



Metropolità i mediterrani

Una gestió metropolitana adequada és el primer pas per a teixir una xarxa humana i d'infraestructures que potenciï l'Arc Mediterrani. De tot plegat se'n va parlar la setmana passada en un seminari organitzat per l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa, a València.

Perquè un tot tinga força cal que cadascuna de les parts que el conformen gaudeixen també d'una certa fortalesa. I si el tot de què parlem és una euroregió de més de 60.000 quilòmetres quadrats, d'aspecte allargassat i amb dues grans urbs situa-

des a 350 quilòmetres de distància, caldrà concloure que en la gestió adequada d'aquestes dues grans urbs i les conurbacions corresponents està bona part del seu potencial i de la seua capacitat de projecció cap a l'exterior. Aquesta fou, a grans trets, la conclusió del seminari

que l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVEE) va organitzar dimarts passat a València i que portava per títol "València i Barcelona. La gestió de les àrees metropolitanes".

La trobada tenia l'objectiu d'avaluar com aquestes dues urbs han assumit el repte de convertir-se en ciutats globals, és a dir, el repte de ser l'epicentre de grans conglomerats urbans on les realitats demogràfiques, d'infraestructures i de gestió de serveis desborden molt l'àmbit estricte del terme municipal. La globalització ha tingut per efecte la urbanització del món. El 1900 només el 10% de la població mundial era urbana. El 1950 la proporció arribava al 29% i el 2008 es va travessar el llindar que deixa la ruralia en minoria. Resultat de

tot això ha estat la creació de grans conglomerats humans. Les ciutats ja no se circumscriuen als seus límits, sinó que s'expandeixen i obliguen els municipis que les envolten a urbanitzar-se. Pel seu propi poder d'atracció, les ciutats han esdevingut àrees metropolitanes. Els municipis que en formen part comparteixen –i són obligats a gestionar-les conjuntament– la política residencial, la localització d'indústries, les infraestructures de transport i tota mena de serveis, des de la recollida de residus al subministrament d'aigua.

La falta d'anticipació i de visió de futur dels gestors ha fet que les realitats metropolitanes s'hagen conformat sense un mínim sentit planificador. Les grans conurbacions han crescut durant els primers anys a la babalà, fins que la pròpia realitat ha exigint una organització més enllà de l'àmbit municipal. Els Estats Units foren el primer país a percebre-ho així. El seu model, tradicionalment dispers, d'assentament de la població va fer que ja al 1962, el Congrés aprovara una llei que obligava les grans conglomeracions sobrevingudes a unir-se per tal de desenvolupar projectes conjunts en matèria de transport i gestió de diversos serveis. “Als Estats Units és una obligació de tenir una planificació metropolitana!”, recorda Josep Vicent Boira, professor de la Universitat de València i expert en geografia regional. L'aposta per aquesta forma d'organització és tal que fins i tot la formació d'aquests *metropolitan planning organization* –nom genèric d'aquests organismes– és condició indispensable per a rebre fons estatals. Avui, a les cent àrees metropolitanes més grans dels Estats Units hi viu el 65% de la població i produeixen el 75% del producte interior brut.

Més tardanament, la Unió Europea també ha reconegut la importància de disposar d'una organització metropolitana adequada. Ho va fer en sengles dictàmens del Comitè Econòmic i Social, si bé en el cas de les instàncies europees han exercit un paper més de recomanació que no pas coercitiu, a diferència de l'altre costat de l'Atlàntic.

Campe qui puga. En el cas de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (Euram), les dues principals capçaleres no han abordat mai amb entusiasme la qüestió

de la gestió metropolitana. Ni València ni Barcelona no han assumit la importància d'una correcta gestió de les seues conurbacions, segons que van coincidir a assenyalar els experts que van participar en el seminari organitzat per l'Institut Ignasi Villalonga. Raons diverses expliquen el fracàs en aquest camp, segons que assenyala Josep Sorribes, professor d'economia urbana a la Universitat de València, si bé totes tenen més a veure amb els recels dels gestors polítics que no amb impediments tècnics. En primer lloc, els governs autonòmics tendeixen a mirar la creació d'àrees metropolitanes com una competència. En un àmbit més reduït, el de les diputacions, el xoc de trens encara és més palpable. “Diputacions i àrees metropolitanes són incompatibles”, diu Sorribes. En segon lloc, els municipis conceben les àrees metropolitanes i els ens que les representen com a organismes que els usurpen sobirania i, per tant, capacitat de decisió. “I això és molt perillós”, apunta Sorribes, “perquè cada alcalde té tendència a pensar que és el centre del món”. Finalment, la creació d'aquests ens entra quasi sempre en el joc dels partits polítics, que “miren amb desconfiança” uns tipus de governs que

el primer intent de crear-ne una –si bé una mica *sui generis*– data del 1946, quan va nàixer Gran València, un projecte d'àmbit supramunicipal amb un plantejament interessant però que, a la pràctica, no va tenir cap transcendència. Ja a l'etapa democràtica, Ajuntament de València i Generalitat es posaren d'acord per crear el Consell Metropolità de l'Horta, del qual s'esperava fins i tot que aportara un cert ordre urbanístic en el creixement de la conurbació de València. Es tractava de posar una mica de seny per no repetir les pautes de creixement que s'havien seguit els anys de més intensa recepció de l'allau migratòria. El Consell Metropolità, però, mai no arribà a reeixir a l'etapa dels socialistes i començà a precipitar-se cap a la inanició quan el Partit Popular accedí a l'ajuntament. La majoria dels ajuntaments de l'Horta formaven aleshores un cinturó roig, amb què difícilment un govern municipal del PP teòricament superior podia posar-se d'acord. El Consell Metropolità de l'Horta es desmantellà el 2000 i, d'aleshores ençà, els únics lligams que existeixen són tres organismes que gestionen transports, residus i subministrament d'aigua.



Un moment del seminari organitzat per l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa.

no són ni carn ni peix i que, a més a més, no gaudeixen d'un reconeixement legalment establert.

Tant València com Barcelona són exemples fefaents de com la intervenció d'aquests tres condicionants poden engegar a passeig els intents de crear una àrea metropolitana. En el cas de Valèn-

L'absència d'un organisme metropolitana també ha estat un llast en el cas de Barcelona. Les disputes polítiques van anorrear-lo. La malfiança de Jordi Pujol envers la Corporació Metropolitana de Barcelona, organisme creat per dotar d'un cert sentit l'àrea metropolitana, va sentenciar a mort un

organisme que feia la guitza a CiU. El president de la Generalitat va decidir de liquidar la Corporació, que presidia l'alcalde Pasqual Maragall, el 1987, en vista del poder que aquell organisme podia arribar a assolir. Més endavant, es crearen les entitats metropolitanes de transport i medi i la Mancomunitat de Municipis. Tot tres han desembocat en la creació posterior del Consorci Àrea Metropolitana de Barcelona, al qual ara el tripartit de Montilla vol donar embolcall institucional.

Guanyar pes. Disposar d'un ens gestor de les àrees metropolitanes és essencial per a les capitals, però també, sobretot, per a la resta de municipis. Cal tenir en compte que l'àrea metropolitana de Barcelona s'estén avui sobre 209 municipis, on viuen 4,5 milions de persones; i la de València abasta 129 municipis, amb 1,6 milions d'habitants. Al tauler europeu, "la dimensió és crucial", segons que va apuntar Rafael Boix, de l'Institut

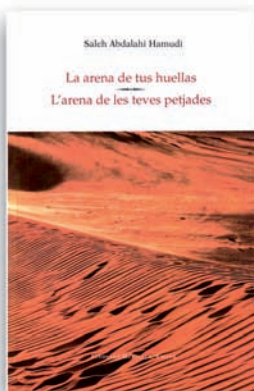
d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. "Si es tractés d'una lliga de campions, Barcelona seria semifinallista, juntament amb Amsterdam, Milà o Lió; València es quedaria a la fase prèvia", apuntà aquest investigador, que elogià l'aposta per l'economia del coneixement feta per Barcelona des de meitat de la dècada dels 90. Segons Boix, "amb àrees metropolitanes fortes a València i Barcelona, es pot formar una gran euroregió". Per a Josep Sorribes, "creure en l'àrea metropolitana i en l'Arc Mediterrani són dues qüestions que van lligades. Es pot formar part d'un eix de desenvolupament reconegut per tot el món, com ho és l'Arc Mediterrani, però si no jugues fort deixes de ser important. Ser és una condició necessària, però no suficient".

A tall d'exemple d'allò que pot ser una bona praxi, al seminari organitzat per l'IIVEE va ser-hi present un representant de Lió, una de les ciutats que, per mitjà de la potenciació de

l'àrea metropolitana, s'ha convertit en una urbs europea important. Amb 2,9 milions d'habitants, una superfície de més de 10.000 quilòmetres i 13 regions urbanes, s'ha situat al nivell de ciutats com Manchester, Frankfurt i Torí. Per a arribar-hi han hagut de passar vint anys ("els deu primers els vam gastar a conèixer-nos els uns als altres", segons reconeixia amb cert humor Emmanuel Cellier, responsable de l'agència d'urbanisme i estudis de l'espai metropolità Lyon - St-Etienne). En aquest temps, s'ha creat un teixit d'organismes supramunicipals que ha articulat un seguit de polítiques metropolitanes en aspectes com ara l'organització dels transports, els serveis de proveïment o fins i tot en treballs a favor del desenvolupament sostenible. "Hem creat un model metropolità multipolar", segons Cellier, "que ens ajuda a la promoció internacional del nostre territori".

Violeta Tena

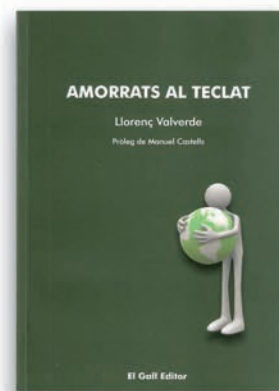
Novetats editorials Institut d'Estudis Baleàrics



La arena de tus huellas
L'arena de les teves petjades
Saleh Abdalahi Hamudi
Traducció de Sebastià Vidal-Joan
i pròleg de Biel Mesquida. Poesia, 25
Leonard Muntaner editor - Institut
d'Estudis Baleàrics. Palma, octubre 2009
Poesia sahrauí contemporània



La guerra del francès
(1808-1814)
Institut d'Estudis Baleàrics
Palma, octubre 2009
Actes de les XXVII Jornades
d'Estudis Històrics Locals
celebrades a la Casa de Cultura de
Palma (novembre 2008)



Amorrrats al teclat
Llorenç Valverde
Amb pròleg de Manuel Castells
El Gall editor - Institut d'Estudis Baleàrics
Palma, octubre 2009
"Amorrrats al teclat" és una selecció d'escrits embastats per un fil conductor: l'observació del procés de formació d'un nou entorn de comunicació digital que afecta totes les facetes de la nostra vida. Del teclat del professor Valverde en sorgeixen situacions, personatges, fets i anàlisis que configuren una cultura digital realment existent, amb les seves contradiccions, les seves falses promeses i el seu impressionant potencial.