspon a trams d'alta pressió i un 19% a trams de mitja). En comparació, el grau de mallat de la resta de polígons industrials de l'AMB és, en promig, del 43%.



◀ Xarxa de gas a l'àmbit d'estudi.

HIDROCARBURS

- Les **terminals del port de Barcelona** actuen com a centres de distribució d'hidrocarburs en camió i per canonada per a tota Espanya i com a hub regional mediterrani, tant per als països europeus com per als del Magreb, on arriben a través de vaixells petits.
- La xarxa de transport (oleoductes) de l'àmbit es composa de dues conduccions: l'**oleoducte TABAGE** (Tarragona-Barcelona-Girona) **i la connexió dels dipòsits del port amb l'aeroport**.
- **Resta pendent la construcció d'una segona connexió del port amb l'aeroport**. Aquesta infraestructura és necessària per a fer front a l'increment de demanda de combustible de l'aeroport i augmentar la garantia de subministrament, però el seu traçat resta pendent de consensuar amb els municipis i amb els operadors d'altres xarxes ja implantades en el corredor (per exemple cable AT de REE).

◀ Xarxa d'oleoductes a l'àmbit d'estudi.

SERVEI DE CLIMATITZACIÓ CENTRALITZADA

- El sistema de climatització centralitzada de l'àmbit no ha arribat **encara al seu màxim grau d'eficiència, donat que encara no s'ha fet la connexió amb la regasificadora del port per aprofitar el fred residual**.
- **No hi ha una correspondència entre el desplegament realitzat de la xarxa de distribució i la localització real de la demanda**.
- Hi ha una **manca de connexió física entre subsistemes** (per exemple, entre l'àmbit de la Zona Franca i el de la Marina del Prat Vermell).

◀ Xarxa del servei de climatització centralitzada a l'àmbit d'estudi.

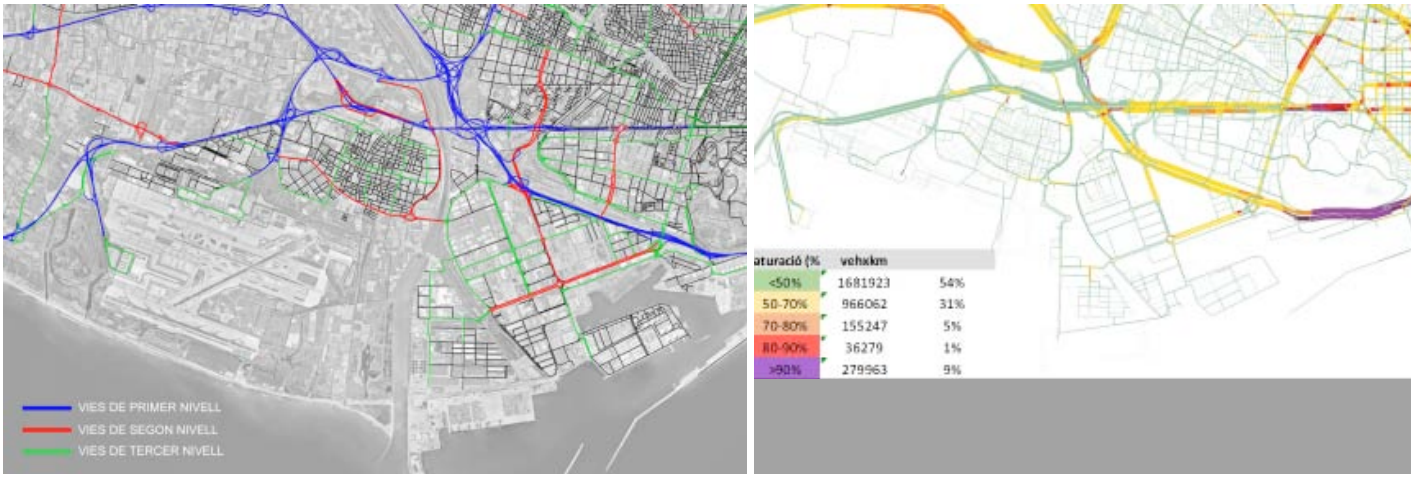
TELECOMUNICACIONS

- Les lògiques i estratègies de desplegament dels serveis de telecomunicacions estan en mans d'operadors privats, amb la qual cosa es fa difícil obtenir informació per valorar la cobertura territorial actual i futura i el nivell de servei. En general però, i donada l'alta demanda que es concentra sobre tot en sectors productius, hi ha interès per part de tots els operadors en donar una bona cobertura a l'àmbit de la plataforma econòmica del delta del Llobregat.
- **La Marina del Prat Vermell és un àmbit on s'han concentrat nodes importants de diversos operadors de telefonia i transmissió de dades per la seva ubicació estratègica**, en tractar-se d'un espai integrat en la malla urbana on hi ha disponible sòl industrial i pel fet de trobar-se proper a importants vies de comunicació al llarg de les quals s'han desplegat canalitzacions de telefonia, cable i fibra òptica de primer ordre.

XARXA VIÀRIA I DE CARRERS

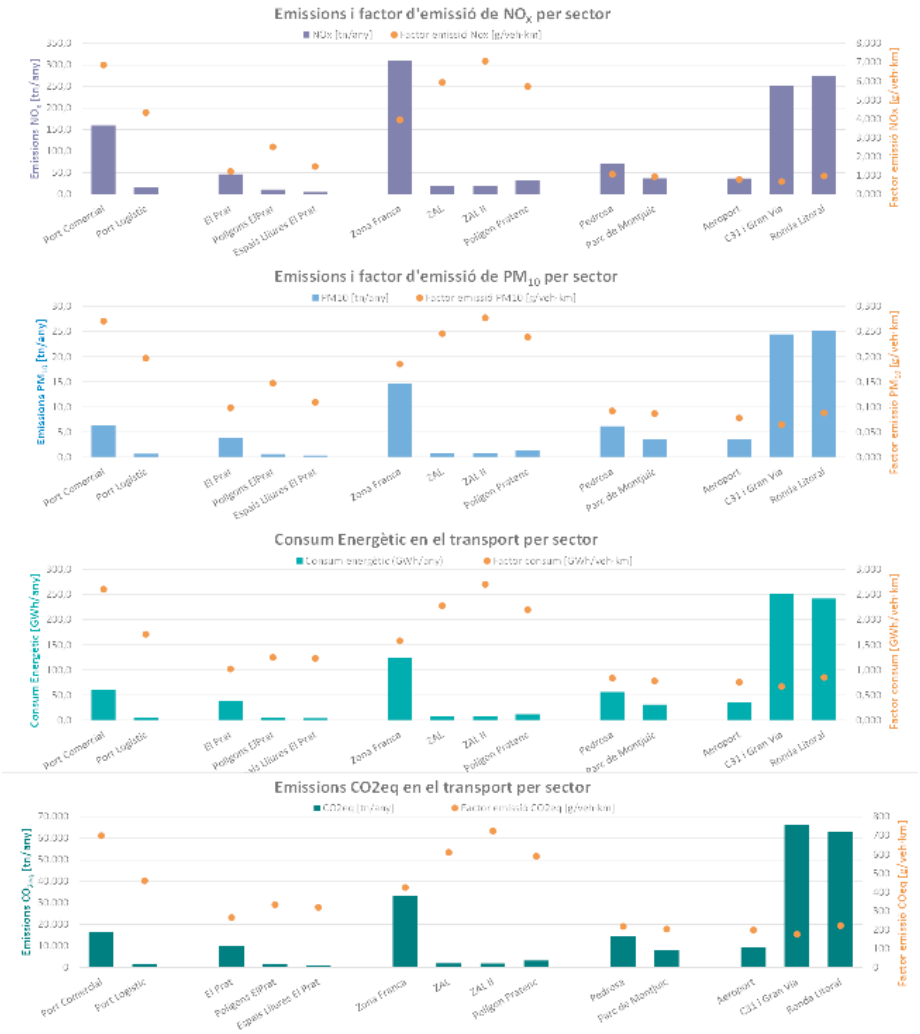
- Els eixos principals de la xarxa viària de la plataforma econòmica del delta del Llobregat són la **Ronda Litoral** i el corredor **Gran Via/C-31**. Com a eixos estructurants de segon nivell, destaquen també el **carrer A** i el **carrer 3** de la Zona Franca, així com les **Rondes del Prat** i llur connexió amb la Zona Franca a través del **pont de Mercabarna**. El conjunt de la xarxa de l'àmbit suporta uns **3 M de desplaçaments de vehicles diaris**[3].
- Els **guals del carrer A/carrer 114 i el carrer F** són nodes estratègics per articular la xarxa viària. El gual del carrer F resta tancat des de l'obertura del nou pont sobre la llera desviada del Llobregat.
- La barreja de trànsits (de pas, d'accés a les zones industrials i de connexió i redistribució) que es produeix a la Ronda Litoral ha provocat la saturació de la via i genera **costos importants de congestió**. Als accessos al port es donen situacions de congestió per una raó anàloga.

▼ Diagrama i nivell de saturació actual de la xarxa viària estructurant de la plataforma econòmica del delta del Llobregat.



EXTERNALITATS DE LA MOBILITAT VIÀRIA

- La mobilitat viària total (en vehicles a motor) que circula per la xarxa de vies i carrers de la plataforma econòmica del delta del Llobregat és de **1.023 M de vehicles x km**.
- El **66% d'aquesta xifra correspon als fluxos dels eixos estructurants de primer nivell (Gran Via/C-31 i Ronda Litoral)**. Tanmateix, **el consum de combustible degut als recorreguts per aquestes vies suposa el 53% del total (que és de 77.580 tep/any)** perquè els fluxos són molt majoritàriament de vehicles lleugers i tenen velocitats mitjanes properes a l'òptim.
- La mobilitat que discorre per la xarxa viària de la plataforma econòmica del delta del Llobregat emet a l'atmosfera anualment 1.375 t de NO_x, 97 t de PM_{10}, 76 t de $PM_{2,5}$ i 245.551 t de CO_2eq.

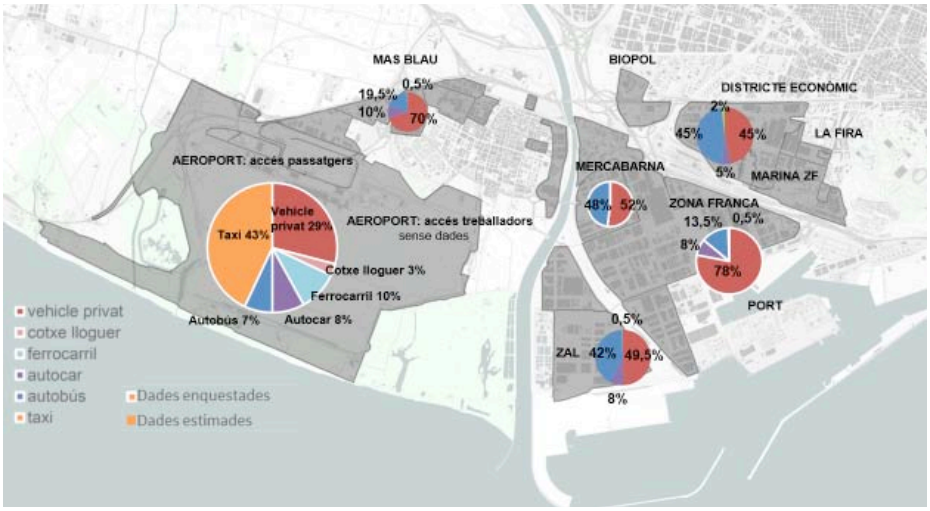


SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC

- **No hi ha bones dades de base** per caracteritzar acuradament la demanda dels serveis de transport públic a la plataforma econòmica del delta del Llobregat.
- **La quota estimada dels modes públics és d'un 21% en l'àmbit de la Zona Franca i d'un 25% a l'aeroport**.
- El disseny de la xarxa d'autobusos s'ajusta a les línies de desig de la mobilitat. El total de places dels serveis regulars de **bus** és de **7.650 per sentit i hora punta**.
- Els serveis ferroviaris de l'àmbit són només dos: la línia **R2 Nord** de Rodalies de Catalunya (interval de **30', 3.000 places per sentit i hora**) i la **L9 Sud** del metro (interval de **7'-8', 8.000 places per sentit i hora**).

[3] Aquest volum equival al 23% de la mobilitat que suporta la xarxa viària de la ciutat de Barcelona.

- La **L9 Sud transporta actualment 25.000 viatgers/dia**, dels quals 15.000 pugen en estacions de l'àmbit d'estudi (dades 2016). La L9 Sud **ha manllevat 1.200 viatgers/dia a línies de bus de Transports Metropolitans de Barcelona que donen servei al polígon industrial de la Zona Franca** (21, 23, 109, 110).

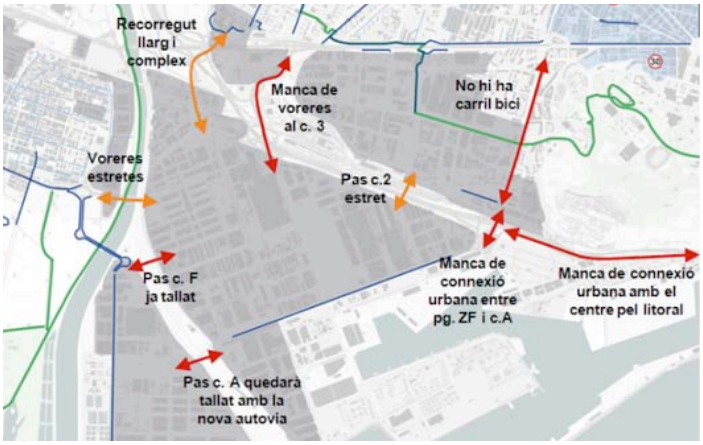


◀ Repartiment modal estimat per subàmbits.

MODES ACTIUS (MOBILITAT A PEU I EN BICICLETA)

- Malgrat que molts carrers dels polígons disposen de voreres i passos de vianants, les distàncies a recórrer solen ser grans i sovint en zones isolades. **Manquen passos en alguns punts, i senyalitzar-los i protegir-los adequadament en d'altres**.
- Hi ha **dèficits de pavimentació i il·luminació**. En diversos indrets, les voreres es discontinuen.
- Sovint es troben **vehicles estacionats damunt les vorere**s que entorpeixen el pas.
- **No hi ha una xarxa estructurada per a les bicicletes** més enllà d'alguns trams de carril bici o voreres aptes. Gairebé no hi ha carrils bici amb segregació física i resulta perillós circular atès l'elevat volum de pesants.
- Hi ha **moltes mancances de connexió** per accedir a peu i en bici des dels nuclis urbans de l'entorn, com també per arribar als espais naturals del delta del Llobregat.

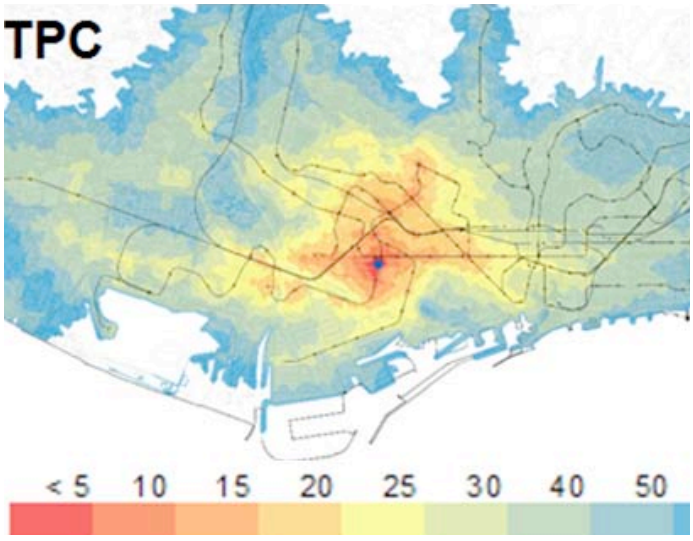
▼ Xarxa i punts crítics principals per la mobilitat en modes actius a l'àmbit d'estudi.

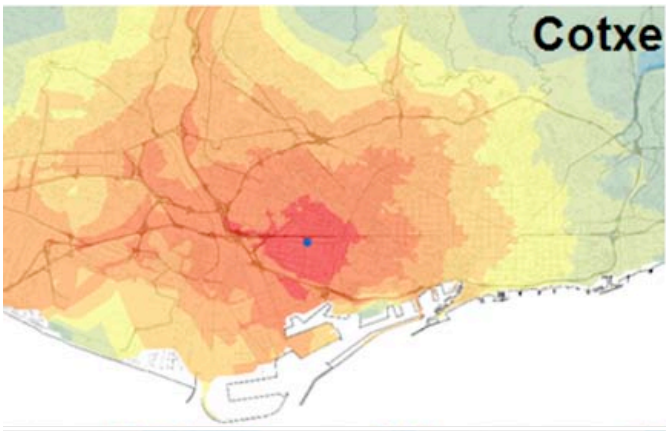


La plataforma econòmica del delta Llobregat és, en conjunt, un **espai d'elevada accessibilitat en vehicle privat**. Per contra, **només l'àmbit de la plaça Europa, el sector A de la Zona Franca i l'aeroport tenen nivells satisfactoris d'accessibilitat en transport públic**.

- Mentre que els mapes d'isòcrones en vehicle privat són força isòtrops, **l'accessibilitat en transport públic mostra anisotropies importants derivades de la manca d'una oferta de transport públic de suficients prestacions en alguns eixos**. En ocasions, com ara el corredor del peu de Montjuïc (Morrot), aquest dèficit de servei es deu a la inexistència de la infraestructura necessària per suplir-lo.
- **Només en els corredors amb un mode ferroviari, el temps de viatge en transport públic arriba a assemblar-se al del transport privat**. La inauguració de la L9 Sud ha incidit positivament en l'accessibilitat, també, de zones no servides per aquesta per l'efecte xarxa del Metro.

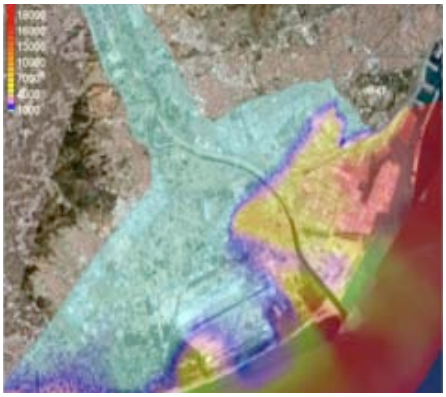
▼ Accessibilitat a la plaça Europa en cotxe i en transport públic (escala en minuts).





CARACTERITZACIÓ AMBIENTAL DE L'ÀMBIT

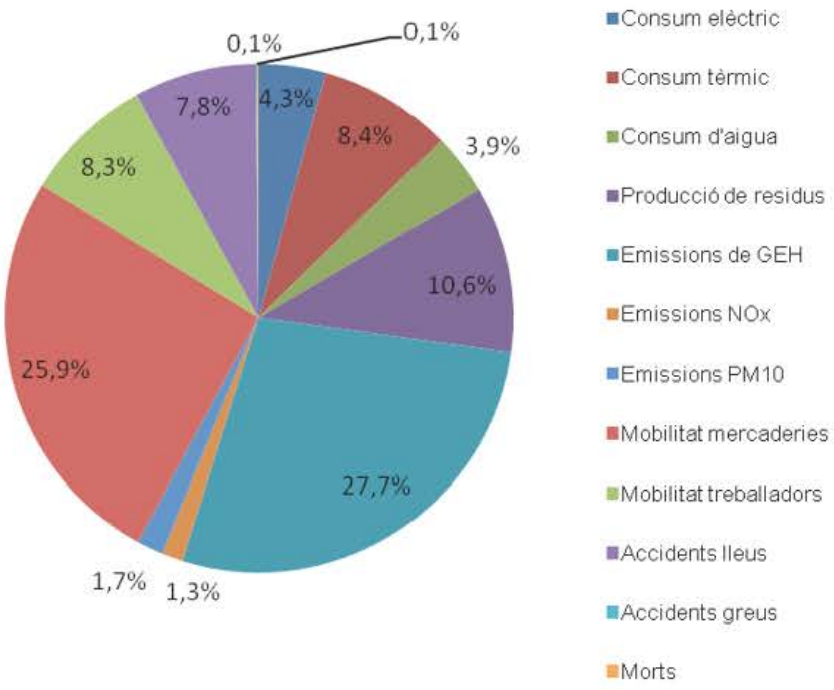
- La plataforma econòmica del delta Llobregat és un **territori estratègic des del punt de vista ambiental** puix que s'hi apleguen elements ambientals d'un elevat valor ecològic. **Destaquen especialment les zones humides, que acullen una alta bio-diversitat faunística i d'hàbitats** i estan protegides per diversos instruments normatius.
- No és exagerat considerar que **les infraestructures planejades i el potencial d'activitat del sòl industrial de l'àmbit aprofiten la capacitat portant del territori i el medi gairebé fins a l'extrem**. Hi ha un marge de fet nul, doncs, per a les estratègies que suposin un increment rellevant de les externalitats (especialment d'alguns vectors —per exemple, contaminació atmosfèrica i acústica— i en algunes zones).
- **L'aqüífer del delta del Llobregat és una reserva hídrica de gran importància** tant en la situació actual com de cara a situacions de sequera. La **gestió ambiental del procés d'intrusió salina** és, per tant, una prioritat.



▲ Salinització observada de l'aqüífer del delta del Llobregat.

COSTOS EXTERNS DE LES ACTIVITATS IMPLANTADES

- En una primera estimació, **els costos de les externalitats generades per les activitats que es desenvolupen en els polígons d'activitat econòmica de l'àmbit d'estudi sumen 215 M euros/any**, valor que equival a un 6,2% del VAB anual produït per aquestes activitats.
- **El sector d'activitat que representa una proporció més gran dels costos socioambientals és el de la distribució** (logística), amb un 37% del total. És un resultat que calia esperar tota vegada que es tracta de l'activitat més freqüent a l'àmbit.
- **Els costos externs de la mobilitat de mercaderies i els associats a les emissions de GEH generades per les activitats in situ suposen, en conjunt, gairebé la meitat de la factura socioambiental**.



◀ Desglossament de les externalitats monetaritzades per tipologies (%).

CAMINABILITAT

- **La connectivitat de l'àmbit mitjançant itineraris per a vianants i bicicletes és insuficient**. Hi ha espais —com ara la Zona Franca— completament envoltats d'infraestructures i on els nous accessos viaris i ferroviaris poden crear una fractura encara més opaca que el propi riu Llobregat.
- La urbanització dels polígons és molt millorable. Es detecten molts **casos de voreres d'amplada insuficient i també, a vegades, sense urbanitzar**.
- Hi ha **escassetat de passos de vianants en alguns carrers**, la qual cosa dificulta la relació entre les voreres i les façanes d'una banda i una altra i obliga a recorreguts a peu més llargs.
- Es donen **dèficits importants de confort subjectiu i seguretat** relacionades amb la contaminació acústica i olfactiva, la poca presència de verd i la circulació intensa de vehicles pesants.

VITALITAT

- Hi ha grans longituds de façanes inactives, que afecten la sensació de seguretat i confort.
- Existeix una mancança molt notable d'espais públics d'estada. En el cas de la Zona Franca i també d'altres polígons, els pocs espais públics existents són gairebé inactius i, majoritàriament, no estan equipats per a l'ús ciutadà.
- Hi ha una absència radical d'equipaments i serveis que recolzin la percepció dels àmbits dels polígons com a espais urbans susceptibles de ser gaudits.
- Malgrat que es fa un manteniment ordinari de la vialitat i dels elements d'urbanització dels polígons, es detecten necessitats de manteniment extraordinari per a la millora de l'espai públic que fan servir, especialment, els vianants i els ciclistes.

RISC QUÍMIC EN ESTABLIMENTS INDUSTRIALS

Els escenaris més crítics són:

- **Un incident al Moll de l'Energia amb efecte dòmino**. Afectaria a la central de cicle combinat, la distribució de gas natural i la xarxa ferroviària interna del port.
- **Un incident al sector E del polígon de la Zona Franca amb efecte dòmino**. L'element més vulnerable en aquest cas és el Llobregat i les vies del marge esquerre del riu. Afectaria també a una línia elèctrica d'ús residual.
- **Un incident tòxic a Indústries Titan** (polígon Pratenc). Tindria una afectació territorial molt àmplia (el propi polígon i els seus accessos, el riu, els espais naturals del delta i fins i tot Mercabarna) i impactaria sobre les infraestructures del cicle de l'aigua.
- **Un incident a la planta de CLH** (Morrot). Els seus efectes se circumscriurien a la Ronda Litoral, diversos trams de la xarxa ferroportuària i la Ronda del Port.

RISC PER TRANSPORT FERROVIARI DE MERCADERIES PERILLOSES

Els escenaris més crítics són:

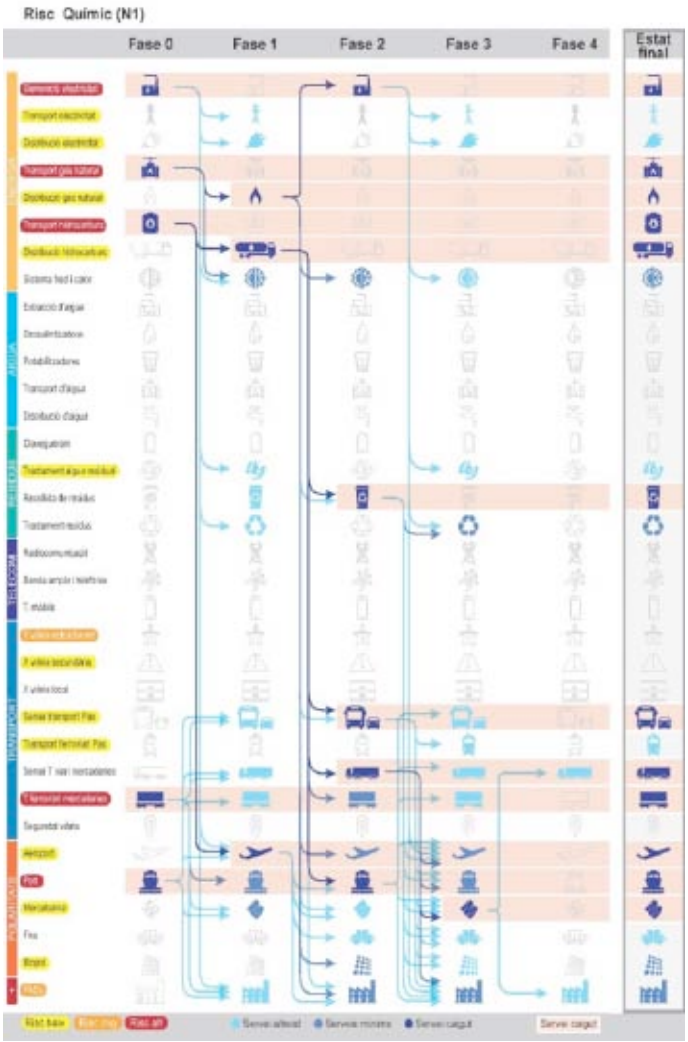
- **Accident a la intersecció del ramal del Carrer 4 amb els accessos a Can Tunis**. Afectaria als trams propers de la xarxa viària i ferroviària, els equipaments hospitalaris de la Gran Via, Mercabarna, la benzinera, l'establiment de Basf i diversos equipaments.
- **Accident ferroviari al Moll de l'Energia**. Hi hauria afectacions importants als molls propers (Príncep d'Espanya i Álvarez de la Campa), la xarxa ferroviària interna del port i la ZAL.
- **Accident ferroviari a CLH o a la terminal del Morrot**. Afectaria a la Ronda Litoral, la xarxa ferroviària de mercaderies, la planta de CLH i alguns equipaments de la ciutat.

RISC PER TRANSPORT VIARI DE MERCADERIES PERILLOSES

Els escenaris més crítics són:

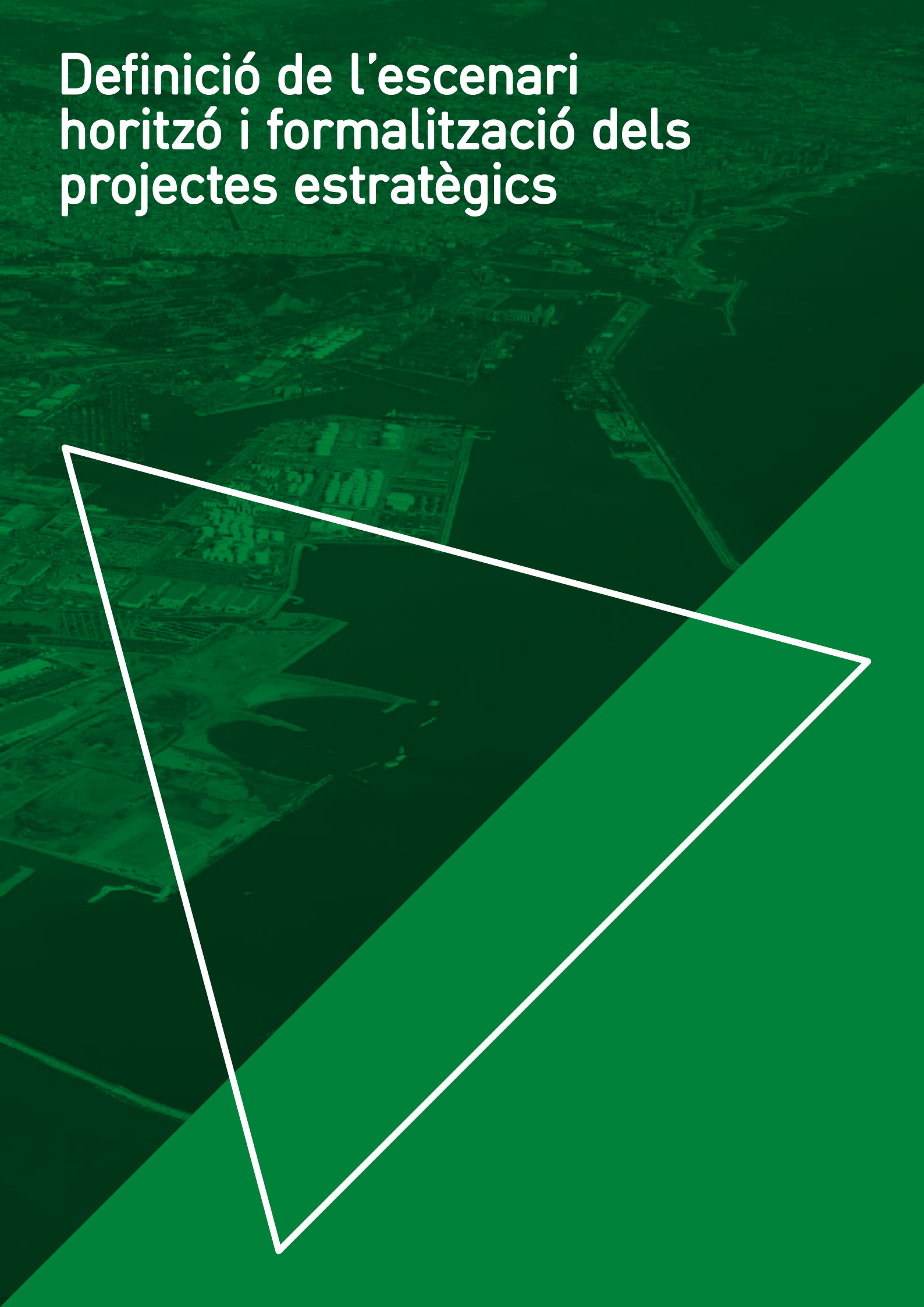
- **Accident a la Ronda Litoral**. En funció del punt on es produís (intersecció amb la C-31, pas elevat sobre les línies de l'AVE i Rodalies, enllaç amb el passeig de la Zona Franca, Morrot), podrien tenir afectacions importants diversos trams de la xarxa viària i ferroviària, algunes infraestructures energètiques, els equipaments hospitalaris de la Gran Via i una benzinera, a més de la pròpia Ronda Litoral.
- **Accident a l'accés a la Zona Franca pel carrer 3**. S'afectarien la xarxa viària i la xarxa ferroviària de mercaderies, diverses infraestructures energètiques i la L9.
- **Accident a la cruïlla carrer A-carrer 3**. Afectaria a infraestructures energètiques, la xarxa viària de la Zona Franca, els accessos al port i una benzinera.

▼ Interdependències en els riscs químic i per transport de mercaderies perilloses.



Part III

Definició de l'escenari horitzó i formalització dels projectes estratègics



ESCENARI OBJECTIU D'USOS DE L'ESPAI I ACTIVITATS

L'estratègia del delta del Llobregat està adreçada a **gestionar** les oportunitats que hi ha al **sòl industrial existent** per afavorir la implantació d'**activitats econòmiques sostenibles**, com a eina per a generar **ocupació inclusiva de qualitat**. Alhora, i amb la mateixa intensitat, pretén impulsar l'**ambientalització dels espais urbanitzats** del seu àmbit territorial i proposa **accions concretes per col·laborar en la protecció del medi** i el seu gaudi respectuós.

Bo i recolzant la vocació econòmica dels actuals polígons industrials, es cerca **que els seus teixits físics siguin peces més "vivibles" de la ciutat** i que aportin més qualitat de vida a qui hi treballa i a tota la ciutadania per extensió.

Aquests objectius es plantegen per a l'horitzó temporal que s'ha concretat en l'any **2025**. En aquest horitzó, **l'escenari objectiu d'usos de l'espai i d'activitats** que es proposa es caracteritza pels elements següents:

- S'estableixen **noves activitats ecoeficients** pertanyents als sectors identificats com a estratègics en el sòl industrial existent (clau 22a i similars).
- S'assoleix l'**ancoratge de les activitats industrials** en l'àmbit i la captació de noves localitzacions d'aquest sector econòmic amb ofertes adreçades específicament als nínxols d'emprenedoria més dinàmics (PIMEs).
- S'amplien els espais destinats a determinades activitats que són deficitàries en dotació de sòl, però sempre **dins del perímetre del sòl industrial i logístic definit pel planejament territorial**.
- Es defuig un *zoning* d'especialització del sòl industrial. **Es valora com un tret positiu la flexibilitat que ofereix la definició normativa de la qualificació 22a** del PGM.
- Les administracions intervenen en el govern dels operadors públics de sòl (i de les grans infraestructures) per orientar les seves pràctiques cap a l'escenari horitzó. També es despleguen **nous espais institucionals de governança col·laborativa** per augmentar la interacció.
- **Es preserven tots els espais oberts** que contempla el Pla Territorial Metropolità de Barcelona.
- S'aprofiten els processos de modificació del planejament urbanístic **per aflorar nous espais lliures amb prou entitat** per desenvolupar una funció ecològica significativa.

- Malgrat l'augment d'activitat econòmica, **es redueixen els consums d'energia i els costos externs associats a la producció in situ i a la mobilitat generada**. Això resulta possible gràcies a les tendències a la major eficiència ecològica dels processos productius i de la mobilitat i a nous projectes específics que permeten mitigar encara més les externalitats.
- **La reducció de les emissions de GEH és prou intensa per compensar les emissions distals** que la mobilitat generada produeix a fora de l'àmbit.
- Es posen en marxa i s'aprofiten al màxim tots els **equipaments ambientals** existents.
- Es millora la **connectivitat interna i externa** així com l'**accessibilitat** a l'àmbit de la plataforma econòmica del delta del Llobregat.
- S'arriba al nivell de **dotació de serveis de transport públic col·lectiu** que preveu el planejament sectorial vigent.
- **Es resolen tots els colls d'ampolla existents en els itineraris per a vianants i bicicletes**. S'eliminen totes les mancances d'urbanització que generen dèficits objectius i subjectius de seguretat i confort.
- Les **accions de millora en les xarxes de serveis** permeten corregir les seves disfuncions i a fer-les més robustes.

Per assolir l'escenari objectiu abans esmentat, es proposa desplegar **30 projectes estratègics** agrupats en **cinc eixos**:

Eix 1: Reactivació dels espais generadors d'activitat i ocupació
- Parc industrial de PIMEs.
- Mercabarna.
- Nous sectors de la ZAL del Port de Barcelona.
- Ciutat Aeroportuària.
- Promoció integrada dels polígons d'activitat econòmica.
- Observatori de tendències i seguiment de projectes.

Eix 2: Sostenibilitat
- Protecció dels espais naturals del delta del Llobregat.
- Lluita contra la intrusió salina i altres aplicacions ambientals de l'aigua regenerada.
- Aprofitament secundari de l'aigua regenerada per a usos industrials.
- Generació d'energia verda i mitigació d'externalitats per consum energètic.
- Accessibilitat en transport públic.
- Mobilitat ecoeficient.

Eix 3: Habitabilitat
- Marina del Prat Vermell.
- Corredors verds i connectors ecològics.
- Nous espais lliures.
- Caminabilitat i vitalitat.
- Equipaments.

Eix 4: Infraestructures i actuacions de suport
- Infraestructures de serveis.
- Gestió integral de la llera desviada del Llobregat.
- Connexió de la xarxa viària estructurant al nou accés sud al Port.
- Passeig del peu de Montjuïc.
- Obertura del carrer E.
- Front de ronda.

• Xarxa ferroviària de l'àmbit del Port.
• Terminal multimodal de ferroutage.
• Gestió dels riscos industrials.

Eix 5: Governança i participació
• Punts de trobada de la ciutadania.
• Taules sectorials.
• Governança col·laborativa.
• Consell d'operadors.

A continuació es descriuen els projectes estratègics per a cadascun dels cinc eixos. Per a cada projecte, se'n proposen les entitats impulsores i es planteja un termini estimatiu.

EIX 1:
REACTIVACIÓ DELS ESPAIS GENERADORS D'ACTIVITAT I OCUPACIÓ

PARC INDUSTRIAL DE PIMES

Impulsor del projecte
Consorci de la Zona Franca
Barcelona Activa

Termini estimatiu
Desembre 2021

Descripció
El parc industrial de PIMEs del sector C4 del polígon industrial de la Zona Franca és un dels projectes estratègics que es plantegen per a la dinamització del sòl industrial que va alliberar la Seat amb el trasllat d'una part important de les seves instal·lacions a Martorell.

Aquest espai de 8 ha brutes i 157.000 m^2 edificables, amb façana al carrer 3 i a la prolongació del carrer E, va ser urbanitzat pel CZFB en el context de les determinacions del Pla de millora urbana del sector BZ de 2011 i resta buit a dia d'avui.

Havent-se detectat oportunitats de caire objectiu per a la implantació de petites i mitjanes empreses manufactureres i d'R+D+i de l'àmbit de l'automoció, la maquinària, els equips i sistemes auxiliars i el sector alimentari vinculades als tractors de l'àmbit (Nissan, Seat i Mercabarna), el CZFB i Barcelona Activa impulsaran un programa específic de promoció en col·laboració amb PIMEC i altres organitzacions de la petita i mitjana empresa per tal de concretar les característiques de l'oferta d'instal·lacions industrials a desenvolupar.

Impulsor del projecte
Mercabarna
Consorci de la Zona Franca

Termini estimatiu
12 mesos per a la redacció i aprovació del planejament, i 2025 per a completar la transformació.

Descripció
Mercabarna ha definit, en col·laboració amb Barcelona Regional i l'Oficina estratègica de l'àmbit del pla del Delta del Llobregat, les bases per a la seva transformació en un mercat molt més orientat als productes ecològics i de proximitat, obert a les noves tendències de la indústria alimentària i a la distribució sostenible i compromesa. La sobirania alimentària és un dels pilars del plantejament transformador de la nova Mercabarna, que vol esdevenir un pol de promoció dels circuits curts i la producció de proximitat.

El programa de transformació inclou actuacions com ara la construcció d'un nou Mercat Central Ecològic, l'ampliació de la Zona d'Activitats Complementàries (ZAC) amb parcel·les de dimensions més grans, la cobertura de les necessitats d'energia per a refrigeració i congelació aprofitant el fred residual de la regasificadora del port de Barcelona, l'explotació del potencial fotovoltaic de les cobertes de les naus dels mercats i la ZAC, la reducció del malbaratament alimentari mitjançant un nou Punt Verd i l'augment del transport dels productes alimentaris en modes sostenibles (serveis de short sea shipping i de ferroutage).

Per poder implantar aquest nou model és imperatiu l'ampliació del perímetre de la Unitat Alimentària, incorporant al recinte la franja de 22 ha de sòl qualificat com a 22AL del polígon industrial de la Zona Franca que està compresa entre els carrers E, F, 4 i 6.

Mercabarna i el CZFB hauran de concretar i acordar el règim de cessió d'ús, arrendament o transmissió d'aquest sòl i les oportunes contraprestacions econòmiques. En paral·lel, caldrà procedir a l'elaboració dels instruments urbanístics necessaris que permetin millorar l'eficiència de les instal·lacions del recinte actual i preparin el camí de l'ampliació, tot actualitzant les determinacions de la MPGM del 2005. A curt termini, es treballa en la redacció d'una modificació del vigent Pla especial urbanístic de l'actual àmbit.

La concreció del programa de transformació de Mercabarna s'ajustarà a les seves necessitats i disponibilitats econòmic-financeres.

NOUS SECTORS DE LA ZAL DEL PORT DE BARCELONA

Impulsor del projecte
Port de Barcelona (CILSA)
Consorci de la Zona Franca

Termini estimatiu
Desembre 2021 (per a desenvolupar completament els dos sectors)

Descripció
La ZAL del Port de Barcelona és un actiu estratègic per a l'ocupació. Les activitats que s'hi ubiquen generen llocs de treball in situ, però alhora afavoreixen la captació de tràfics portuaris i això es tradueix en una segona roda de creació d'ocupació directa i induïda.

A començaments de 2015, el potencial urbanístic de les 212 ha de sòl de la ZAL —administrada per CILSA— estava aprofitat més d'un 80%. En aquest context i en vistes a la reactivació dels sòls inactius del polígon de la Zona Franca, el CZFB, de comú acord amb l'Ajuntament de Barcelona, ha arrendat a CILSA dos sectors que totalitzen 29 ha a fi de fer possible l'ampliació funcional de la ZAL.

És una opció alineada amb les estratègies que altres ciutats europees amb grans ports han adoptat per als territoris industrials de frontera portuària. D'altra banda, la disponibilitat d'espais a redós del Port permet reubicar activitats que no necessiten una proximitat radical al mirall d'aigua, racionalitzant-se d'aquesta manera l'ús del sòl.

CILSA ja ha començat la promoció d'aquest nou àmbit de la ZAL, el planejament urbanístic del qual serà actualitzat.

Impulsor del projecte
Aena
Ajuntament del Prat de Llobregat
Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu
Desembre 2025

Descripció
La Ciutat Aeroportuària "real" no es limita als terrenys d'Aena destinats a aquesta funció, que es troben majoritàriament en desús. Es dóna també la circumstància que algunes de les empreses implantades no tenen cap relació amb l'activitat aeroportuària.

La major concentració d'empreses que són característiques d'una ciutat aeroportuària es troba actualment als polígons Mas Blau I i II en parcel·les, ben comunicades amb les instal·lacions de l'aeroport mitjançant la L9 del metro. Per la dispersió d'empreses per tot l'àmbit de la "primera corona" de l'aeroport, es pot parlar d'un model de "ciutat aeroportuària centrifugada", el qual no s'ha de considerar pas una anomalia a corregir atès que les companyies estan satisfetes amb el statu quo i les implantacions no han manllevat sòl necessari per usos industrials.

El Pla director de l'aeroport data de 1999 i el planejament urbanístic que desenvolupa el sòl de ciutat aeroportuària, del 2003. La hipòtesi que es feia aleshores és que la "Terminal Nord" (avui T2) seria la principal i això va ser determinant per a la distribució d'usos del sòl que es va preveure en els corresponents plans especials.

D'altra banda, si es consolida l'actual model d'aeroport amb una oferta de vols de curt, mitjà i llarg radi integrada sobretot per relacions punt a punt, el més lògic seria desenvolupar una Ciutat Aeroportuària on s'afavorissin les activitats i els serveis més adaptats a aquest tipus d'aviació i demanda. Cal tenir en compte també que els agents enquestats del sector immobiliari perceben els terrenys d'Aena com un espai menys interessant per implantar-hi activitats hoteleres que altres zones properes com per exemple les àrees al voltant de la plaça Europa de l'Hospitalet de Llobregat, atesa la major proximitat a Barcelona d'aquestes. Per altra banda, hi ha oportunitats per a noves implantacions d'empreses de caire industrial i logístic en el sector proper a la terminal de càrrega i les empreses que ja s'hi han establert demanden serveis addicionals als que s'ofereixen a dia d'avui a la Ciutat Aeroportuària (per exemple, oferta de restauració i més sales de reunions en el propi sector).

Per tot plegat, caldria:
- Repensar el planejament urbanístic vigent de la Ciutat Aeroportuària en el marc d'una visió de conjunt i compartida dels espais de la plataforma econòmica del delta del Llobregat.
- Actualitzar el model de promoció i gestió del sòl de la Ciutat Aeroportuària que ha dut a terme Aena i que fins ara no ha reeixit, establint a l'ensems mecanismes de coordinació amb els operadors públics de sòl industrial i logístic del seu entorn.

Seria positiu que el *master plan* que està elaborant Aena per a la Ciutat Aeroportuària i el futur nou Pla director de l'aeroport tinguessin en compte tots aquests elements i que poguessin gaudir d'un ampli consens territorial. En aquest sentit, es podria plantejar l'establiment d'un marc de col·laboració entre Aena, les administracions locals (ajuntaments i AMB) i el CZFB per a la promoció conjunta i la gestió del sòl de la Ciutat Aeroportuària amb òptica metropolitana.

PROMOCIÓ INTEGRADA
DELS POLÍGONS D'ACTIVITAT ECONÒMICA

Impulsor del projecte
Operadors de sòl públic de l'àmbit
Barcelona Activa

Termini estimatiu
Procés d'execució continuada

Descripció
Els treballs de diagnosi de la plataforma econòmica del delta del Llobregat han permès concretar quins nous sectors estratègics tenen potencial per a la generació de noves activitats i ocupació a l'àmbit: la logística, l'alimentació, l'automoció, el sector de maquinària i metal·lúrgia, el químic i les TIC.

Es proposa establir una política de promoció activa integrada orientada cap a la captació de nous establiments relacionats amb aquests sectors amb la finalitat de mantenir i reforçar el caràcter industrial i multisectorial de l'àrea. L'objectiu hauria de ser posar en valor els factors que diferencien positivament la plataforma econòmica del delta del Llobregat i orientar-los amb major intencionalitat i intensitat vers els objectius d'aquesta estratègia i les necessitats dels establiments industrials dels citats sectors —tant dels que ja hi són operant com els de les empreses que es poden identificar com a target— evitant implantacions oportunistes o especulatives que no siguin intensives en l'aprofitament dels valors d'aquest espai econòmic singular o el desvirtuïn.

Els actors principals d'aquesta política de promoció activa han de ser els operadors de sòl públic de l'àmbit, els quals cal que actuïn d'una manera coordinada per aconseguir posicionar la plataforma com a un tot cohesionat amb característiques i valors singulars.

La col·laboració amb Barcelona Activa pot ser molt positiva en aquest sentit. Per al desenvolupament de la política de promoció de la plataforma econòmica del delta del Llobregat s'albiren diverses línies d'actuació:

- **Identificació d'espais d'oportunitat:** A partir dels informes periòdics que realitzarà l'Observatori de tendències, hom disposarà d'una visió de conjunt de tota l'oferta de sòl disponible identificant i dels principals espais d'oportunitat de l'àmbit, posant especial atenció en la gestió de les parcel·les grans de sòl i donant resposta a les empreses que requereixen actius immobiliaris especialitzats.
- **Adopció d'un codi d'elegibilitat de les activitats:** Caldria establir un consens executiu orientat al "triatge" de les activitats que s'escau que s'implantin a la plataforma econòmica del delta del Llobregat, tot introduint requeriments que orientin la demanda vers els sectors estratègics identificats o d'altres sectors que també aprofitin i generin valors específics de l'àmbit. Aquests requeriments s'haurien d'establir a partir de paràmetres d'ocupació, productius, de lògica territorial i ambientals, i haurien d'incloure la concreció de les accions que es duran a terme per mitigar les externalitats socioambientals generades per les noves activitats. Els projectes de noves implantacions haurien d'acreditar la necessitat de localitzacions a la vora de les polaritats de l'àmbit, i en particular del port i l'aeroport.
- **Actuacions específiques per a la dinamització del sòl sense activitat:** Identificar aquells sectors de la plataforma que concentren una menor activitat productiva, establir quins són els condicionants que generen aquestes dinàmiques i definir un conjunt d'actuacions de diversa naturalesa per tal de fer-hi front.
- **Posada en valor d'actius tangibles i intangibles com a vector de promoció:** Posar en valor tant els actius tangibles (proximitat a Barcelona, proximitat al port i a l'aeroport, proximitat a altres polaritats...) com intangibles (alt grau de connectivitat, potencial d'utilització d'aigua regenerada, qualitat ambiental i urbana de l'àmbit, protecció dels espais amb un alt valor natural, etc.) amb l'objectiu de definir una "marca" o "imatge cliché" de la plataforma associada a aquests factors específics i singulars.

Impulsor del projecte
Oficina estratègica de l'àmbit del Pla del delta del Llobregat
Barcelona Regional

Termini estimatiu
Procés d'execució continuada

Descripció
Els treballs de diagnosi de la plataforma econòmica del delta del Llobregat (sintetitzats a la part II d'aquest document) han generat un ampli ventall d'informació i coneixement d'aquest àmbit territorial.

Aquest material pot suposar el punt de partida per a la construcció d'un Observatori de tendències i de seguiment del desenvolupament i dels impactes dels projectes estratègics que esdevingui tant un espai de producció de coneixement com una eina d'informació oberta al servei de la governança i la col·laboració entre totes les administracions públiques, els operadors i les organitzacions de la ciutadania que intervenen.

L'Observatori ha de permetre aprofundir en el coneixement d'aspectes clau que incideixen en la conformació de la plataforma econòmica del delta del Llobregat com a sistema complex en constant evolució, donant continuïtat a aproximacions i metodologies elaborades al llarg dels treballs de diagnosi.

La generació d'aquest coneixement ha de permetre una gestió més eficient i integrada de les dinàmiques productives, socioambientals, urbanístiques i infraestructurals que caracteritzen aquest espai.

PROTECCIÓ DELS ESPAIS NATURALS DEL DELTA DEL LLOBREGAT

Impulsor del projecte
Consorci per a la Protecció i la Gestió dels Espais Naturals del Delta del Llobregat

Termini estimatiu
Desembre 2020

Descripció
Es proposa reforçar l'actuació conjunta de les diferents administracions, organismes i entitats implicades en la preservació dels espais naturals de la plataforma econòmica del delta del Llobregat per tal d'ampliar l'abast de les tasques de millora de la funcionalitat ecològica dels esmentats àmbits i rendibilitzar ambientalment els esforços que s'han esmerçat en els projectes de restauració i recreació d'hàbitats.

Aquesta iniciativa hauria d'implicar tots els actors amb competències i/o capacitat d'incidència sobre els espais naturals (en particular, la Generalitat de Catalunya en la seva faceta de gestor de la Xarxa Natura 2000, l'Ajuntament del Prat de Llobregat i Aena, juntament amb els demés propietaris de sòl). El Consorci per a la Protecció i la Gestió dels Espais Naturals del Delta del Llobregat ha de ser l'ens impulsor i capdavanter d'aquesta concertació, a la qual hom proposa que també s'incorpori l'Ajuntament de Barcelona. Esdevenint membre de ple dret del Consorci, l'Ajuntament estaria facultat legalment a aportar-hi recursos econòmics i aquests podrien pal·liar d'una manera important el dèficit de dotació pressupostària que pateix la gestió dels espais naturals.

D'altra banda, la potenciació de la funcionalitat ecològica de l'àmbit recau en bona part en la preservació i millora de la seva connectivitat ecològica. En aquest sentit, caldria dur a terme un estudi específic de la funcionalitat ecològica dels passos o connectors que permeti identificar les millores necessàries per tal d'incrementar la seva eficàcia ambiental i concretar un projecte de restauració i millora d'aquests

punts. També caldria estudiar els espais intersticials i de marge ja identificats per tal de poder plantejar posteriorment, si s'escau, projectes de restauració i millora d'aquests àmbits.

Seria important disposar d'una senyalització millorada dels diferents elements i espais d'interès des dels diversos itineraris d'aproximació i "portes d'entrada" i en els mateixos punts d'interès. Igualment, podria ser convenient planejar, senyalitzar, equipar i promoure noves rutes per a vianants i bicicletes a fi de mostrar millor la diversitat dels hàbitats i donar a conèixer els diferents projectes de recuperació que s'han fet a la zona. Totes aquestes actuacions de difusió permetrien un increment de la sensibilització ambiental, i per descomptat s'haurien de dissenyar de manera que no induïssin "crides" indesitjables a la freqüentació dels espais fràgils (alguns d'ells, ja saturats de visitants).

LLUITA CONTRA LA INTRUSIÓ SALINA I ALTRES APLICACIONS AMBIENTALS DE L'AIGUA REGENERADA

Impulsor del projecte
Agència Catalana de l'Aigua
AMB
APSA

Termini estimatiu
Procés d'execució continuada

Descripció
La intrusió de la falca salina, deguda a les extraccions d'aigua freàtica a l'àmbit, empitjora notablement la qualitat d'aquest recurs hídric estratègic. Els àmbits més afectats són la zona més propera al port, el polígon de la Zona Franca i el polígon Pratenc a més del nucli urbà del Prat de Llobregat, és a dir, on hi ha més bombament d'aigua.

És imprescindible reactivar el projecte de barrera hidràulica contra la intrusió salina que va iniciar l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) el 2007 per a contrarestar la salinització de l'aqüífer del delta del Llobregat i recuperar la seva qualitat ambiental.

El projecte previst consisteix en injectar a l'aqüífer aigua regenerada procedent de l'EDAR del Llobregat. Aquest projecte a ple rendiment suposa la injecció de 20.000 m^3/dia, en 14 pous distribuïts al llarg del carrer A del polígon de la Zona Franca, del carrer 114 del polígon Pratenc i el camí reial de València, al marge dret del riu Llobregat.

La qualitat necessària de l'aigua per a poder ser injectada a l'aqüífer requereix d'un tractament terciari addicional de l'efluent de l'EDAR del Llobregat. Aquest tractament terciari consisteix en la coagulació-floculació llastada, la decantació lamel·lar, la filtració i la desinfecció per UV i clor.

Tota la infraestructura de la barrera hidràulica ja està construïda, però el seu funcionament depèn del finançament dels costos associats al tractament terciari de l'aigua a l'EDAR i el consum energètic de les bombes d'injecció, avaluats en el seu conjunt en uns 2,5 M euros/any (0,342 euros/m^3).

A curt termini, ha calgut dur a terme una "posada a zero" de la instal·lació prèvia a la seva entrada en operació. D'altra banda, i d'acord amb el que preveu l'ACA en el Pla de gestió del districte de conca fluvial de Catalunya 2016-2021, caldria un protocol de posada en marxa i aturada de les injeccions sustentat en una anàlisi retrospectiva del comportament de l'aqüífer sense barrera en els darrers anys i la simulació numèrica dels diferents escenaris de gestió que a més garantís la suficiència del finançament dels costos del sistema.

Així mateix, un cop garantida la disponibilitat del recurs regenerat per a la lluita de la intrusió salina, caldria estendre la seva aplicació a altres usos ambientals com per exemple la re-càrrega de les llacunes dels espais naturals del delta del Llobregat o els recs de manteniment dels espais públics enjardinats.

APROFITAMENT SECUNDARI DE L'AIGUA REGENERADA PER A USOS INDUSTRIALS

Impulsor del projecte
Agència Catalana de l'Aigua
AMB
Consorci de la Zona Franca

Termini estimatiu
Procés d'execució continuada

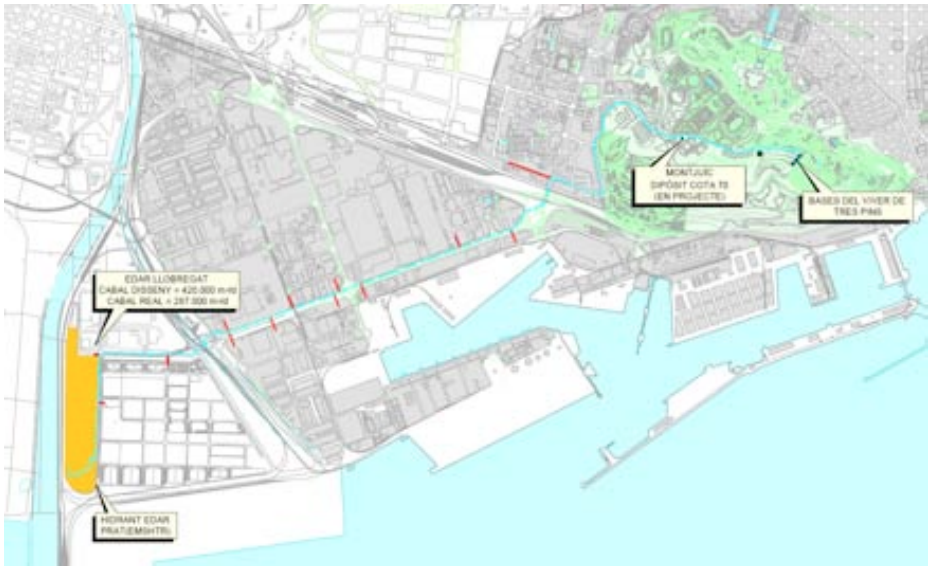
Descripció
L'aprofitament del recurs alternatiu que suposa l'aigua regenerada de l'EDAR del Prat de Llobregat per cobrir una part de la demanda d'aigua de les indústries situ-

ades a l'àmbit de la Zona Franca, el polígon Pratenc i la ZAL té un caire estratègic. Aquesta mesura permet reduir el consum d'aigua potable i l'extracció d'aigua procedent de l'aqüífer a través dels pous dels establiments industrials, i per tant és positiva per a la lluita contra la intrusió salina.

Per al dimensionament dels sistemes de tractament terciari i d'impulsió de l'EDAR i de la canonada del carrer A es va suposar un cabal màxim ordinari de subministrament d'aigües regenerades per a usos industrials de 142 l/s, que és suficient per cobrir les necessitats de les indústries de l'àmbit (el CZFB ha estimat la demanda de les empreses del seu àmbit en un màxim de 3.400 m^3/dia).

D'altra banda, hi ha executada una canonada per a la distribució d'aigües regenerades que discorre pel carrer A fins al passeig de la Zona Franca, continuant pel carrer Motors, Mare de Déu del Port i carrer Foc fins al viver municipal de Tres Pins.

La distribució del recurs d'aigua regenerada a les empreses de l'indret passa per actuacions anàlogues a les que es preveuen en el projecte de lluita contra la intrusió salina i en particular per la construcció, per part del CZFB, de la xarxa de distribució capil·lar a les indústries del polígon.



GENERACIÓ D'ENERGIA VERDA I MITIGACIÓ D'EXTERNALITATS PER CONSUM ENERGÈTIC

Impulsor del projecte
Ajuntament de Barcelona
Operadors de sòl públic de l'àmbit

Termini estimatiu
Desembre 2025

Descripció
La principal externalitat mediambiental resultant de les activitats implantades en la plataforma econòmica del delta de Llobregat són les emissions de CO_2 directes o indirectes generades per les pròpies activitats i per la mobilitat que se'n deriva.

Minimitzar o compensar les externalitats derivades de les emissions d'efecte hivernacle és una necessitat ambiental, però també aporta valor afegit als polígons d'activitat econòmica de l'àmbit.

En aquest sentit, es pretén establir un marc d'actuació que permeti incrementar l'aprofitament dels recursos renovables per part dels establiments industrials de

l'àmbit (i singularment, del potencial de l'energia solar). Les actuacions que es contemplen en aquest projecte són tres:

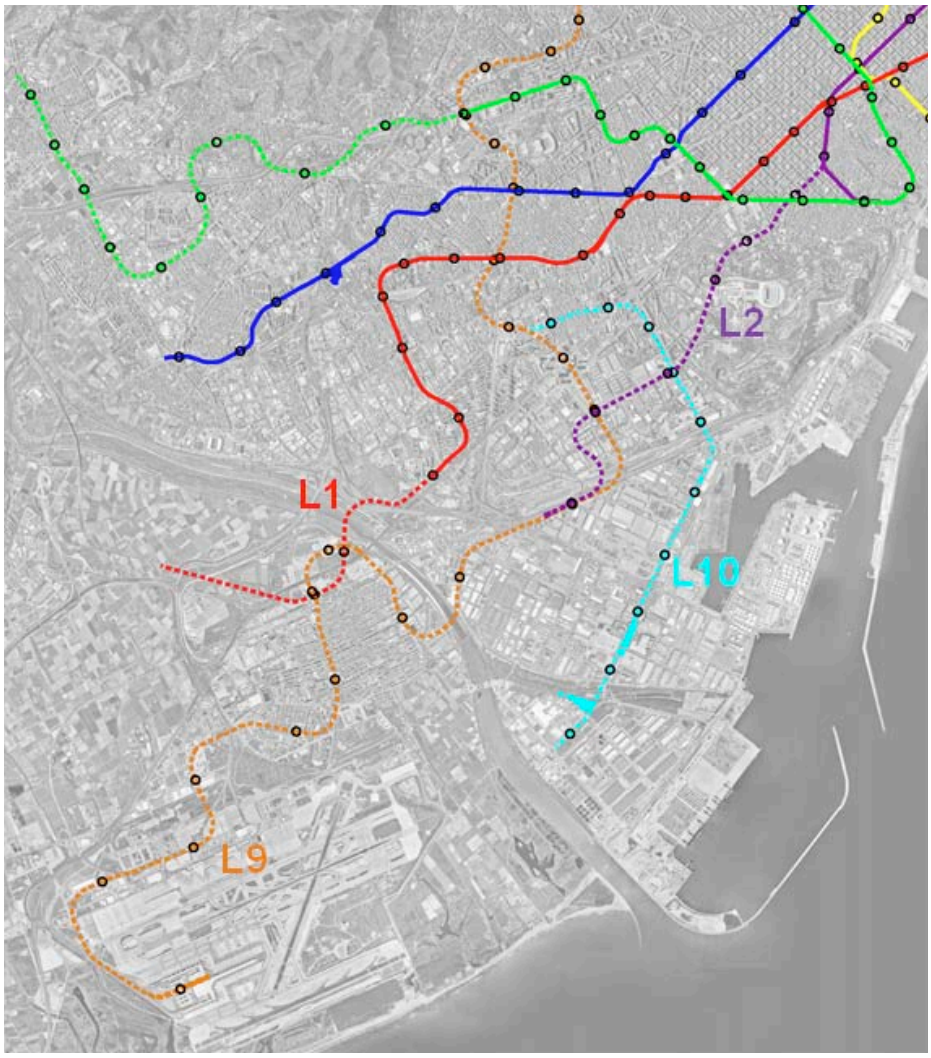
- **Contractació d'energia verda:** La contractació d'energia verda per part de les empreses ubicades a la plataforma econòmica del delta del Llobregat esdevé la via més immediata i ràpida per compensar una part de les emissions d'efecte hivernacle provocades per les seves activitats. Actualment algunes comercialitzadores ofereixen energia 100% renovable certificada. L'increment de la demanda d'aquest tipus d'energia és, a més, un mecanisme que pot induir la implantació de nous sistemes de generació renovable arreu del territori i també en l'àmbit local. La proximitat de la generació al consum és òptima des dels punts de vista energètic i mediambiental. Caldria estudiar la possibilitat d'introduir incentius fiscals per tal de promoure la contractació d'energia verda certificada per part de les empreses de l'àmbit. També es pot desenvolupar una estratègia de venda a través de la comercialitzadora d'energia elèctrica 100% renovable que l'Ajuntament de Barcelona impulsarà.
- **Aprofitament fotovoltaic de les cobertes dels establiments industrials:** La superfície de les cobertes de les naus industrials dels polígons és un espai amb un alt potencial per l'aprofitament de l'energia solar. D'entre els PAES destaquem, pel seu potencial fotovoltaic, el polígon industrial de la Zona Franca, la ZAL, Mercabarna i el polígon Pratenc. A l'àmbit de la plataforma econòmica del delta del Llobregat s'estima que hi ha un total de 440 ha de cobertes[1], de les quals el 83% es podrien ocupar amb instal·lacions solars fotovoltaiques per aprofitar el màxim potencial solar. Aquest potencial implicaria la generació d'uns 550-660 GWh/any d'energia elèctrica 100% renovable amb la corresponent important reducció de tones emeses de CO_2. Els gestors dels polígons de sòl públic (el CZFB, la societat operadora del Parc Logístic, CILSA, Mercabarna, etc.) jugaran un paper crucial per decantar l'aprofitament extensiu de les cobertes de les naus per a la generació d'energia renovable.
- **Impuls als projectes d'aprofitament d'energies renovables a través d'Ecoenergies:** L'any 2009, l'Ajuntament de Barcelona va adjudicar (a través de Tersa) una concessió a 30 anys per al disseny, la construcció, la gestió i el manteniment d'una xarxa de calor i fred a Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat. L'empresa mixta Ecoenergies és la titular d'aquesta concessió. Resta per dur a terme bona part del pla d'expansió i dinamització de la xarxa de calor i fred projectada, bo i ajustant el desenvolupament d'aquesta xarxa a les necessitats actuals i previsibles de l'àmbit, a fi de maximitzar l'aprofitament dels recursos d'energia renovables i residuals. En aquest sentit, és prioritari l'impuls del projecte d'aprofitament del fred residual de la regasificadora del port per al subministrament a Mercabarna de fred a -20ºC per a usos de congelació i refrigeració. El servei de fred i calor canalitzat és un vector de sostenibilitat i un important actiu intangible per a la promoció de la plataforma econòmica del delta del Llobregat. Caldria, doncs, promoure activament la connexió dels polígons d'activitat de l'àmbit a aquesta xarxa.

[1] A l'àmbit de la Ciutat Aeroportuària i a la resta dels PAEs, només s'ha comptabilitzat el potencial de les cobertes edificades a dia d'avui. Cal tenir en compte, en el cas d'Aena, que l'únic model de generació actualment viable és en règim d'autoconsum, ja que els seus estatuts no permeten la venda d'energia.

Impulsor del projecte
Generalitat de Catalunya
Ministeri de Foment
Ajuntament de Barcelona
Taula de mobilitat del delta del Llobregat

Termini estimatiu
Diversos terminis parcials fins 2021

Descripció
L'anàlisi de l'accessibilitat en modes públics (bus, metro i ferrocarril) posa de manifest la necessitat de dur a terme actuacions d'infraestructura i servei encaminades a despenalitzar eficientment la durada dels desplaçaments.

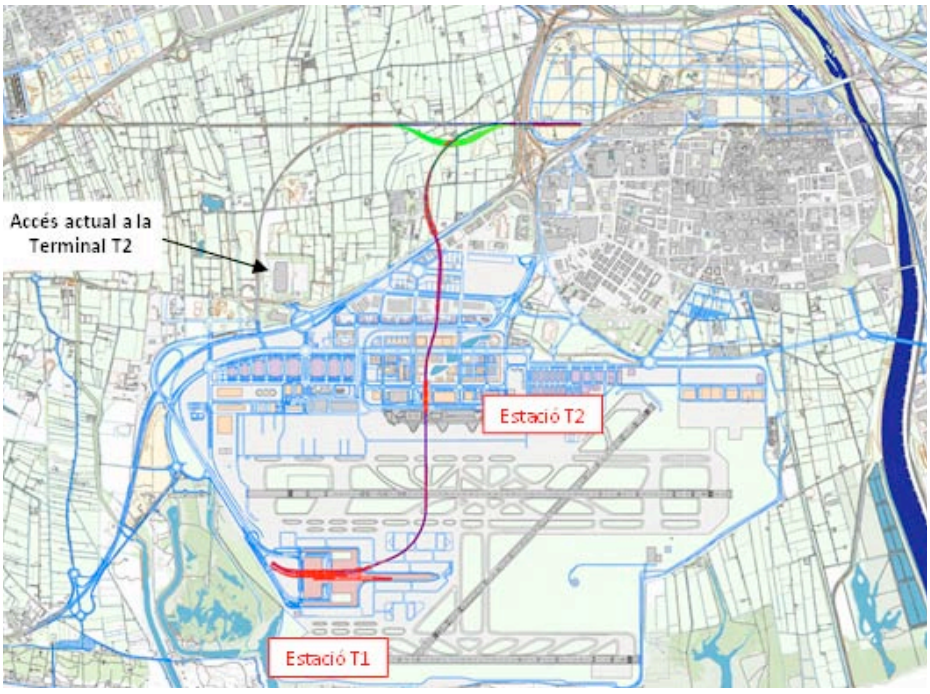


Les actuacions que es consideren en aquest projecte estratègic són:

- **Posada en marxa del ramal de la L10 sud del metro i del nou accés de Rodalies a la T1:** Es tracta de dues actuacions que ja es troben en execució i que milloraran de manera molt significativa l'accessibilitat en transport públic. El ramal de la L10 sud del metro està format per 10 estacions i donarà servei essencialment als barris de Provençana i de l'eix del passeig de la Zona Franca així com al carrer A, àmbits que no disposen de metro. És el ramal que manca per posar en servei després de l'entrada en operació de la L9 sud entre Zona Universitària i Aeroport T1, el febrer de 2016. El ramal s'utilitza actualment només per a què els trens de la L9 sud puguin accedir als tallers i les cotxeres del carrer A. Entre les obres pendents per a la finalització del ramal, manca per construir una de les vies al tram en túnel del passeig de la Zona Franca, el pou de l'estació de Motors i l'arquitectura i instal·lacions de

les estacions. Per altra banda, el nou accés ferroviari a l'aeroport permetrà donar servei de Rodalies a la terminal T1, la qual no en disposa malgrat que hi passen el 70% dels passatgers aeris. l nou accés de Rodalies que substituirà l'actual, serà en doble via i tindrà estació tant a la T2 com a la T1. La seva configuració permetrà un interval de pas superior a l'actual. Les obres de l'accés de Rodalies a l'aeroport són a càrrec del Ministeri de Foment i es van reprendre el juliol de 2015 després de l'anterior adjudicació de 2010 en què no es van arribar a iniciar les obres. El pressupost és de 268 M euros i el termini, de 33 mesos però això només correspon a la infraestructura; pel que fa la superestructura i senyalització pendent de licitar, el pressupost és de 75 M euros. Una reflexió que caldria que els operadors dels serveis ferroviaris de viatgers de l'àmbit de la plataforma econòmica del delta del Llobregat (metro i Rodalies) reprenguessin és sobre la possibilitat d'aprofitar aquests serveis per al transport de determinats tipus de mercaderies. Lògicament, caldria reservar espais en els trens i a les estacions per a aquests usos i resoldre aspectes tècnics clau com ara el transport vertical entre andana i superfície, els requeriments sanitaris i de seguretat, etc.

- **Reestructuració de la xarxa de bus:** Es tracta de reestructurar la xarxa de bus de la plataforma econòmica del delta del Llobregat en consonància amb la nova oferta de metro que ja es troba parcialment en servei i que s'acabarà de completar en els propers anys. L'objectiu és que els diferents modes de transport públic funcionin en xarxa i es complementin. Moltes de les línies d'autobús de l'àmbit, i en especial del polígon de la Zona Franca (21, 23, 37, 109, i V3), es van dissenyar per suplir la mancança de servei de metro i fan la funció de connexió amb estacions ferroviàries distants (Sants, Pl. Espanya, Av. Carrilet, El Prat, etc.). Amb la posada en operació dels ramals L9 sud i L10 sud, escau que les línies d'autobús esdevinguin més capil·lars i que algunes es reconfigurin com a serveis llançadora d'aportació a les estacions de metro, tenint en compte les grans distàncies que s'han de recórrer des d'alguns polígons fins aquestes. Altres aspectes a tenir present són evitar les duplicitats entre recorreguts de metro i de bus i adaptar els intervals de pas a la demanda potencial. Aquesta reestructuració ha començat ja amb algunes línies i s'anirà fent a mesura que entrin en servei les diferents estacions de metro. Evidentment, caldrà revisar el funcionament de les modificacions introduïdes al cap d'un temps de l'entrada en servei del metro, fent les correccions oportunes per al seu funcionament òptim. S'haurà de concretar amb l'AMB i els operadors de transport públic l'abast d'aquesta reestructuració tenint en compte diversos aspectes tals com la cobertura territorial, la coordinació d'horaris entre diferents serveis, els intervals de pas, etc. Les noves línies haurien d'incorporar vehicles de baixes emissions (híbrids o elèctrics).

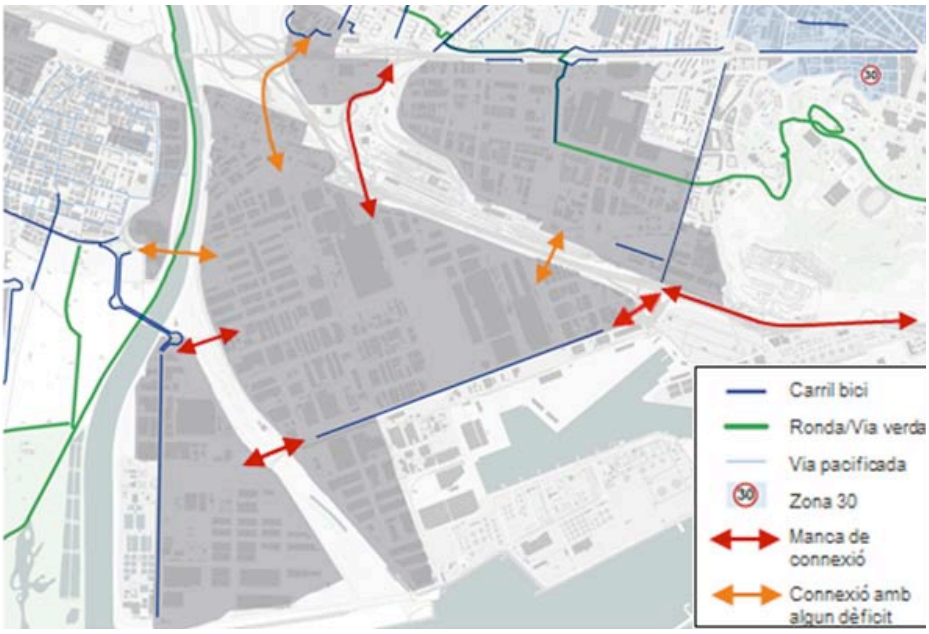


Impulsor del projecte
Ajuntament de Barcelona
Ajuntament del Prat de Llobregat
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat
AMB
Autoritat del Transport Metropolità

Termini estimatiu
Desembre 2021

Descripció
Els desplaçaments d'accés i interiors a la plataforma econòmica del delta del Llobregat es fan sobretot en vehicle privat. Quant als viatges en transport públic, el mode majoritari és l'autobús però també tenen un pes destacat els autocars d'empresa i el taxi.

Per a què la mobilitat sigui sostenible, cal que tingui un patró ecoeficient; per assolir-ho, a banda de dur a terme les actuacions de millora de l'accessibilitat en transport públic ja esmentades (que induiran un cert transvasament als modes públics de viatges que ara es fan en mode privat), són necessàries altres accions que permetin reduir les externalitats dels desplaçaments que es continuaran efectuant en automòbil. Així mateix, cal posicionar els modes actius (bicicleta i a peu) com alternatives efectives de transport, tot removent les mancances que fan que aquests no ho puguin ser en molts trajectes.



Les actuacions que es contemplen en aquest bloc són:
a. Mesures de mitigació d'externalitats associades a la mobilitat viària: El Pla director de mobilitat 2013-2018 de la RMB (PDM) i el Pla de millora urbana de l'Ajuntament de Barcelona pel mateix període (PMU), identifiquen un seguit d'estratègies per a la mitigació de les externalitats (contaminació atmosfèrica i acústica, consum d'energia, accidentalitat, hores perdudes per la congestió, etc.) associades a la mobilitat viària. Les accions que escau emprendre en l'àmbit de la plataforma econòmica del delta Llobregat seguint les orientacions del PDM i el PMU són:
- Intensificació de la gestió del trànsit amb criteris ambientals en les vies de la xarxa bàsica.
- Gestió de l'aparcament en destí als establiments industrials i els vials dels polígons d'activitat econòmica.
- Implantació de punts de recàrrega elèctrica als carrers dels polígons i a les zones d'aparcament de les parcel·les.
- Eliminació dels "punts negres" d'accidentalitat mitjançant mesures d'ordenació del trànsit o de caire infraestructural.

- Foment de sistemes per compartir vehicle des de les empreses. La concreció de les actuacions així com la seva priorització i implementació s'ha de fer amb el concurs dels gestors dels polígons industrials. Així mateix, les mesures han de ser coherents amb les polítiques de gestió de la mobilitat als nuclis urbans.

b. Accions de millora de la mobilitat en modes actius: Són actuacions específiques de millora de la mobilitat en modes actius als polígons de la plataforma econòmica del delta del Llobregat, tant internament com en els accessos, adreçades a:

- Assegurar la viabilitat de l'accés a peu i en bicicleta als diferents polígons des dels nuclis urbans de l'entorn a través d'itineraris continus i senyalitzats.
- Establir una xarxa ciclable interna ben estructurada.
- I garantir la seguretat en els carrils bici segregant-los físicament i amb altres mesures complementàries.

Caldrà concretar i programar les actuacions a partir d'un reconeixement acurat de l'estat dels diferents itineraris per als vianants i bicicletes, establint una priorització de les accions atenent a criteris d'utilitat pública.

Els ajuntaments i els gestors dels polígons són els encarregats de dur a terme aquestes actuacions. És molt important que les actuacions a cada polígon no es dissenyin aïlladament del seu context territorial i que siguin coherents entre si.

MARINA DEL PRAT VERMELL

Impulsor del projecte
Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu
Desembre 2025

Descripció
La Marina del Prat Vermell és el principal espai en transformació a l'àmbit de la plataforma econòmica del delta del Llobregat. El model definit pel planejament urbanístic en vigor és el d'un barri cohesionat socialment, amb una dotació important d'habitatge protegit, espais lliures i equipaments i on es fa compatible l'activitat econòmica amb la residencial. Es preveu la construcció de més de 10.000 habitatges i una població horitzó d'uns 25.000 habitants, amb un accés òptim a la xarxa de transport públic gràcies a l'estació Motors de la L10 (pendent de construcció).

De les 75 hectàrees de la Marina, 27 estan destinades a habitatge i activitats econòmiques, 14 a espais lliures, 11 a equipaments i 23 a vials. Degut principalment a la crisi econòmica dels darrers anys, només estan en desenvolupament dos dels 14 sectors previstos.

La compatibilitat entre l'ús d'habitatge i les activitats econòmiques s'instrumenta mitjançant la clau urbanística 18mzf (zona de transformació per a ordenació volumètrica específica). A més de l'habitatge, els usos permesos per aquesta qualificació són algunes tipologies d'activitat industrial en edificacions de grandària petita i, sota determinades condicions, el transport o l'emmagatzematge, així com també usos terciaris com, per exemple, oficines i comerços. Correspon al pla de millora urbana de cada sector la concreció de la seva ordenació interna per a compatibilitzar els usos previstos en el planejament general.

El planejament de la Marina del Prat Vermell apunta cap a activitats econòmiques urbanes, netes i integrades amb noves formes productives entre industrials i tercià-

ries que tendeixin vers l'ús intensiu del coneixement, objectiu que roman plenament vigent. No obstant això, escau una revisió dels criteris que orienten la transformació de l'àmbit per adaptar-los al nou context definit pels desenvolupaments urbanístics que estan tenint lloc a l'entorn del barri (la consolidació de la plaça Europa com a node terciari, l'ampliació de la Fira, la construcció de la nova Ciutat Administrativa de la Generalitat, la Ciutat de la Justícia, la implantació de noves activitats al llarg del passeig de la Zona Franca com ara l'Agència Tributària de Catalunya al Districte 38, el futur desenvolupament de la City Metropolitana de l'Hospitalet del Llobregat, etc.) i pel fet que la demanda d'usos serà cada vegada més canviant.

Els treballs de diagnosi han permès aprofundir en l'anàlisi de quin tipus d'activitats i empreses s'ubiquen actualment dins i als entorns de la Marina del Prat Vermell. S'hi ha detectat una important concentració d'activitats relacionades amb el sector TIC i de R+D+i, concretament d'empreses de serveis de telecomunicació, de manteniment de sistemes i de tractament de bases de dades que s'han establert a l'àmbit atretes per l'existència d'un "punt neutre" d'internet, per bé que les instal·lacions que ocupen —en general, en règim d'arrendament— i a les que podrien accedir no sempre s'ajusten a les seves necessitats i previsions d'evolució. A partir d'aquestes dades, caldria aprofundir sobre els tipus de dinàmiques que s'estan produint dins l'àmbit de la Marina del Prat Vermell i en el seu entorn més pròxim, i verificar si hi ha determinacions de caire urbanístic que convingui actualitzar per tal de donar millor resposta a les oportunitats existents en matèria de captació de noves activitats econòmiques generadores d'ocupació de qualitat.

CORREDORS VERDS I CONNECTORS ECOLÒGICS

Impulsor del projecte
Ajuntament de Barcelona
Ajuntament del Prat de Llobregat
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat
Consorci de la Zona Franca
APB

Termini estimatiu
Desembre 2023

Descripció
La transformació dels polígons industrials de la plataforma econòmica del delta del Llobregat en àmbits més "habitables" per a les persones que hi treballen i que a l'en-

sems ofereixin noves oportunitats de gaudi per a la gent dels barris propers i el conjunt de la ciutadania passa per la reformulació de determinades vies com a corredors verds, espais públics de configuració lineal que operen dualment com a vials amb capacitat suficient per a continuar acomplint la seva funció actual (si la tenen) d'infraestructures per al trànsit de vehicles lleugers i pesants i com a corredors vegetats que contribueixen a la millora de la caminabilitat i vitalitat de tot l'àmbit a escala local.

Aquests corredors-eixos verds han de formar una xarxa coherent entre si i han de funcionar com a ròtules de connexió amb els entorns urbans i també amb els espais lliures i les àrees naturals. A tall il·lustratiu, s'han identificat com a eixos verds els següents itineraris:

- Passeig de la Zona Franca - carrer A - carrer 114 - accés al riu Llobregat.
- Av. Joan Carles I - carrer de la Pedrosa - carrer E - accés al parc Agrari (pel pont de Nelson Mandela).
- Continuació de l'avinguda del Parc Logístic des del carrer 2 fins al passeig de la Zona Franca (àmbit del front de ronda).
- Carrer 100.

D'altra banda, han de menester uns connectors ecològics que permetin confegir una xarxa contínua entre els espais lliures de l'àmbit. En certs trams, aquests connectors poden coincidir amb corredors verds, però en altres escau que tinguin una funció ecològica exclusiva (seria el cas del connector del marge esquerre de la nova llera). La xarxa de connectors s'ha de relacionar molt estretament amb el projecte estratègic de nous espais lliures que s'enuncia més endavant.

Les propostes de les xarxes de corredors verds i connectors ecològics s'han d'elaborar en base a criteris de funcionalitat socioambiental i oportunitat urbanística. La concreció de les actuacions que caldrà dur a terme en cada tram d'aquests eixos haurà de ser objecte de projectes de detall.

Impulsor del projecte
Oficina estratègica de l'àmbit del Pla del delta del Llobregat
Barcelona Regional
Consorci per a la Protecció i la Gestió dels Espais Naturals del Delta del Llobregat

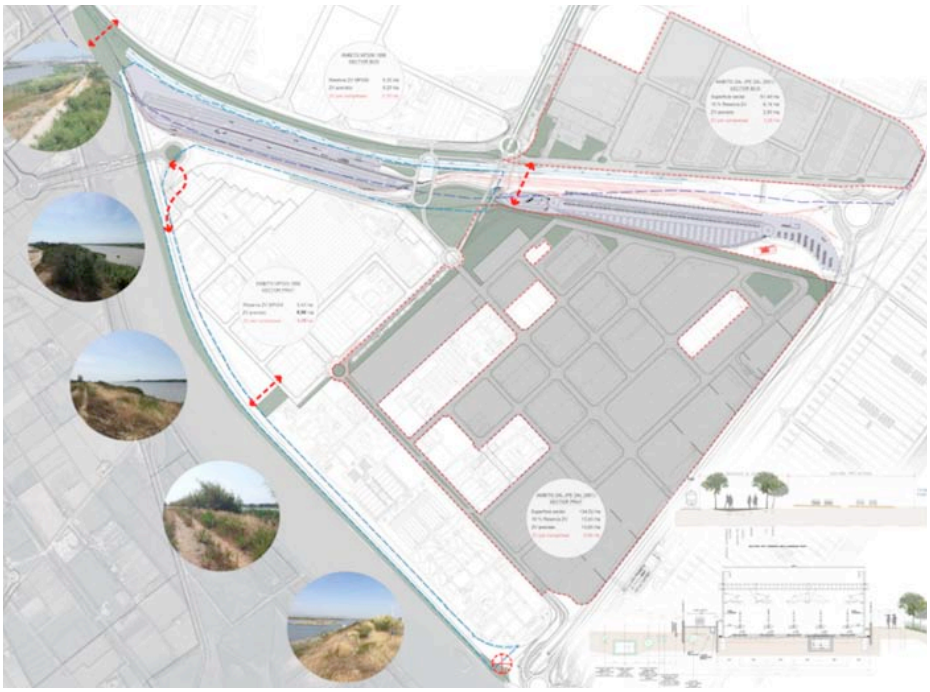
Termini estimatiu
Desembre 2023[2]

Descripció
L'anàlisi del planejament urbanístic i els usos del sòl als diferents polígons d'activitat que integren la plataforma econòmica del delta del Llobregat evidencia l'existència de dèficits d'espais lliures en diversos àmbits. De les 106 ha qualificades al PGM com a parc o jardí urbà, un 20% no han estat desenvolupades i hi ha àrees que s'han urbanitzat d'una manera no conforme al planejament o bé deficientment.

Aquesta situació s'ha d'administrar de manera pragmàtica, identificant els espais lliures que són funcionalment necessaris per possibilitar el nou paradigma de sostenibilitat i habitabilitat que es pretén implantar i aprofitant els processos d'actualització del planejament urbanístic i l'execució posterior de les determinacions d'aquest com a vehicles per aflorar les noves "peces" d'espais lliures que s'han de menester. Un exemple en aquest sentit és la modificació del planejament dels terrenys de la llera antiga del Llobregat i els seus marges afectats pels nous accessos viaris i ferroviaris al port de Barcelona, la qual haurà de comportar la qualificació com a espais lliures d'una extensió de sòl equivalent a la de les zones verdes ocupades per les esmentades infraestructures. També es pot contemplar, com a mesura de gestió, l'adquisició de parcel·les de verd privat per transformar-les en espais de lliure accés.

Des d'una visió global és possible construir un model coherent d'espais lliures per a la plataforma econòmica del delta del Llobregat amb criteris de funcionalitat social i ambiental i alhora d'oportunitat estratègica i tècnica. Els nous espais renaturalitzats han d'estar connectats als espais naturals ja existents mitjançant connectors ecològics per arribar a confegir una xarxa contínua. Caldrà identificar aquests connectors i els seus punts crítics, els espais intersticials i de marge, i caldrà dur-hi a terme els projectes de restauració i millora que siguin necessaris.

La proposta haurà de ser validada pel Consorci per a la Protecció i la Gestió dels Espais Naturals del Delta del Llobregat i haurà de gaudir de la complicitat dels Ajuntaments i els operadors públics de l'àmbit.



[2] Es preveu un termini parcial de 18 mesos a partir de l'inici de l'estratègia per a l'elaboració de la proposta urbanística.

Impulsor del projecte
Ajuntament de Barcelona
Ajuntament del Prat de Llobregat
Consorci de la Zona Franca

Termini estimatiu
Desembre 2021

Descripció
Els conceptes de caminabilitat i vitalitat fan referència a aspectes de la configuració física de l'espai relacionats amb l'experiència del vianant, la qual, per sobre de tot, ha de ser segura, confortable i interessant. En aquest sentit, es proposen una sèrie d'actuacions que pretenen donar resposta a una sèrie de mancances importants pel que fa la qualitat dels espais públics tot incidint tant en la sensació de confort i de seguretat dels usuaris com en l'atractivitat de la imatge del conjunt.

Més concretament, pel que fa la caminabilitat, es planteja la millora dels carrers articuladors de major densitat de vianants (carrers 2, 3, 4, 5, 6, 60, 62 i K de la Zona Franca, l'avinguda del Parc Logístic i el futur perllongament d'aquesta i del carrer E, el carrer 114 del polígon Pratenc i el pont de Mercabarna) amb criteris homogenis d'intervenció a través de les següents accions:
- Continuació dels itineraris a peu interromputs.
- Establiment de nous passos de vianants i reforç de la senyalització i la protecció dels passos existents.
- Correcció dels dèficits d'il·luminació de l'espai públic.
- Nova pavimentació i ampliació de voreres, renovació de mobiliari urbà i dels elements en males condicions de conservació.
- Millora de la senyalització.

Pel que fa a l'increment de la vitalitat, es proposen les següents actuacions:
- Equipar els parcs i jardins i els espais assimilables a aquests per als usos de lleure i estada.
- Mitigar l'efecte provocat per la presència de grans longituds de façanes "inactives" amb actuacions de paisatge urbà.
- Creació de nous punts i espais fomentadors de la caminabilitat i l'estada.
- Implantar activitats temporals i educatives adreçades a la ciutadania.

La concreció d'aquestes actuacions i la seva programació serà objecte de projectes de detall.

Impulsor del projecte
Ajuntament de Barcelona
Ajuntament del Prat de Llobregat
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat

Termini estimatiu
Desembre 2023 (per a l'execució del pla d'equipaments que s'acordi)

Descripció
La plataforma econòmica del delta del Llobregat és deficitària en equipaments. De ben segur, els plans de les diferents àrees d'activitat econòmica van respectar l'obligació de reservar espais per a l'ús esmentat segons la normativa vigent en cada moment, però les dotacions resulten insuficients i sovint tenen una ubicació inadequada per poder arribar a desenvolupar una funció que contribueixi eficaçment a l'objectiu d'una major habitabilitat de l'àmbit.

La simple millora de l'accessibilitat i la connectivitat de l'àmbit, amb projectes com els que s'han esbossat abans, no és suficient per "fer ciutat". Cal establir també un programa ambiciós d'equipaments en clau de servei a la gent i que a més puguin esdevenir referències per a l'impuls de noves activitats econòmiques de major densitat i diversitat d'ocupació. Així, caldria consensuar entre els Ajuntaments de la plataforma un pla d'equipaments on s'identifiquin els més adients per donar suport a les diverses funcions d'aquest espai complex, tot tenint en compte les necessitats i aspiracions relatives a la millora de la qualitat de vida que comparteixen la població que hi treballa i els seus habitants (i per extensió, tota la població de la ciutat metropolitana).

Un exemple concret d'un equipament d'aquestes característiques fóra una talaia amb visió panoràmica de 360º sobre el conjunt dels espais naturals i agrícoles del delta del Llobregat, les zones industrials, els nuclis urbans, l'aeroport, el port i les demés infraestructures del territori, amb funcions didàctiques, d'anàlisi crítica i de divulgació. A més, un equipament d'aquesta mena esperonaria de ben segur l'aparició de noves activitats científico-tècniques de R+D+i i emprenedoria sobre temes com ara les tecnologies d'observació de sistemes naturals i territorials.

EIX 4:
INFRAESTRUCTURES I ACTUACIONS DE SUPORT

INFRAESTRUCTURES DE SERVEIS

Impulsor del projecte
Ajuntament de Barcelona
Ajuntament del Prat de Llobregat
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat
AMB i altres gestors de les xarxes

Termini estimatiu
Diversos terminis parcials fins 2025

Descripció
La dotació de serveis és un actiu territorial cabdal, un element clau per a garantir el dinamisme econòmic d'un àmbit concret i un dels principals factors de localització o manteniment de les activitats productives.

En els treballs de diagnosi s'han detectat fragilitats en diverses xarxes d'infraestructures de serveis que, amb l'execució de determinades actuacions, podrien augmentar sensiblement la garantia i qualitat dels subministraments. Les actuacions proposades són:

- **Noves interconnexions de la xarxa d'aigua potable del sistema Prat i el sistema Ter-Llobregat:** El sistema d'abastament d'Aigües del Prat, que dóna servei al municipi del Prat de Llobregat, s'alimenta en la seva major part (70% del consum total, segons dades de 2017) de pous oberts al municipi. La resta prové del sistema Ter-Llobregat a través d'una única connexió a l'alçada de Mercabarna. Aquesta connexió obre les portes a un sistema amb majors garanties de subministrament i menys limitacions, en tant que permet fer arribar aigua al sistema Prat del Llobregat, del Ter i de la dessalinitzadora. Les previsions de disponibilitat de recursos i consum apunten a què aquesta segona font haurà d'adoptar un protagonisme més gran, amb la qual cosa es fa necessari reforçar l'actual connexió amb una segona, a l'alçada de la B-20, així com executar un nou ramal de 1.750 m per a mallar la xarxa principal. Les actuacions estarien a càrrec d'Aigües del Prat i Aigües Ter-Llobregat.

Es preveu un termini d'obra de 7 mesos i un pressupost de 2 M euros.

- **Eliminació de punts crítics de la xarxa de clavegueram i drenatge:** Millores en la xarxa de clavegueram i drenatge. El Pla integral de clavegueram de Barcelona (PICBA) posa de relleu la precària situació en què es troben dos punts de la xarxa primària de sanejament a l'àmbit de Gran Via-l'Hospitalet: el tram del col·lector que creua la C-31 a l'alçada de la Rambla de la Marina i el canal que circula a cel obert entre la Ronda Litoral i la terminal ferroviària de Can Tunis a l'alçada de les oficines del CZFB. En tots dos es produeixen desbordaments per pluges associades a períodes de retorn superiors a 10 anys. Pel que fa al canal la situació s'agreuja pel fet de ser un canal a cel obert per on hi circulen aigües residuals, amb formigonat només parcial i fins i tot amb un tram de 50 m a contrapendent, el que representa unes condicions higièniques i hidràuliques deficients. Per solucionar aquestes deficiències, el PICBA proposa substituir el canal per un calaix de formigó de 4x2,5 m. Per al tram de col·lector sota la C-31, que queda dins l'àmbit del soterrament d'aquesta via, es proposa com a escenari final el reforç de la seva capacitat amb un nou col·lector paral·lel a l'actual traçat. L'execució d'aquest col·lector afectaria la funcionalitat de la C-31, amb la qual cosa resulta necessari coordinar la seva construcció amb les actuacions que s'hagin de menester en aquesta via. D'altra banda, la bassa interceptora i de laminació d'aigües que el Ministeri de Medi Ambient va construir entre els anys 2008 i 2010 aigües amunt de la llera desviada del Llobregat per a millorar la capacitat hidràulica del riu i reduir els riscos d'inundació de l'àmbit de Gran Via sud, Mercabarna i la Zona Franca mai no ha entrat en funcionament. Les instal·lacions, sense vigilància ni manteniment, han sofert molt vandalisme i és imprescindible la seva reparació prèviament a l'inici de la seva operació (la qual escauria a l'AMB per encomana de l'ACA un cop l'Agència hagués recepcionat l'obra del Ministeri). El pressupost estimat de les actuacions esmentades és el següent:
  - Cobriment del canal a cel obert (a càrrec del Consorci de la Zona Franca): 2 M euros.
  - Desdoblament del col·lector sota la C-31 (a càrrec de l'AMB): 5,5 M euros.
  - Reparació de la bassa interceptora i de laminació (a càrrec del Ministeri de Medi Ambient): 1,5 M euros.

- **Mallat i connexió de la xarxa elèctrica de la "bossa Llobregat" amb la de la "bossa Barcelona" i augment de la connectivitat de la subestació de la ZAL:** L'esborrany inicial no aprovat de la planificació elèctrica de l'Estat pel període 2012-2020 preveia la construcció d'un binode de 220 kV a Sants i que aquest fos el punt de connexió entre la "bossa" del Llobregat i la del pla de Barcelona. Aquesta connexió amb la subestació de Sants s'hauria de fer amb dos circuits de 220 kV des de les subestacions de Zona Franca i Hospitalet. La planificació aprovada (2015-2020) no preveu aquesta nova connexió que permetria el mallat de la "bossa" Llobregat, però cal recuperar-la per poder incrementar la seguretat en el subministrament elèctric de la plataforma econòmica del delta del Llobregat. El pressupost estimat de l'actuació a càrrec de Red Eléctrica de España, és de 65 M euros.
- **Augment del mallat de la xarxa de gas als polígons de l'àrea:** Una de les mesures per a augmentar la garantia de subministrament d'una xarxa de serveis és donar-li estructura mallada, de manera que una mateixa escomesa o ramal es pugui alimentar des de diferents punts. En l'àmbit de la plataforma econòmica del

delta del Llobregat, la majoria d'indústries que utilitzen gas en els seus processos productius estan connectades a la xarxa d'alta pressió, la qual es caracteritza pel subministrament punt a punt i el seu mallat reduït (tot i ser la principal xarxa d'abastament en l'àmbit, només el 12% de la xarxa en alta està mallat). Per augmentar la garantia es planteja augmentar el mallat de la xarxa connectant límits de xarxa que estan en antena tot i estar relativament propers, amb independència que en els trams intermedis hi hagi o no demanda. L'execució d'aquesta actuació aniria a càrrec de Gas Natural Distribució. El pressupost estimatiu és de 6 M euros.

- **Definició del traçat i execució del segon oleoducte de connexió entre els dipòsits d'hidrocarburs del port i l'aeroport:** El subministrament de combustible a l'aeroport de Barcelona es realitza a través d'una única conducció que connecta l'aeroport amb els dipòsits d'hidrocarburs del port. En previsió d'un increment futur de la demanda i d'augmentar la garantia de subministrament, la Compañía Logística de Hidrocarburos, explotadora de la infraestructura, va iniciar l'any 2010 la tramitació d'un projecte d'autorització d'instal·lacions amb una proposta de traçat per al seu desdoblament. La proposta va ser àmpliament discutida entre els diferents actors implicats, sense que s'arribés, però, a un acord. Caldrà consensuar el traçat definitiu d'aquesta infraestructura en funció dels requisits de seguretat, compatibilitat amb altres serveis i servituds que generarà, tot tenint en compte els desenvolupaments infraestructurals i urbanístics que es preveu dur a terme en el corredor on s'implantarà. El seu pressupost estimat és de 17 M euros.

GESTIÓ INTEGRAL DE LA LLERA DESVIADA DEL LLOBREGAT

Impulsor del projecte
Agència Catalana de l'Aigua

Termini estimatiu
Desembre 2018 (per a l'inici del programa de gestió integral)

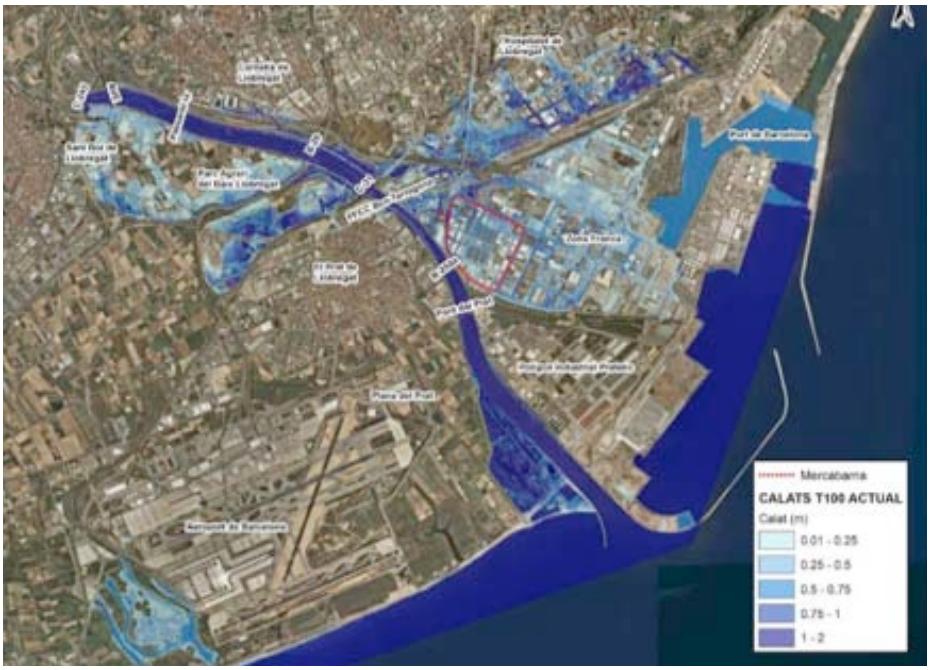
Descripció
L'endegament i desviament del tram final del riu Llobregat es va projectar amb una secció suficient per a garantir el desguàs dels cabals de les avingudes de càlcul. No obstant això, l'ACA no ha implementat un programa regular per al manteniment de la secció hidràulica i aquesta s'ha anat aterrant per efecte del transport sòlid natural del riu i les aportacions extraordinàries de sediment (degudes a obres com ara el pont de Nelson Mandela).

El volum de material que s'ha dipositat a llera desviada d'ençà que es va construir és de l'ordre d'un 1M m^3, i les simulacions numèriques realitzades evidencien que en aquestes condicions, el sector Gran Via Sud, Mercabarna i el polígon de la Zona Franca poden arribar a inundar-se —per desbordaments del marge esquerre aigües amunt en augmentar l'alçada de la làmina d'aigua— amb l'avinguda teòrica de 100 anys de període de retorn[3], cosa que no passa quan es modelitza la propagació d'aquesta avinguda suposant els calats de projecte al tram desviat. Cal dir, però, que aquest és un risc "teòric". Molts experts qüestionen que els cabals oficials de referència puguin arribar mai a produir-se efectivament al curs baix del Llobregat, a la vista de l'evolució de la pluviometria i els aprofitaments a la conca i atesa la transformació que s'ha operat en la vall mitjana al llarg de les darreres dècades, període durant el qual s'han construït nombroses infraestructures (sobretot de transport i comunicacions) al llarg i al través del riu.

Des d'una altra òptica, és evident que el sediment que es queda dipositat a la llera desviada no arriba a la costa i que, per tant, no s'incorpora a la dinàmica litoral que temps enrere permetia l'equilibri sedimentari de les platges situades a ponent del riu[4].

Però per altra banda, moltes de les illetes i àmbits d'aiguamoll que han aparegut a les zones aterrades han de ser contemplades com a nous actius ecològics, tota vegada que han esdevingut hàbitats idonis per a les aus i altres espècies de la fauna del delta.

[3] Suposant els calats actuals i la hipòtesi més desfavorable de bloqueig de tots els sistemes de drenatge.
[4] L'endegament de la desembocadura amb espigons llargs, que és un disseny de bona pràctica en termes d'eficàcia hidràulica, ha introduït un element important de dificultat per a l'arribada a les platges del sediment transportat pel riu, tota vegada que la secció de descàrrega s'ha desplaçat cap a mar endins.



Per tot plegat, cal posar en marxa un programa de gestió integral de la llera desviada del Llobregat sobre la base d'un consens previ entre l'administració hidràulica i mediambiental i tots els actors incumbents quant al "mapa desitjat" per a la llera desviada, l'esquema de transvasament de sediment de la conca a la franja litoral i les actuacions de preservació i manteniment dels hàbitats naturals.

CONNEXIÓ DE LA XARXA VIÀRIA ESTRUCTURANT AL NOU ACCÉS SUD AL PORT

Impulsor del projecte
Ajuntament de Barcelona
APB

Termini estimatiu
Diversos terminis parcials fins 2025

Descripció
La construcció del nou accés viari per a vehicles pesants pel marge esquerre del Llobregat i la llera antiga del riu, a càrrec del Ministeri de Foment, és una actuació estratègica per al Port. Però perquè aquest accés pugui beneficiar el conjunt de la plataforma econòmica del delta del Llobregat, cal establir connexions entre la nova via i la xarxa viària estructurant de l'àmbit que permetin la millora del mallat d'aquesta, així com optimitzar les relacions de mobilitat amb la xarxa bàsica amb la conseqüent reducció de les externalitats (per disminució de les longituds de recorregut).

Cal tenir en compte, a més, que el traçat projectat pel Ministeri no contempla la reposició dels guals que existien sobre la llera antiga del Llobregat (el del carrer F -ja interromput i fora de servei- i el gual que connecta els carrers A i 114).

Es proposa dur a terme dues actuacions en fases diferenciades:
- **Fase 1: Nus de connexió carrer A – carrer 114:** Execució d'un pas superior sobre l'autovia per mantenir la connexió existent entre els carrers A i 114 i amb ramals d'incorporació i sortida al nou accés, completat amb altres connexions amb el polígon Pratenc i la Zona Franca.
- **Fase 2: Nus de connexió carrer E – nou pont de Nelson Mandela:** Es contempla la connexió del carrer E de la Zona Franca amb la rotonda est del nou pont sobre el Llobregat mitjançant un pas superior i d'aquest amb el nou accés al port.

L'escenari ideal fóra poder executar la Fase 1 sincronitzadament amb el nou accés al port i deixar la Fase 2 per quan s'hagi obert el perllongament del carrer E fins el carrer 2. En qualsevol cas, la geometria proposada per a aquestes actuacions hauria de ser presa en consideració a l'hora de reposar els serveis afectats per la construcció del nou accés, a fi que es pugui facilitar la inserció posterior dels nusos. La realització de les actuacions hauria de ser fruit d'un conveni interadministratiu entre el Ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya, l'APB, l'Ajuntament de Barcelona i l'Ajuntament del Prat de Llobregat on s'establissin les responsabilitats quant a l'execució i el finançament de les obres.

PASSEIG DEL PEU DE MONTJUÏC

Impulsor del projecte
Ajuntament de Barcelona
Ministeri de Foment
APB

Termini estimatiu
Desembre 2025[5]

Descripció
La construcció de la Ronda Litoral en els anys setanta i vuitanta i la transferència de tots els fluxos de mobilitat al viaducte elevat del Morrot va suposar la residualització i discontinuïtat del viari a cota de ciutat i la interrupció dels trajectes entre els barris de Port i el centre urbà en modes actius i en transport públic.

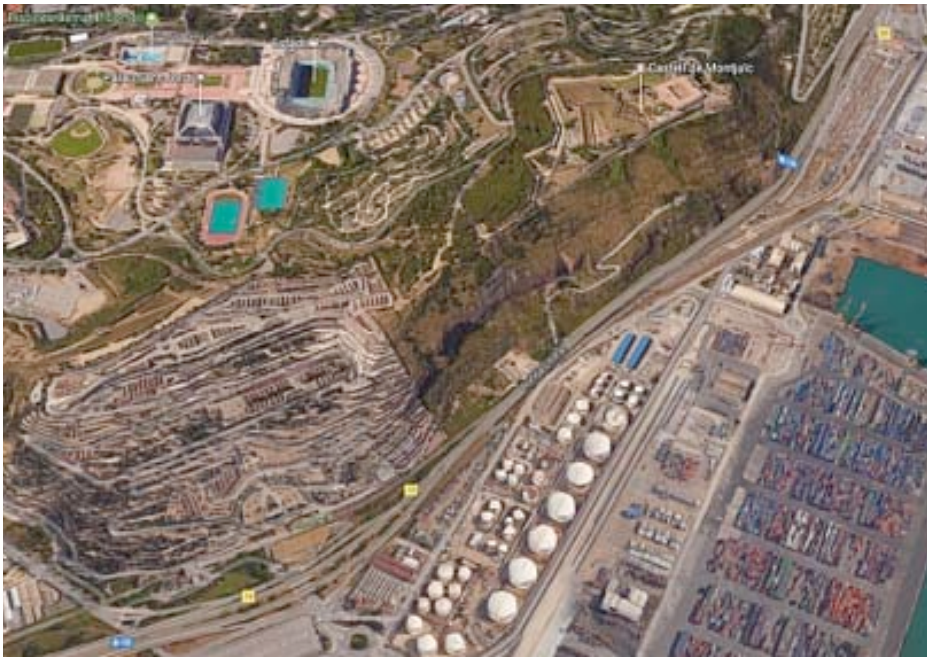
Per tal de recuperar la connectivitat integral a través d'aquest corredor, es proposa la construcció d'un nou passeig del peu de Montjuïc que enllaci el passeig de Josep Carner amb el carrer Mare de Déu de Port, el passeig de la Zona Franca i el carrer A.

Aquesta actuació ha de permetre:
- Millorar la integració de la Marina del Prat Vermell i la Zona Franca a la ciutat.
- Regenerar els espais naturals degradats del peu de mont.
- Facilitar l'accés a peu a Montjuïc a través del Morrot, la qual cosa pot contribuir a vivificar aquesta façana de la muntanya.

El passeig es visualitza com un corredor urbà amb diferents usos de ciutat. Discorreria amb un traçat sensiblement paral·lel al viaducte actual per la banda mar i implicaria la desaparició de la terminal ferroviària del Morrot i del ramal que la connecta amb l'estació de Can Tunis (per bé que mantenint la connexió entre Can Tunis i els molls Costa i Contradic) en la seva formalització definitiva.

[5] Termini per a la implantació definitiva del Passeig.

L'espai que quedi alliberat d'usos ferroviaris en la situació final pot esdevenir un nou àmbit amb usos compatibles amb l'activitat portuària que siguin d'interès comú per a la ciutat i el Port de Barcelona.



OBERTURA DEL CARRER E

Impulsor del projecte
Ajuntament de Barcelona
Consorci de la Zona Franca

Termini estimatiu
Desembre 2021[6]

Descripció
L'obertura del carrer E entre el carrer 3 i la rotonda on conflueixen l'avinguda del Parc Logístic, el carrer 2 de la Zona Franca i el carrer de la Pedrosa de l'Hospitalet de Llobregat a través del parc de proveïdors de Seat i el parc logístic és una actuació contemplada en l'esquema viari horitzó del Pla de millora urbana del sector BZ de 2011, per bé que el PMU no en va qualificar la traça com a sistema.

Aquesta actuació és estratègica per partida doble: dona continuïtat i connectivitat a un nou eix estructurant de la plataforma econòmica del delta del Llobregat i habilita un trajecte alternatiu per als viatges entre Barcelona i el polígon de la Zona Franca, la ZAL i Mercabarna que ara discorren pel carrer A o bé per la Gran Via.

Correspon al CZFB la gestió del sòl necessari per a aquesta actuació i la seva execució, la concreció de detall de la qual a nivell de projecte resta supeditada als condicionants que es derivin dels acords que el Consorci pugui subscriure amb tercers.

[6] Inici del procés de gestió del sòl per part del CZFB.

Impulsor del projecte
Ajuntament de Barcelona
Consorci de la Zona Franca

Termini estimatiu
Desembre 2023

Descripció
A la banda mar de la Ronda Litoral, entre el carrer 3 i el passeig de la Zona Franca, hi ha dos àmbits d'activitat (el sector A del PIZF i la "façana" del parc logístic) desconnexos entre sí i amb dèficits de comunicació. L'avinguda del Parc Logístic arrenca del carrer 3, però tot just mor a la rotonda on conflueixen el carrer 2 i el carrer de la Pedrosa de l'Hospitalet de Llobregat (via a la qual es troben els terrenys de la "City Metropolitana" que donaran continuïtat a l'eix plaça Europa – avinguda Joan Carles I en el futur).

Es proposa la vertebració del "front de ronda" al qual pertanyen els dos àmbits esmentats més amunt mitjançant el perllongament i connexió de l'avinguda del Parc Logístic amb els carrers 1 i 62 i la seva transformació en un vial de qualitat urbana. Caldrà projectar-lo com un corredor multimodal i caminable, que proporcioni una experiència de confort i seguretat als seus usuaris i generi un paisatge que convidi a la interacció.

Aquesta actuació requerirà una modificació puntual del PGM, la qual, pot incorporar també, si s'escau, determinacions que consolidin l'orientació del corredor de front de ronda cap a usos específics.

Impulsor del projecte
Ministeri de Foment (ADIF)
APB

Termini estimatiu
Diversos terminis fins 2025

Descripció
En els propers anys hi haurà una profunda transformació de la xarxa ferroviària de mercaderies en l'àmbit del port, principalment per l'execució dels nous accessos ferroviaris sud i de les diferents terminals previstes a l'antiga llera del Llobregat i el marge esquerre de la llera desviada pel Pla territorial metropolità de Barcelona.

Això afegirà una major complexitat a la xarxa actual, per la qual cosa és necessari que les diferents connexions, terminals, etc. es construeixin de manera coordinada.

Les actuacions que s'albiren són:
a. Nou accés ferroviari sud al port de Barcelona: Consisteix en un nou accés pel marge esquerre del Llobregat en amples estàndard i ibèric.
Les bases tècniques del projecte van ser fixades en un conveni interinstitucional l'any 2013 que preveia aprofitar un tram de l'actual via de FGC, d'ample mètric. Aquesta solució limita molt la capacitat ferroviària perquè aquest tram seria de via única, i planteja altres problemàtiques importants com són la limitació del gàlib, la implantació i operació dels sistemes de senyalització i seguretat per a tres amples de via i el règim d'explotació compartida entre diferents operadors. El Ministeri de Foment ha anunciat recentment que desestimava la solució del conveni de 2013 i reprenia l'esquema en doble via de l'estudi informatiu de 2007. Les responsabilitats quant a l'execució de la infraestructura estan distribuïdes entre ADIF i l'APB.
b. Ramal ferroviari del carrer 4: El manteniment del ramal del carrer 4, malgrat l'obertura del nou accés ferroviari sud, té un seguit d'avantatges importants: maximitza l'eficiència de la xarxa ferroviària del port, representa una garantia de connexió amb la platja de vies d'E/R de Can Tunis i és una alternativa en cas d'incidències que puguin bloquejar el nou accés pel marge esquerre del Llobregat. A més, seguirà sent imprescindible per accedir a algunes de les terminals i àrees d'operacions portuàries. El manteniment i l'operació d'aquest ramal es troben en una situació de fragilitat administrativa. Per resoldre aquesta situació és prevista la signatura d'un conveni entre el CZFB, el Port de Barcelona i ADIF on es fixaran nous procediments pautats que assegurin el correcte manteniment de la infraestructura i el control de la circulació, així com l'execució de les inversions de reposició i millora de la via i dels passos a nivell. Es preveu així mateix una "inversió de posada a zero" de la infraestructura i dotar el ramal també d'ample UIC.
c. Esquema horitzó de terminals E/R, C/D i terminal substitutòria del Morrot: El nou esquema de terminals s'articularà a través d'un bucle ferroviari format per una via interior d'ADIF operant en règim general i una altra via paral·lela exterior del port que funcionarà en règim de maniobres. Hi ha previstos dos parells de terminals E/R – C/D que ocuparan el marge esquerre de la llera desviada i el corredor a redors de la terminal de contenidors del moll Prat.
Les principals problemàtiques que presenta la terminal del Morrot en la seva configuració actual són la limitada longitud de les vies (d'uns 400 m), que no és possible ampliar; el dèficit d'espai per apilar contenidors; i el fet que la major part del tràfic hi accedeixi per la plaça del Carbó, generant disfuncions en el trànsit de ciutat.
Els organismes implicats en el trasllat de la terminal del Morrot són el Ministeri de Foment, ADIF, APB i l'Ajuntament de Barcelona. El protocol subscrit pel Ministeri, ADIF i l'Ajuntament l'any 2015 preveia que l'administració municipal promouria un desenvolupament urbanístic de caire terciari dels terrenys avui ocupats per la terminal del Morrot i que aquesta es traslladaria a Can Tunis, essent responsabilitat de l'Ajuntament compensar a ADIF per la reposició de la instal·lació i la transmissió de la titularitat del sòl. S'ha formulat, però, una tesi diferent per a la transformació de l'àmbit (veure projecte del passeig del peu de Montjuïc) i escau, per tant, reconsiderar el precitat protocol tot explorant un nou marc de col·laboració que també inclogui el Port de Barcelona. La ubicació que el Port planteja per a la terminal substitutòria de les instal·lacions del Morrot és a la part baixa de la llera antiga del Llobregat.

Impulsor del projecte
APB
Societat mixta SNCF - entitats públiques

Termini estimatiu
Gener 2021

Descripció
El Pla territorial metropolità de Barcelona preveu que es destinin els terrenys de la llera antiga del Llobregat a la implantació del sistema de terminals ferroviàries definit pel Pla director ferroviari del Port de Barcelona, concretament, una terminal de càrrega i descàrrega a la banda d'aigües amunt i una de recepció i expedició a la part baixa. L'APB ha anat duent a terme, al llarg dels darrers anys, un seguit d'actuacions de gestió ambiental per al trasllat de les comunitats faunístiques i d'adaptació dels terrenys de la llera a la destinació planificada que han suposat la desaparició de la zona d'aiguamolls que hi romania després de desviar el riu i la inutilització de la llera antiga com a "sobreeixidor" del curs principal.

Reconceptualitzar l'esmentada terminal de càrrega i descàrrega com a terminal multimodal de ferroutage significa ampliar la seva utilitat a tràfics de semiremolcs (tràilers) amb origen i/o destinació a l'àmbit de la plataforma econòmica del delta del Llobregat que actualment es desenvolupen per carretera. No es pretén, ni és previsible per la seva ubicació geogràfica, que aquesta terminal pugui exercir un "efecte crida" rellevant sobre les relacions de transport de llarg recorregut (tràfics d'importació i exportació) que discorren per l'eix de l'AP-7, les quals poden accedir a serveis de ferroutage just a l'altra banda de la frontera (i en el futur, també a La Llagosta si mai s'hi arriba a construir una terminal multimodal anàloga malgrat els coneguts inconvenients tècnics i pressupostaris de la seva ubicació temptativa -la connexió amb l'AP-7 s'ha de fer per la C-17 i la C-59 i s'ha de menester la construcció d'un complicat ramal ferroviari de connexió amb la línia UIC, la qual discorre a l'altra banda de la C-33).

L'objectiu central del projecte és, doncs, desviar de la carretera al ferrocarril trànsits en camió amb origen i/o destinació a l'àmbit de la plataforma econòmica del delta del Llobregat —com per exemple exportacions de producte fresc de Mercabarna cap a França i altres països europeus—, addicionals als fluxos de mercaderia contenerització que ja es vehiculen mitjançant els serveis ferroviaris convencionals, a fi de maximitzar la reducció de les externalitats associades a la mobilitat de mercaderies. El ferroutage és una tecnologia de mobilitat molt més sostenible que el transport per carretera, i a més afavoreix la descongestió de les vies per on s'encaminaven els tràfics que capta (en el nostre cas, la Ronda Litoral i la C-31 entre d'altres).

La terminal serà d'us públic i es preveu que es desenvoluparà, sobre sòl concessionat per l'APB, per una societat mixta participada majoritàriament per l'operador públic de la xarxa ferroviària francesa i amb una presència significativa de diverses entitats públiques interessades en el projecte.

L'entrada en servei de la terminal podria ser pel 2021 en la mesura que els nous accessos ferroviaris al port per la llera desviada del riu ja estiguin operatius en aquesta data, o bé es pugui habilitar un itinerari alternatiu pel ramal del carrer 4. En una primera fase s'operarien serveis llançadora d'autopista ferroviària a París i Calais, a raó de 3 trens per sentit i dia en cada relació.

GESTIÓ DELS RISCOS INDUSTRIALS

Impulsor del projecte
Ajuntament de Barcelona
Generalitat de Catalunya (DGPC)

Termini estimatiu
Procés d'execució continuada

Descripció
Inici d'un procés de millora continua per avaluar, identificar i reduir els principals riscos industrials de la plataforma econòmica del delta del Llobregat i desenvolupar mesures que incrementin la resiliència dels serveis, infraestructures i activitats econòmiques de la zona.

D'acord amb els estudis desenvolupats durant la diagnosi, els riscos de major impacte són el risc químic i els riscos associats al transport viari i ferroviari de mercaderies perilloses.

El procés de millora continua proposat s'haurà de concretar en un Pla de gestió del risc i resiliència i la constitució d'una taula de treball i seguiment que pugui actualitzar l'avaluació dels diferents perills i proposar la implementació de les mesures que se'n derivin enfocades a millorar la resiliència.

Les mesures hauran d'incidir en les tres fases de la gestió del risc: prevenció, adaptació i recuperació.

a. Prevenció: Mesures adreçades a reduir el perill o la vulnerabilitat de les infraestructures i que, per tant, permetin que es minimitzi l'afectació als diferents elements.
b. Adaptació: Mesures focalitzades principalment en els serveis i les xarxes d'infraestructures, orientades a què en el moment en què es produeixin incidents, aquests només afectin a elements concrets sense comprometre el bon funcionament general dels sistemes.
c. Recuperació: Mesures que permetin un restabliment de l'equilibri i funcionament de les infraestructures i serveis, un cop s'ha produït l'incident amb totes les seves afectacions directes i indirectes, de la manera més eficient i ràpida que sigui possible.

Per encetar i desenvolupar el projecte de gestió dels riscos industrials és imprescindible la implicació i col·laboració dels cossos de Protecció Civil i Bombers així com dels operadors de serveis i infraestructures i les empreses que operen establiments on es desenvolupen activitats amb potencial de risc.

PUNTS DE TROBADA DE LA CIUTADANIA

Impulsor del projecte
Organitzacions ciutadanes

Termini estimatiu
Procés d'execució continuada

Descripció
Establiment de nous llocs de debat transversal entre tots els col·lectius socials implicats en allò que passa al territori de la plataforma econòmica del delta del Llobregat.

Els Districtes, en els seus respectius àmbits territorials, poden actuar com a punts de suport material i administratiu de les iniciatives ciutadanes que sorgeixin, si s'ha de menester la seva participació. D'altra banda, aquestes estructures administratives de base territorial són interlocutores privilegiades pel seu caràcter proper i per la naturalesa transversal i generalista de la seva gestió. Però necessàriament, si es volen construir nous espais de debat i iniciativa que interpel·lin les dinàmiques i els actors d'aquest àmbit complex de la ciutat metropolitana, el primer pas només el pot donar la ciutadania.

TAULES SECTORIALS

Impulsor del projecte
Oficina estratègica de l'àmbit del Pla del delta del Llobregat

Termini estimatiu
Procés d'execució continuada

Descripció
A dia d'avui no hi ha, en molts àmbits de la vida de la plataforma econòmica del delta del Llobregat —entesa com a un subsistema metabòlic complex de la urbs metropolitana—, un fòrum on les administracions públiques i els operadors del territori puguin discutir i consensuar les solucions als problemes sectorials existents. En són excepcions la Comissió de Seguiment Mediambiental del Conveni de 1994 i la Taula de Mobilitat del Delta del Llobregat. La primera té un reconeixement institucional i unes regles del joc que dimanen del conveni precitat i de la normativa sectorial sobre medi ambient. Quant a la segona, el pla de mobilitat de referència (de 2007) està obsolet, les administracions territorials de mobilitat i transport no l'han empoderada i hi manquen actors clau com ara el Port, l'Aeroport i Fira de Barcelona.

Es tracta, doncs, d'identificar els àmbits temàtics on escau impulsar nous espais de diàleg i concertació i posar-los en funcionament, així com d'establir ponts entre les taules existents i les dinàmiques derivades de l'estratègia que es desenvolupa en aquest document. En el cas de la Taula de Mobilitat del Delta del Llobregat, el que cal fer és corregir els dèficits que s'han apuntat més amunt i rellançar-la amb energia.

L'Oficina estratègica de l'àmbit del pla del delta del Llobregat és segurament un lloc des d'on es poden engegar eficaçment processos de col·laboració tècnica entre les entitats que hi hagin de concórrer necessàriament.

GOVERNANÇA COL·LABORATIVA

Impulsor del projecte
Ajuntament de Barcelona, en col·laboració amb
les administracions territorials de l'àmbit

Termini estimatiu
Procés d'execució continuada

Descripció
L'Ajuntament de Barcelona té una posició decisiva al si de diversos operadors públics de la plataforma econòmica del delta del Llobregat (Mercabarna, Fira de Barcelona, CZFB), la qual cosa fa que el govern municipal pugui incidir de manera eficaç i estable sobre la praxi d'aquests agents i col·laborar-hi positivament. La situació és ben diferent en els ens adscrits al Ministeri de Foment (Port de Barcelona, Aena i ADIF) ja que les previsions de l'article 6.1 de la Llei estatal 1/2006 —pertanyent al corpus de la Carta Municipal— no han estat desenvolupades.

El perfeccionament de la governança dels operadors públics segons l'esperit de la Carta Municipal es podrà instrumentar, en un bon nombre de situacions, mitjançant un simple ajust de les normes internes existents (estatuts, reglaments de règim intern, etc.). En el cas dels operadors de grans infraestructures del grup Foment, però, caldrà forjar un pacte polític amb el govern de l'Estat per donar pas a un nou esquema de governança col·laborativa amb participació rellevant de l'Ajuntament i de les restants administracions territorials de l'àmbit.

Impulsor del projecte
Ajuntament de Barcelona

Termini estimatiu
Procés d'execució continuada

Descripció
De la mateixa manera que les accions de perfeccionament de la governança col·laborativa de cada operador públic han de menar a una major implicació de l'Ajuntament de Barcelona i altres administracions públiques en la definició i execució dels programes d'acció de cada ens de gestió, escau d'establir un espai de debat i concertació multisectorial entre les diverses entitats i les administracions del territori a la manera d'un "senat econòmic" de la plataforma econòmica del delta de Llobregat. Aquest és un àmbit idoni per a consensuar els paradigmes generals i abocar les iniciatives dels diferents actors i agents públics per tal de garantir la coherència de totes les visions i dels projectes estratègics entre si, els quals han de tendir a fer efectiva la vertebració de la plataforma com a barri productiu de la ciutat metropolitana.

El Comitè d'operadors del pla creat per l'Ajuntament de Barcelona en l'any 2015, al qual els operadors públics del territori participen voluntàriament, pot ser vist com l'embrió d'aquesta instància. Caldria incorporar-hi també els Ajuntaments del Prat de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat així com l'AMB i la Generalitat de Catalunya per poder desplegar tota la seva potència com a fòrum de debat i concertació transversal.

Estimativament, el conjunt de projectes estratègics proposats impliquen una inversió total de 1.808 M euros, en el benentès que hi ha tot un conjunt d'accions no quantificables en aquest estadi perquè són més pròpiament de gestió i governança que d'inversió en magnituds físiques, o bé perquè la seva quantificació requereix d'una anàlisi més aprofundida.

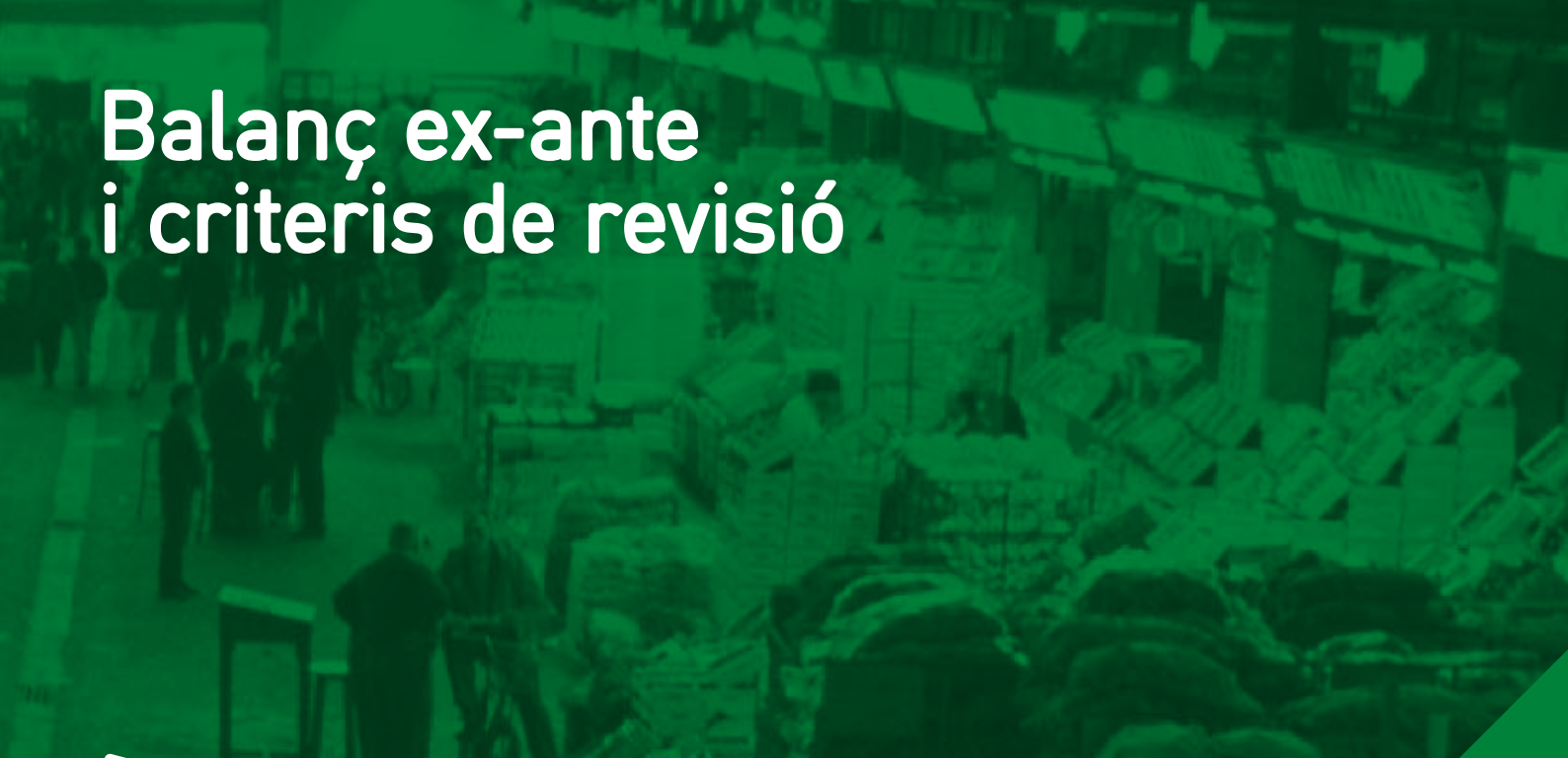
El detall del pressupost per eixos i per projectes s'il·lustra en el quadre següent:

PROJECTES	Pressupost total M€	
EIX 1: Reactivació dels espais generadors d'activitat i ocupació		
Parc industrial de PIMEs	20,00	
Mercabarna	85,00	
Nous sectors de la ZAL del Port de Barcelona	100,00	
Ciutat Aeroportuària	53,00	(1)
Promoció integrada dels polígons d'activitat econòmica	n.d.	
Observatori de tendències i seguiment de projectes	n.d.	
TOTAL	258,00	
EIX 2: Sostenibilitat		
Protecció dels espais naturals del delta del Llobregat	n.d.	
Lluita contra la intrusió salina i altres aplicacions ambientals	25,00	(2)
Aprofitament secundari de l'aigua regenerada per a usos industrials	15,00	(2)
Generació d'energia verda i mitigació d'externalitats per consum energètic	425,00	(3)
Accessibilitat en transport públic	245,00	(4)
Mobilitat ecoeficient	8,00	(5)
TOTAL	718,00	
EIX 3: Habitabilitat		
Marina del Prat Vermell	216,00	(6)
Corredors verds i connectors ecològics	61,00	
Nous espais lliures	n.d.	
Caminabilitat i vitalitat	n.d.	
Equipaments	n.d.	
TOTAL	277,00	
EIX 4: Infraestructures i actuacions de suport		
Infraestructures de serveis	99,00	
Gestió integral de la llera desviada del Llobregat	25,00	(7)
Connexió de la xarxa viària estructurant al nou accés sud al Port	45,00	
Passeig del peu de Montjuic	205,00	
Obertura del carrer E	10,00	
Front de ronda	18,00	
Xarxa ferroviària de l'àmbit del Port	123,00	(8)
Terminal multimodal de ferrocarril	30,00	(9)
Gestió dels riscos industrials	n.d.	
TOTAL	555,00	
EIX 5: Governança i participació		
Punt de trobada de la ciutadania	n.d.	
Taules sectorials	n.d.	
Governança col·laborativa	n.d.	
Consell d'operadors	n.d.	
TOTAL	n.d.	
TOTAL	**1.808,00**	

(1) Import estimatiu de les despeses d'urbanització pendents.
(2) Inversió equivalent a la suma de despeses de funcionament fins 2025.
(3) Inversió en instal·lacions fotovoltaiques a càrrec dels seus promotors, hipòtesi d'aprofitament del 50% del màxim potencial. fotovoltaic amb tecnologia estàndard.
(4) Inversió pendent en L10 indoent material mòbil i accés Rodalies T1.
(5) Valor estimatiu de les inversions en xarxa ciclable.
(6) Import estimatiu de les despeses d'urbanització pendents, a càrrec dels promotors.
(7) Inversió estimada de "primer establiment".
(8) Cost del nou accés ferroviari. No inclou la inversió corresponent al sistema de terminals.
(9) Inversió a càrrec de la societat promotora de la terminal.

Part IV

Balanç ex-ante i criteris de revisió



ELECCIÓ D'INDICADORS CLAU PER A LA MONITORITZACIÓ

En la part III s'ha descrit qualitativament l'horitzó que s'albira per la plataforma econòmica del delta del Llobregat albira pel 2025. Cal, però, completar la caracterització de l'escenari horitzó mitjançant **mètriques quantitatives** que permetin no solament dibuixar-lo d'una manera més nítida, sinó també comparar-lo objectivament amb la situació de partida i fer-ne un seguiment acurat en el temps.

Aquestes mètriques, o indicadors, han ser **representatives** dels objectius establers, i a la vegada **quantificables amb una metodologia replicable** —a un cost raonable— sempre que sigui necessari o es desitgi. Això darrer és un criteri important de selecció, ja que un indicador que no pugui ser "traçat" fàcilment en el temps esdevé inútil per més adient que sigui la seva concepció i definició.

Els indicadors que es proposen són els següents:

INDICADORS D'ACTIVITAT I OCUPACIÓ
Indicador
Sòl actiu al conjunt dels PAEs (ha)
Sostre amb activitat al conjunt dels PAEs (ha)
No. d'empreses amb activitat als PAEs
No. d'empreses amb activitat industrial als PAEs
No. d'establiments actius (naus) als PAEs
No. d'establiments actius (naus) del sector industrial als PAEs
No. de persones treballant als PAEs, llocs directes
No. de persones treballant en el sector industrial als PAEs, llocs directes

INDICADORS DE SOSTENIBILITAT
Externalitats agregades de les activitats dels PAEs i la mobilitat associada
Consum energètic (GWh/any)
Consum d'aigua potable (Hm^3/any)
Consum d'aigua regenerada (Hm^3/any)
Producció de residus (mt/any)
Emissions de GEH (t/any)
Emissions de NOx (t/any)
Accidents greus (per any)
Morts (per any)
Mobilitat viària de vehicles lleugers i pesants (veh·km/any)
Longitud de carrils bici (km
No. d'estacions de metro i ferrocarrils obertes
No. de parades de bus
No. de passatgers pujats a les estacions de metro i bus (pax/dia)
Població servida a 30' en transport públic

INDICADORS D'HABITABILITAT
Longitud de vials de nova urbanització a la Marina del Part Vermell (metres lineals)
No. d'habitatges construits a la Marina del Prat Vermell
Longitud de corredors verds als PAEs (metres lineals)
Superfície de voreres dels PAEs en estat deficient (m^2)
No. de punts de llum als PAEs (fanals)
No. de passos de vianants als PAEs

VALORS ANTICIPABLES DELS INDICADORS EN L'ESCENARI 2025

S'ha calculat el valor de tots els indicadors seleccionats per a la situació de referència (2015) i per a l'escenari horitzó (2025) mitjançant metodologies ad hoc.

Seria desitjable que es pogués traçar l'evolució futura de tots els indicadors a partir d'estadístiques oficials o de bases de dades de referència, però el gran dèficit estructural de dades territorialitzades d'activitat econòmica, ocupació, sostenibilitat i habitabilitat ens fa pensar que molt probablement caldrà reiterar l'ús de mètodes ad hoc similars als que s'han utilitzat aquí.

Els trets més destacats que es desprenen dels valors en l'escenari 2025 són els següents:

- Al conjunt dels PAEs, **es mobilitzen 125 ha de sòl industrial que estava ociós el 2015** i s'hi emprenen noves activitats econòmiques.
- **S'aprofita millor que ara el sòl industrial disponible** (increment de la ràtio m^2st/m^2sòl) i com a resultat augmenta el sostre actiu en un 22%.
- Als PAEs s'implanten **més de 300 noves empreses i es creen 8.300 nous llocs de treball directes**.
- **El sector manufacturer millora lleugerament la seva quota** en ocupació, nombre d'empreses i número d'establiments industrials.
- Els canvis que s'albiren en el mix elèctric i les mesures d'eficiència energètica i ambiental endegades en el sector industrial, juntament amb els projectes de l'estratègia adreçats específicament a la mitigació de les externalitats degudes al consum energètic, fan que **es sobrecompensin els impactes ambientals de l'increment d'activitat econòmica**.
- Gràcies a l'impuls de l'ecoeficiència en la mobilitat viària, als nous serveis de transport públic i a diversos projectes concrets de l'estratègia, **no hi ha un increment de la mobilitat total** malgrat la implantació de noves activitats econòmiques. La davallada en la mobilitat de turismes compensa la mobilitat addicional de vehicles pesants (que és de caire interurbà i afecta exclusivament a vies de la xarxa bàsica).
- La creixent ecoeficiència del parc de vehicles fa que **les emissions de NOx i PM10 davallin en l'horitzó 2025**. L'aprofitament del potencial fotovoltaic de les cobertes de les naus industrials produeix un **descens addicional del consum d'energia i les emissions de GEH**.

- En definitiva, malgrat l'augment d'activitat econòmica, **es redueix el consum d'energia així com el volum de les externalitats socioambientals *in situ* i associades a la mobilitat generada/atreta**. Això resulta possible gràcies a què a la tendència a una major ecoeficiència dels sectors productius i de les tecnologies de la mobilitat es superposa l'efecte positiu dels projectes de l'estratègia específicament adreçats a la mitigació de les externalitats.
- **La reducció de les emissions de GEH és prou intensa per compensar les emissions distals** que la mobilitat generada/atreta produeix a fora de l'àmbit.
- Es preserven tots els espais oberts que contempla el Pla Territorial Metropolità de Barcelona i **s'afloren 22 noves ha d'espais lliures amb prou entitat per desenvolupar una funció ecològica significativa**.
- La **Marina del Prat Vermell** desplega el seu potencial com a barri consolidat de la ciutat.
- Augmenta significativament la **cobertura de la xarxa de transport públic i l'accessibilitat amb bus i modes ferroviaris** a tot l'àmbit de la plataforma econòmica del delta del Llobregat.
- **S'estén d'una manera molt important la xarxa ciclable** i es resolen tots els colls d'ampolla existents en els itineraris per a bicicletes.
- **Augmenta de manera important la longitud de "corredors verds"** en els PAEs.
- **S'eliminen mancances d'urbanització dels PAEs** que generen dèficits objectius i subjectius de seguretat i confort.

[1] Inclou Mercabarna.

ACTIVITAT ECONÒMICA I OCUPACIÓ

Indicador	Situació 2015	Situació 2025	Variació abs.	Variació %
Sòl actiu al conjunt dels PAEs (ha)	924	1.049	125	+13,5
Sostre amb activitat al conjunt dels PAEs (ha)	540	660	120	+22,2
No. d'empreses amb activitat als PAEs[1]	1.682	2.000	318	+18,9
No. d'empreses amb activitat industrial als PAEs	169	210	41	+24,3
No. d'establiments actius (naus) als PAEs	1.118	1.300	182	+16,3
No. d'establiments actius (naus) del sector industrial als PAEs	174	210	36	+20,7
No. de persones treballant als PAEs, llocs directes[1]	46.688	55.000	8.312	+17,8
No. de persones treballant en el sector industrial als PAEs, llocs directes	13.288	16.000	2.712	+20,4

SOSTENIBILITAT				
Externalitats agregades de les activitats dels PAEs i la mobilitat associada[2]	Situació 2015	Situació 2025	Variació abs.	Variació %
Consum energètic (GWh/any)	5.428	5.019	-409	-7,5
Consum d'aigua potable (Hm^3/any)	165	161	-4	-2,4
Consum d'aigua regenerada (Hm^3/any)	0	3	3	n.a.
Producció de residus (mt/any)	1.046	1.046	0	0,0
Emissions de GEH (t/any)	1.311.333	1.083.751	-227.582	-17,4
Emissions de NOx (t/any)	2.182	1.292	-890	-40,8
Emissions de PM10 (t/any)	84	54	-30	-35,7
Accidents greus (per any)	20	17	-3	-15,0
Morts (per any)	2	2	0	0,0
Mobilitat viària total (M veh-km/any)[2]	1.023,1	1.001,8	-21,3	-2,1
Longitud de carrils bici (km)	38	62	24	+63,2
No. d'estacions de metro i ferrocarril obertes	16	26	10	+62,5
No. de parades de bus	167	180	13	+7,8
No. de passatgers pujats a les estacions de metro i bus (viatgers/dia)	67.148	85.000	17.852	+26,6
Població servida a 30' en transport públic[3]	346.681	372.126	25.445	+7,3
Superfície d'espais lliures i agrícoles amb funcionalitat ecològica (ha)	72	94	22	+30,6
Valors desagregats de les externalitats generades localment als PAEs (establiments i instal·lacions)	Situació 2015	Situació 2025	Variació abs.	Variació %
Consum elèctric (GWh/any)	1.291	1.075	-216	-16,7
Consum tèrmic (GWh/any)	2.866	2.720	-146	-5,1
Consum d'aigua potable (Hm^3/any)	165	161	-4	-2,4
Consum d'aigua regenerada (Hm^3/any)	0	3	3	n.a.
Producció de residus (mt/any)	1.046	1.046	0	0,0
Emissions de GEH (t/any)	980.042	771.484	-208.558	-21,3
Emissions de NOx (t/any)	753	715	-38	-5,0
Emissions de PM10 (t/any)	21	20	-1	-4,8
Accidents greus (per any)	1	1	0	0,0
Morts (per any)	0	0	0	0,0
Valors desagregats de les externalitats de la mobilitat viària associada a les activitats dels PAEs	Situació 2015	Situació 2025	Variació abs.	Variació %
Consum energètic (GWh/any)	1.271	1.224	-47	-3,7
Emissions de GEH (t/any)	331.291	315.113	-16.178	-4,9
Emissions de NOx (t/any)	1.428	577	-851	-59,6
Emissions de PM10 (t/any)	64	35	-29	-45,3
Accidents greus (per any)	19	16	-3	-15,8
Morts (per any)	2	2	0	0,0

HABITABILITAT				
Indicador	Situació 2015	Situació 2025	Variació abs.	Variació %
Longitud de vials de nova urbanització a la Marina del Prat Vermell (metres lineals)[4]	1.690	3.802	2.112	125,0
No. d'habitatges construits a la Marina del Prat Vermell[4]	42	4.884	4.842	11.528,6
Longitud de corredors verds als PAEs (metres lineals)	5.450	9.870	4.420	81,1
Superfície de voreres dels PAEs en estat deficient (m^2)	22.158	0	-22.158	-100,00
No. de punts de llum als PAEs (fanals)	1.203	1.410	207	17,2
No. de passos de vianants als PAEs	1.004	1.200	196	17,2

[2] Veure desagregació en quadres següents.
[3] En milers d'habitants. Centre de la isocrona 30': sector A de la Zona Franca.
[4] Hipòtesi 2025: els sectors 3, 8, 10 i 14 de planejament estaran acabats.

ANNEX: VALORS DESAGREGATS DE LA MOBILITAT VIÀRIA PER TIPUS DE VEHICLE I TRÀNSIT

	Escenari actual[5] Mobilitat (veh-km/any)		**Increment fins 2025[6]** Mobilitat (veh-km/any)		**Escenari 2025[7]** Mobilitat (veh-km/any)	
Mode	**Urbana**	**Interurbana**	**Urbana**	**Interurbana**	**Urbana**	**Interurbana**
Turisme	220.752.000	470.890.000	32.425.096	20.688.405	229.806.903	405.638.124
Moto	21.024.000	20.181.000	3.242.510	816.648	24.266.510	20.997.648
Autobús	7.008.000	13.454.000	926.431	544.432	7.934.431	13.998.432
Mercaderies lleugeres	66.576.000	117.722.500	9.727.529	5.172.101	76.303.529	122.894.601
Mercaderies pesades	35.040.000	50.452.500	-118.363	14.585.786	34.921.637	65.038.286
Total	350.400.000	672.700.000	46.203.203	41.807.371	373.233.010	628.567.090

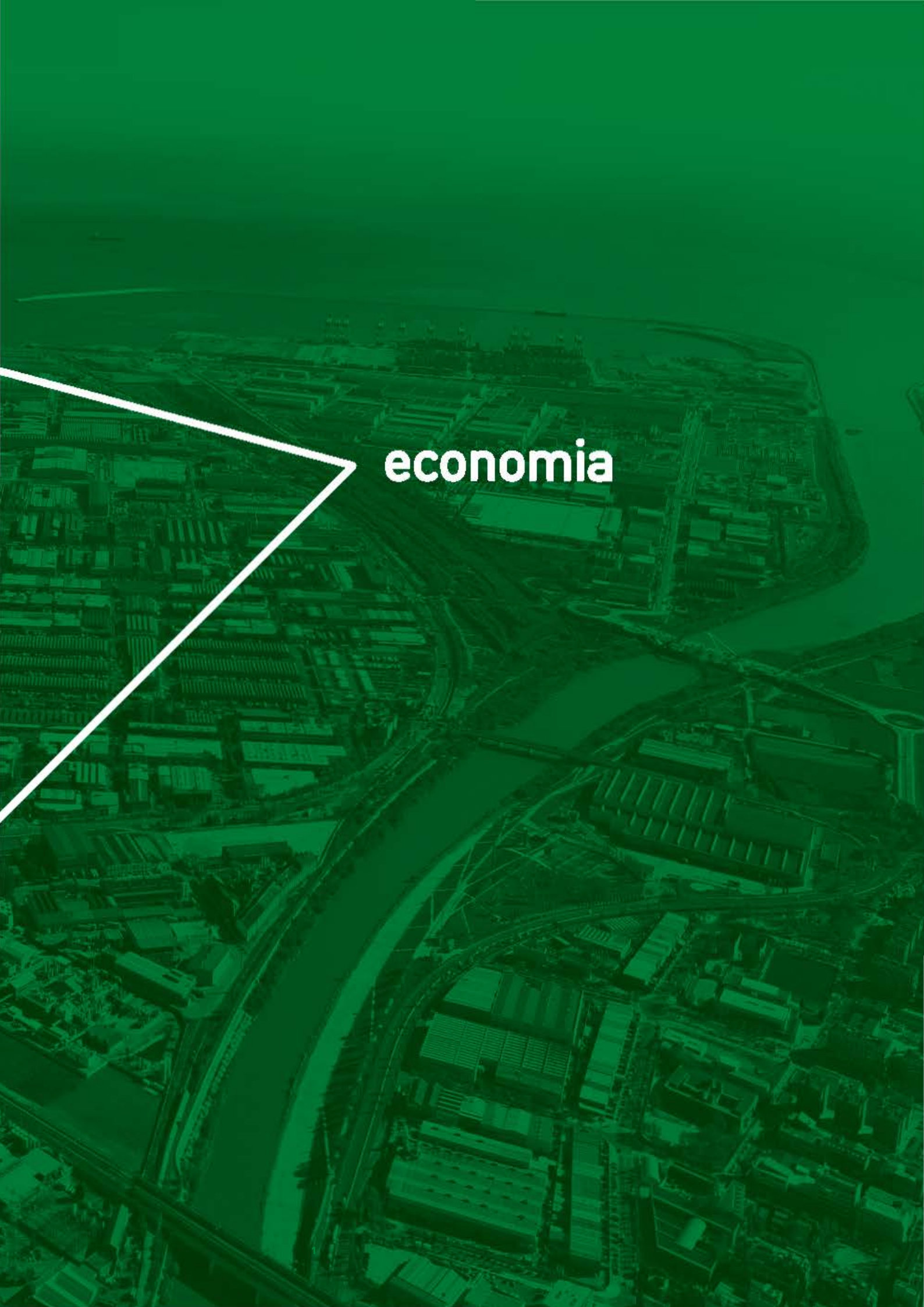
[5] 2015.
[6] Suposant manteniment de l'ocupació mitjana actual dels turismes.
[7] Amb ocupacions dels turismes segons fites del Pla director de mobilitat de la RMB i del Pla de mobilitat urbana de Barcelona pel 2018.

AVALUACIÓ EX-POST DE LES ACTUACIONS I BASES PER LA SEVA REVISIÓ

L'estratègia presentada té, pels seus objectius i la naturalesa dels seus projectes, una vocació "desenal". Els processos de redreçament ambiental, impuls econòmic i regeneració espacial que contempla tenen temps de latència dilatats i afrontaran en alguns casos inèrcies que no serà fàcil de capgirar amb rapidesa. Per aquest motiu se n'ha previst una vigència fins el 2025 sense prejudici de la seva pròrroga o novació més enllà d'aquest termini.

En plans de llarga durada, és bona pràctica l'establiment de procediments d'avaluació periòdica de l'acompliment dels objectius així com també l'establiment d'un termini concret per a l'adaptació de les determinacions del pla "a mitja vida", si escau. En aquesta línia, hom preveu l'emissió d'**informes bianuals de seguiment** a partir de les dades proporcionades per l'Observatori de tendències descrit a la part III de l'estratègia. D'altra banda, es preveu una **revisió al llarg del 2021** fonamentada en una **avaluació ex-post dels indicadors claus de seguiment** (realitzada amb les metodologies ressenyades en aquest capítol o amb d'altres anàlogues) i un examen crític del grau d'execució dels projectes.

sostenibilitat
habitabilitat


economia

Ajuntament de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

Ajuntament del Prat de Llobregat

BR BARCELONA REGIONAL AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ