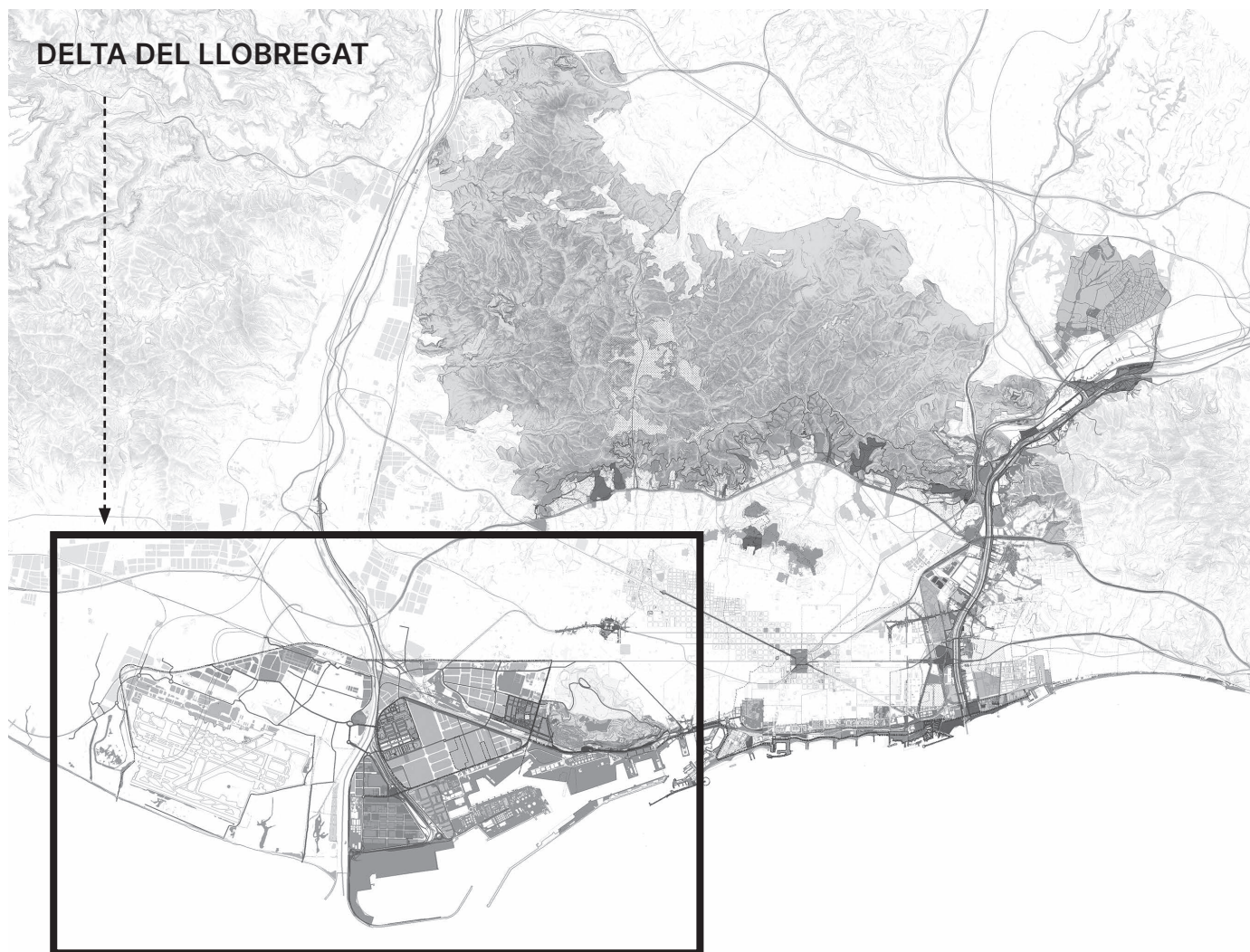


Estratègia Delta del Llobregat



ÍNDEX

1. Context i antecedents

2. Oportunitat

3. Estratègia

4. Projectes estratègics

5. Indicadors i criteris de revisió

Estratègia Delta del Llobregat

L'Estratègia Delta del Llobregat és l'instrument de planificació estratègica que els ajuntaments de Barcelona, el Prat de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat han concertat juntament amb els diferents operadors públics en l'àmbit per tal d'assolir un paradigma més sostenible per a aquest territori.

L'Estratègia suposa una aposta per un nou model de gestió en què l'impuls a l'activitat econòmica per generar ocupació inclusiva vagi de la mà de la reducció dels greuges ambientals soferts pel Delta i la disminució del conjunt de les externalitats produïdes pels establiments industrials i la mobilitat, fins a restituir la condició de part integral i vivible d'aquest territori.

L'Estratègia, elaborada per l'Oficina estratègica de l'àmbit de Pla del Delta del Llobregat i Barcelona Regional, té l'horitzó temporal de 25 anys i es desplega a través de 30 projectes que s'ordenen en eixos vinculats a la reactivació d'espais generadors d'activitat i ocupació, la sostenibilitat, l'habitabilitat, les infraestructures i les actuacions de suport, i la governança i la participació.

1 Context i antecedents

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 que configuren el que podem anomenar plataforma econòmica del delta del Llobregat.

El contorn físic referencial que es proposa per aquest Pla està delimitat pel passeig de la Zona Franca, la carretera C-31 i la carretera B-22. Aquest contorn té un caràcter merament indicatiu, ja que la plataforma econòmica del delta del Llobregat conforma una part indestruïble del continu urbà central de la metròpoli així com del delta entès com a unitat geogràfica i ambiental. La plataforma enclou àmbits de gran valor ecològic (pertanyents als Espais Naturals del delta del Llobregat) que han de merèixer una especial consideració en qualsevol reflexió que es dugui a terme.

La plataforma econòmica del delta de Llobregat és una part indestruïble del continu urbà central de la metròpoli així com del delta entès com a unitat geogràfica i ambiental.



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



Grans espais oberts de l'entorn de la plataforma econòmica del Delta del Llobregat.

Dimensió territorial

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. 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, és 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, i el Canal de la Dreta, el 1858, suposà l'aparició de l'agricultura d'horta i fruita. 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 indústria que s'havia anat implantant entorn a la ciutat i a les viles properes. Bona part d'aquestes factories, que necessitaven 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 (com el ferrocarril a Vilanova el 1881) van accentuar la protoindustrialització del delta.

Les decisions—gairebé contemporànies—d'implantar un camp de vol (1916) i un port franc (1918) en el delta del Llobregat són el germen de la radical transformació que aquest àmbit ha viscut en els darrers cent anys. El Port de Barcelona i l'aeroport del Prat són sense dubte, les dues polaritats que han condicionat el desenvolupament territorial i econòmic de l'entorn del Delta. Aquests nodes de transport han atret la localització de grans àrees industrials i logístiques.

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
SUBTOTAL POLARITATS	2.552 ha
POLÍGON INDUSTRIAL DE LA ZONA FRANCA	415 ha
ZAL I II ⁽¹⁾	210 ha
CIUTAT AEROPORTUÀRIA ⁽²⁾	346 ha
ÀREES ECONÒMIQUES DEL PRAT DE LLOBREGAT ⁽³⁾	267 ha
ÀREES ECONÒMIQUES DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT ⁽⁴⁾	95 ha
MARINA DEL PRAT VERMELL I D38	79 ha
SUBTOTAL ÀREES ECONÒMIQUES	1.412 ha
TOTAL	3.964 ha

(1) ZAL I (65 ha), ZAL II (145 ha).

(2) Inclou la Ciutat Aeroportuària, el Centre de Càrrega Aèria i el Parc Industrial Aeroport.

(3) 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).

(4) PI Pedrosa (85 ha), Plaça Europa (10 ha).

	IMPACTE DIRECTE			TOTAL D+I+I (2)	
	EMPRESSES	TREBALLADORS	VAB	VAB	% VAB CAT
PORT DE BARCELONA	492	13.365	1.452 M€	2.291 M€	-
AEROPORT DE BARCELONA	590	15.454	266 M€	971 M€ (3)	-
MERCABARNA	700	6.700	353 M€	528 M€ (4)	-
TERMINALS D'ADIF	-	-	-	-	-
POL BIOMÈDIC	17	340	31 M€	50M€	-
FIRA DE BARCELONA-GRAN VIA	30	-	65 M€	1.332M€	-
POLARITATS	181.82929	3835.859	2.166 M€	5.171 M€	2.7%
POLIGON INDUSTRIAL DE LA ZONA FRANCA	300	7.900	538 M	904 M€	-
ZAL I I II	114	6.707	492	827 M€	-
C. AEROPORTUARIA. RESERVA S.A, CCA I PARC IND. AEROPORT	120	1.707	124 M€	209 M€	-
ÀREES ECONÒMIQUES DEL PRAT DEL LLOBREGAT	379	13.563	1.046 M€	1.723 M€	-
ÀREES ECONÒMIQUES DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT	69	10.101	917 M€	1.483 M€	-
BARRI DE LA MARINA DEL PRAT VERMELL I DISTRICTE 38	-	-	-	-	-
SUBTOTAL ÀREES ECONÒMIQUES	982	39.988	3.118 M	5.146 M	2,7 %
TOTAL	2.811	75.847	5.283 M€	10.316 M€	5.4 %

Dimensió econòmica.



Administracions competents i entitats de gestió públiques.

Antecedents de planificació a l'àmbit

EL CONVENI DE COOPERACIÓ EN INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT DE 1994

El 16 d'abril del 1994 es va signar el *Conveni de Cooperació en Infraestructures i Medi Ambient en el Delta del Llobregat*. Les administracions públiques que el van acordar foren: 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 i Ajuntament de Barcelona. Paral·lelament es va signar un 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 recollides en el Conveni d'abril de 1994.

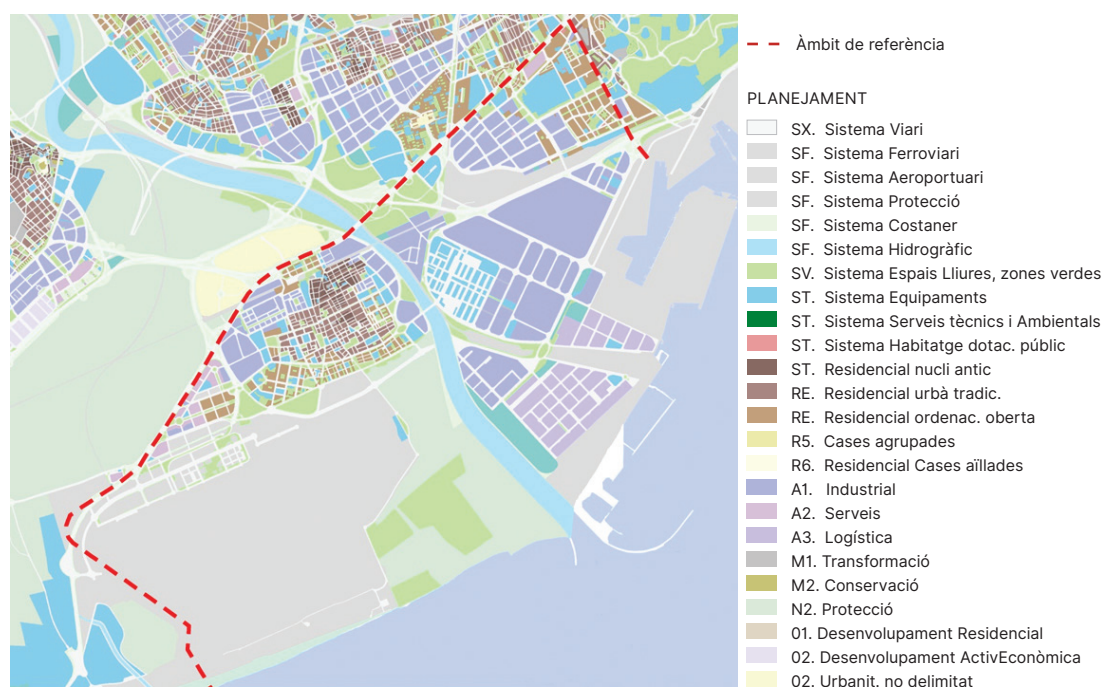
EL PLA DELTA

El «**Pla Delta**» és el nom genèric que va rebre el sistema de concertació institucional per al desenvolupament de projectes d'infraestructures que es va articular al voltant del Conveni de 1994. El Pla Delta mai no va existir com a instrument de planejament en sentit estricte. Però la dinàmica de cooperació engegada arran dels compromisos adquirits per les administracions públiques signatàries del Conveni i els projectes a què va donar peu va tenir una efectivitat—per bé que amb *tempos* força més dilatats que els que es preveia quan es va signar el Conveni—que va transcendir el recorregut que hom hauria pogut suposar que tindria un procés regit solament per un conveni de cooperació.

Principals actuacions del «Pla Delta» de 1994: (1) Ampliació de l'**Aeroport** (Pla Director de l'Aeroport o Pla Barcelona); (2) Ampliació del **Port** (Pla Director del Port de Barcelona); (3) Desviament del tram final del **riu Llobregat**; (4) Nova **depuradora** d'aigües residuals i sistema de collectors; (5) Sistema d'**accessos** d'infraestructura ferroviària; (6) Sistema d'**accessos** d'infraestructura viària; (7) Actuacions de **millora ambiental** i mesures compensatòries associades als diversos projectes.

EL PLA TERRITORIAL METROPOLITÀ DE BARCELONA (PTMB)

El Pla Territorial Metropolità de Barcelona de 2010 (PTMB) 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 i executant al llarg de les darreres dècades en l'àmbit del delta del Llobregat, incloent-hi les del «Pla Delta» de 1994.



Planejament urbanístic a l'àmbit.

2 Oportunitat

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). Són qüestionables, doncs, les estratègies «desenvolupistes» que pretenguin ocupar més espais lliures del delta transgredint les fronteres que el PTMB 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 gestionant totes les oportunitats de millora ambiental que estiguin a l'abast.

L'Estratègia Delta planteja assolir un paradigma més sostenible per a la plataforma econòmica del delta del Llobregat impulsant l'activitat econòmica, reduint els greuges ambientals del delta i disminuint del conjunt de les externalitats produïdes pels establiments industrials i la mobilitat. En definitiva, es tracta d'una estratègia per generar ocupació inclusiva tot restituint a aquest territori la seva condició de part integral i «vivable» de la ciutat metropolitana.

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'ensens un territori orientat a la sostenibilitat, cal una nova estratègia que permeti aprofitar sinèrgicament les fortaleeses i oportunitats existents i corregir les disfuncions de l'actual model.





L'estratègia es concep com un pla 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'AMB, document rector de la futura ordenació territorial de l'àrea metropolitana de Barcelona a llarg termini.

Com una iniciativa amb una dimensió urbanística específica, 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 figures de planejament derivat).

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.

3 Estratègia

Amb l'horitzó temporal de l'any 2025, la idea motriu d'aquesta 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 «vivable» (*liveable*) de la ciutat metropolitana. Aquest leimotiv es concreta en tres grans objectius: sostenibilitat ambiental, creixement econòmic inclusiu i habitabilitat.





→ 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.
- Ambientaltitzar els codis d'elegibilitat 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.

Estratègia Delta del Llobregat

- Els espais lliures de l'àmbit són elements patrimonials significatius i «actius intangibles» que cal preservar i valorar. Es tracta d'àmbits: Espais plans i fèrtils, amb ecosistemes de gran fragilitat i elevada biodiversitat, amb un sistema hídric de rellevància estratègica (el riu Llobregat i el seu aqüífer), amb un entorn costaner sense urbanitzar d'elevat valor paisatgístic, amb una zona agrícola d'alt valor.
- Més de 4.000 ha
- 2.400 ha ocupades per grans infraestructures de transport i 1.500 ha pels polígons d'activitat econòmica.
- 2.200 empreses que ocupen a 75.000 treballadors/res (40.000 en polígons industrials)
- Zona Franca (+Mercabarna), el Districte Econòmic de l'Hospitalet de Llobregat i la Marina del Prat Vermell concentren el 56 % de les empreses.
- Empreses: comerç a l'engròs i al detall (29 %), activitats de transport i emmagatzematge (17 %) i les indústries manufactures (12 %).
- 1.471 establiments industrials; el 24 % (353) estan inactius.
- Establiments: el 31 % es dediquen a transport i emmagatzematge, el 22 % a comerç a l'engròs i al detall, i el 16 % a activitats terciàries.

5 EIXOS

EIX1: 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

EIX2: 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

EIX3: HABITABILITAT



- Marina del Prat Vermell
- Corredors verds i connectors ecològics
- Nous espais lliures
- Caminabilitat i vitalitat
- Equipaments

EIX4: INFRAESTRUCTURES I ACTUACIONS DE SUPORT

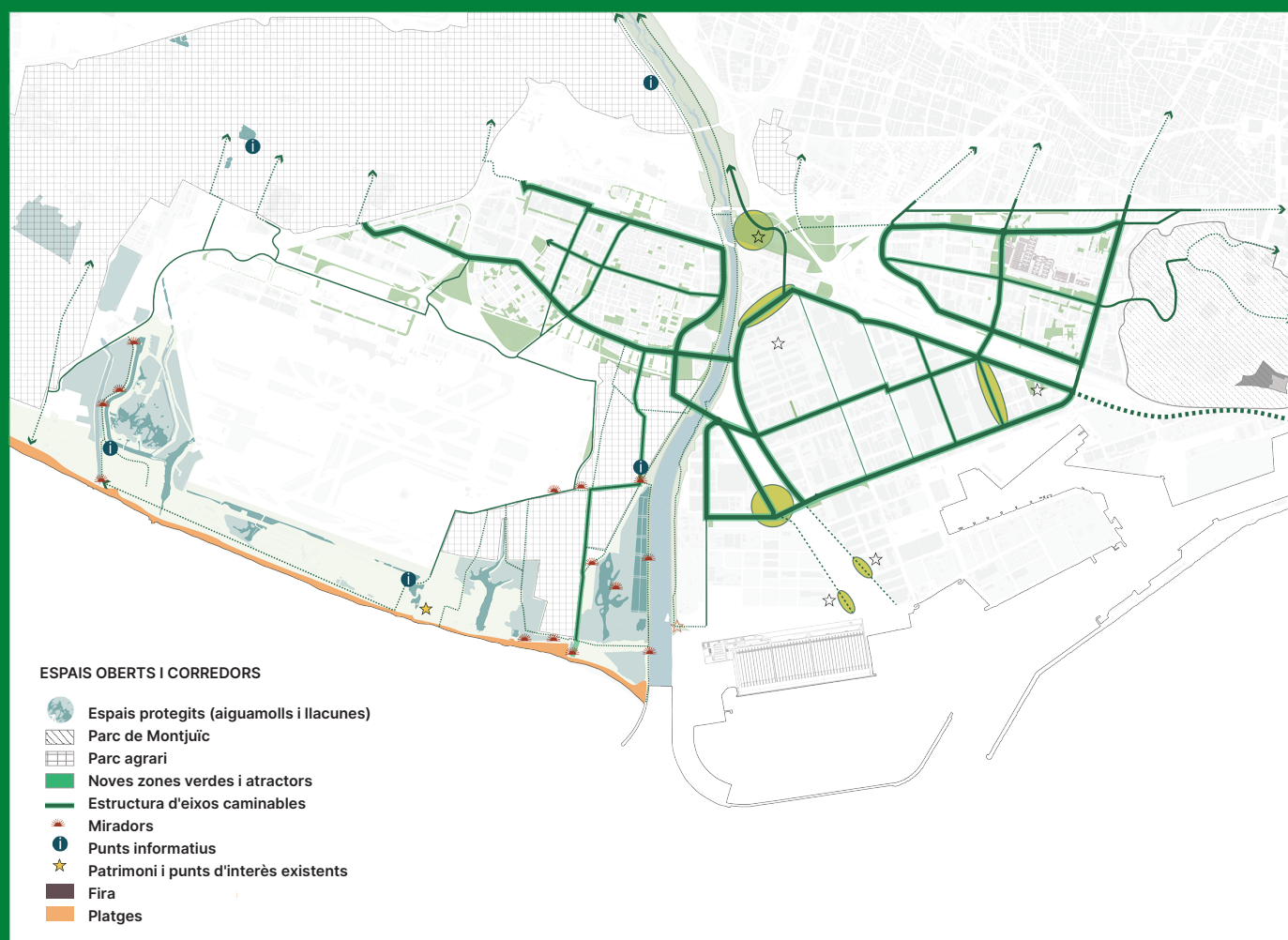
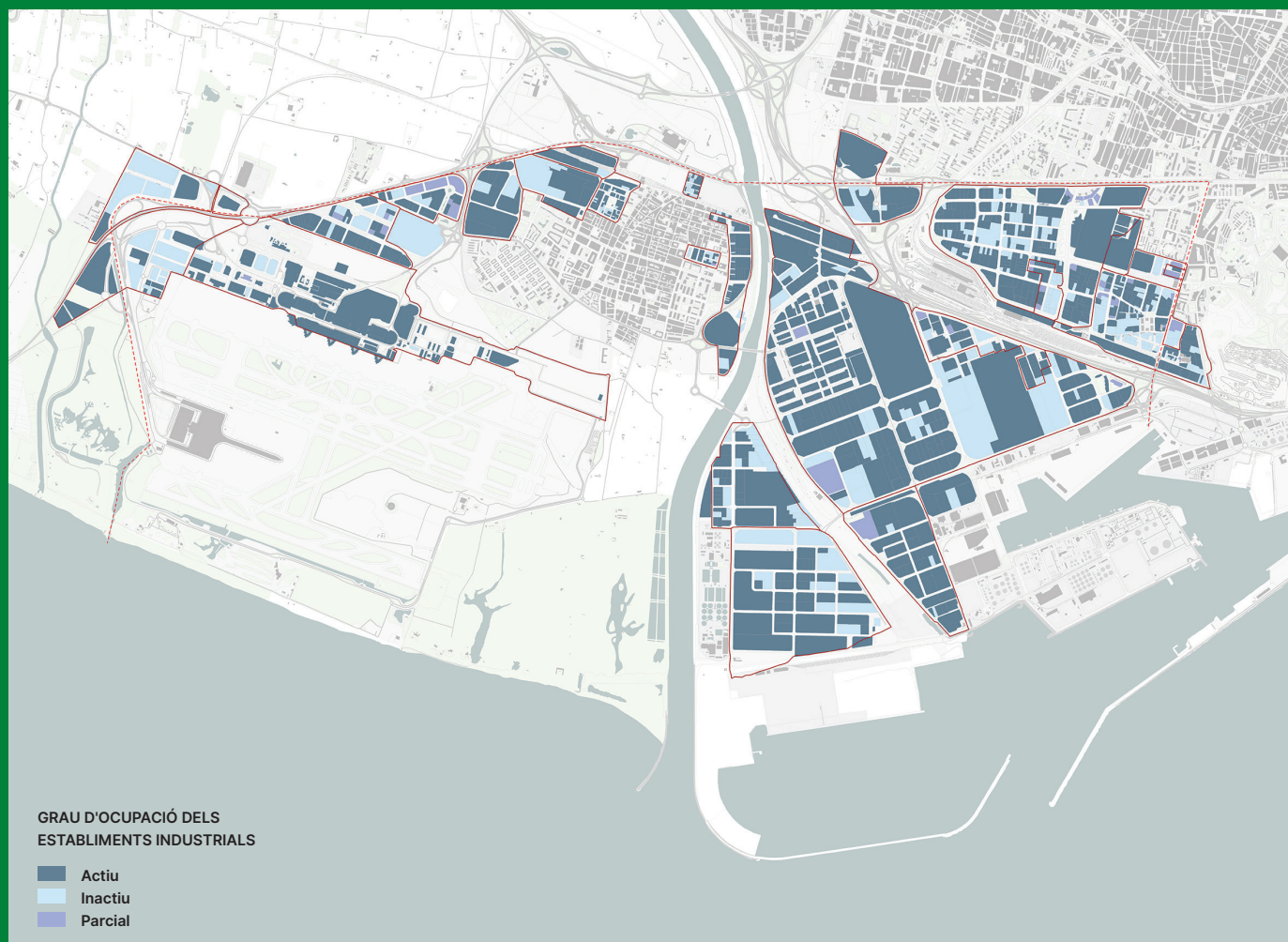


- Infraestructures de serveis
- Gestió integral de la llera desviada del Llobregat
- Connexió de la xarxa viària estructurant al nou accés sud al Port
- Passeig del peu de Montjuïc
- Obertura del carrer E
- Front de ronda
- Xarxa ferroviària de l'àmbit del Port
- Terminal multimodal de ferrocarril
- Gestió dels riscos industrials

EIX5: GOVERNANÇA I PARTICIPACIÓ



- Punts de trobada de la ciutadania
- Taules sectorials
- Governança col·laborativa
- Consell d'operadors



3 Projectes estratègics

L'horitzó temporal de l'Estratègia Delta del Llobregat és l'any 2025. El nou model que s'albira es caracteritza pels següents trets:

→ HORITZÓ D'USOS DE L'ESPAI I ACTIVITAT

- ✓ Establiment, en el sòl industrial existent (clau 22a i similars), de noves activitats ecoeficients pertanyents als sectors identificats com a estratègics.
- ✓ Ancoratge de les activitats industrials en l'àmbit i captació de noves localitzacions d'aquest sector econòmic amb ofertes adreçades específicament als nínxols d'emprenedoria més dinàmics (PIMES).
- ✓ Ampliació d'espais destinats a certes 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.

→ HORITZÓ AMBIENTAL

- ✓ Es preserven tots els espais oberts que contempla el Pla Territorial Metropolità de Barcelona.
- ✓ A més, 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 el consum d'energia i els costos externs associats a la producció in situ i a la mobilitat generada. Això resulta possible gràcies al fet que a les tendències a la major eficiència ecològica dels processos productius i de la mobilitat se superposen 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.

→ HORITZÓ D'HABITABILITAT

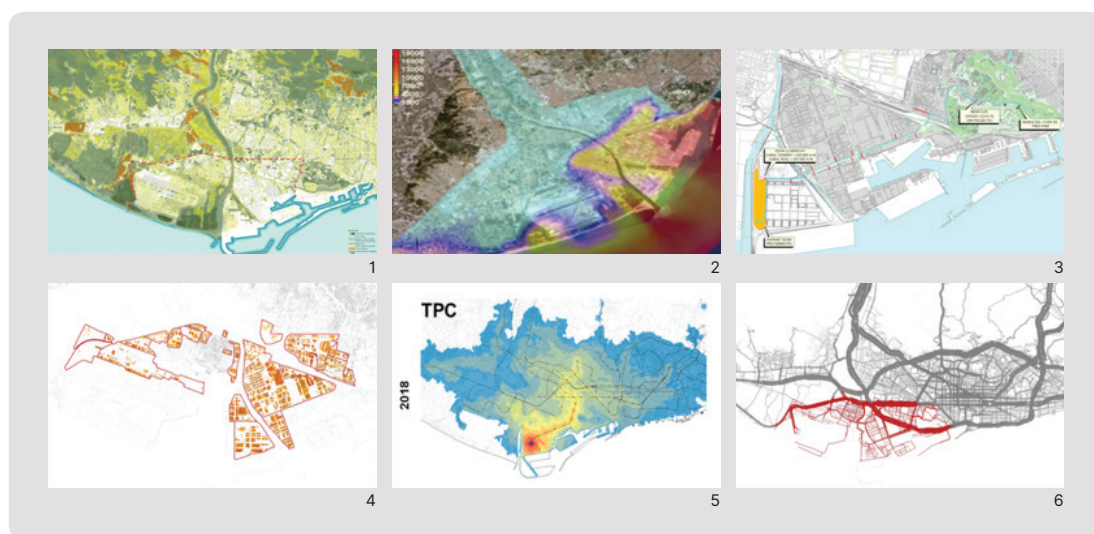
- ✓ Es millora la connectivitat interna i externa així com l'accessibilitat a l'àmbit del pla.
 - ✓ S'arriba al nivell de dotació de serveis de transport públic col·lectiu que preveu el planejament sectorial vigent.
 - ✓ Es resolen tots els colls d'ampolla existents en els itineraris per a vianants i 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 els dèficits d'aquestes tot enrobustint-les
 - ✓ Per poder assolir aquest escenari horitzó, l'Estratègia proposa desplegar 30 projectes estratègics agrupats en cinc eixos d'actuació, que es descriuen a continuació.
-



PROJECTES DE REACTIVACIÓ DELS ESPAIS GENERADORS D'ACTIVITAT I OCUPACIÓ



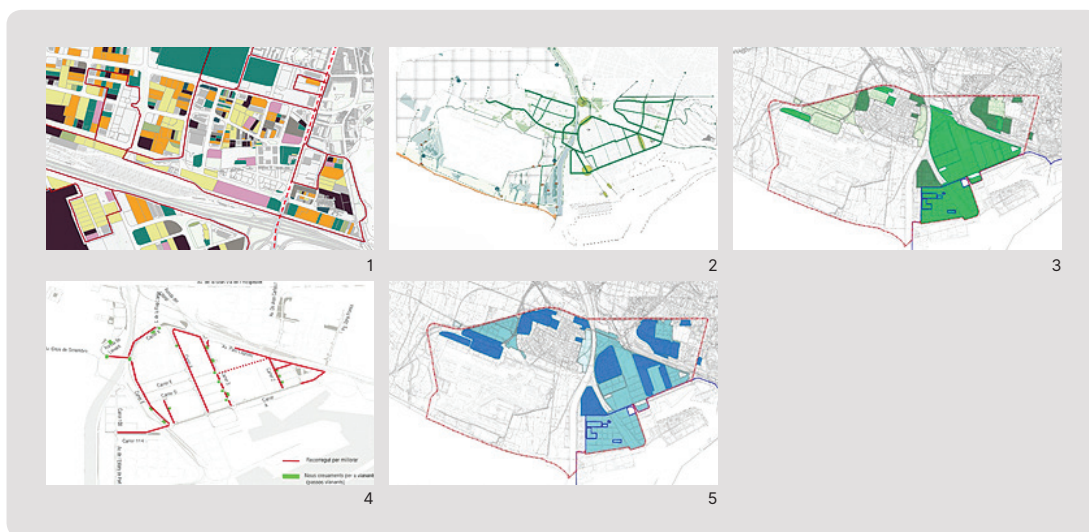
- ➔ **Parc industrial de PIMEs.** El Consorci de la Zona Franca (CZFB) i Barcelona Activa impulsaran un programa específic de promoció en col·laboració amb PIMEC i altres organitzacions de la petita i mitjana empresa per tal de concretar les característiques de l'oferta d'instal·lacions industrials a desenvolupar. (fig.1)
- ➔ **Mercabarna.** Mercabarna ha definit, en col·laboració amb Barcelona Regional i l'Oficina estratègica del Pla Δ, 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. (fig.2)
- ➔ **Nous sectors de la ZAL del Port de Barcelona.** 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, que és un actiu estratègic per a l'ocupació, tant directa com indirecta. (fig.3)
- ➔ **Ciutat Aeroportuària.** Cal 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 i actualitzar el model de promoció i gestió del sòl de la Ciutat Aeroportuària, establint a l'ensemble mecanismes de coordinació amb els operadors públics de sòl industrial i logístic del seu entorn. (fig.4)
- ➔ **Promoció integrada dels polígons d'activitat econòmica.** Es proposa establir una política de promoció activa integrada orientada cap a la captació de nous establiments relacionats amb els sectors de la logística, l'alimentació, l'automoció, el sector de maquinària i metal·lúrgia, el químic i les TIC, amb la finalitat de mantenir i reforçar el caràcter industrial i multisectorial de l'àrea. (fig.5)
- ➔ **Observatori de tendències i seguiment de projectes.** L'elaboració de la diagnosi del pla ha suposat la generació d'un ampli ventall d'informació i coneixement de la plataforma econòmica del delta del Llobregat com a espai econòmic i urbà. 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 del pla 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 en aquest àmbit territorial. (fig.6)



- ➔ **Protecció dels espais naturals del delta del Llobregat.** 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. (fig.1)
- ➔ **Gestió ambiental eficaç del procés d'intrusió salina.** 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. (fig.2)
- ➔ **Aprofitament secundari de l'aigua regenerada per a usos industrials.** 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 situades a l'àmbit de la Zona Franca, el polígon Pratenc i la ZAL té un caire estratègic. Aquesta mesura permetrà reduir el consum d'aigua potable i l'extracció d'aigua procedent de l'aqüífer a través dels pous dels establiments industrials. (fig.3)
- ➔ **Generació d'energia verda i mitigació d'externalitats per consum energètic.** 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, aprofitament fotovoltaic de les cobertes dels establiments industrials i impuls als projectes d'aprofitament d'energies renovables a través d'Ecoenergies. (fig.4)
- ➔ **Accessibilitat en transport públic.** Les actuacions que es consideren en aquest projecte estratègic són: la posada en marxa del ramal de la L10 sud del metro, la posada en marxa del nou accés de Rodalies a la T1 i la reestructuració de la xarxa de bus. (fig.5)
- ➔ **Mobilitat ecoeficient.** Els desplaçaments d'accés i interiors a la plataforma econòmica del delta del Llobregat es fan sobretot en vehicle privat. A banda de dur a terme les actuacions de millora de l'accessibilitat en transport públic ja esmentades, cal posicionar els modes actius (bicicleta i a peu) com a alternatives efectives de transport, tot remonent les mancances que fan que aquests no ho puguin ser en molts trajectes. (fig.6)



HABITABILITAT



- ➔ **Marina del Prat Vermell.** La Marina del Prat Vermell és el principal espai en transformació a l'àmbit del pla. 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. Cal 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. (fig.1)
- ➔ **Corredors verds i connectors ecològics.** 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'ensemble 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. 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. 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. (fig.2)
- ➔ **Nous espais lliures.** Des d'una visió global de l'àmbit, es planteja 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 configurar una xarxa contínua entre Montjuïc i el riu. (fig.3)
- ➔ **Caminabilitat i vitalitat.** 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 mancances importants pel que fa a 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. (fig.4)
- ➔ **Equipaments.** El planejament urbanístic de la plataforma econòmica del delta del Llobregat és deficitari en sòl per a equipaments. Cal consensuar entre els Ajuntaments de la plataforma i la ciutadania un pla d'equipaments per donar suport a les diverses funcions d'aquest espai complex en la seva doble vessant de zona econòmica i territori urbà amb importants valors ambientals, 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). (fig.5)



INFRASTRUCTURES I ACTUACIONS DE SUPORT



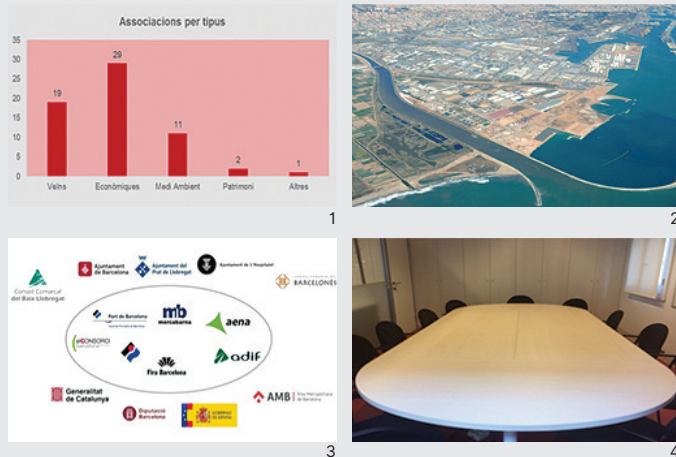
Infraestructures de serveis. Noves interconnexions de la xarxa d'aigua potable del sistema Prat i el sistema Ter-Llobregat. Les actuacions proposades són:

- ➔ **Eliminació de punts crítics de la xarxa de clavegueram i drenatge.** 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. (fig.1)
- ➔ **Augment del mallat de la xarxa de gas als polígons de l'àrea.** Definició del traçat i execució del segon oleoducte de connexió entre els dipòsits d'hidrocarburs del port i l'aeroport. (fig.2)
- ➔ **Gestió integral de la llera desviada del Llobregat.** 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. (fig.3)
- ➔ **Connexió de la xarxa viària estructurant al nou accés sud al Port.** 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. Es proposa dur a terme dues actuacions en fases diferenciades: 1a fase: nus de connexió carrer A–carrer 114, i 2a fase: nus de connexió carrer E–nou pont de Nelson Mandela. (fig.4)
- ➔ **Passeig del peu de Montjuïc.** Per tal de recuperar la connectivitat integral a través del corredor del peu de Montjuïc, es proposa la construcció d'un nou passeig 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, i facilitar l'accés a peu a Montjuïc a través del Morrot, la qual cosa pot contribuir a vivificar aquesta façana de la muntanya. 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. (fig.5)

- ➔ **Obertura del carrer E.** L'obertura del carrer E 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: dóna 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. (fig.6)
- ➔ **Front de ronda.** 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) desconexos entre sí i amb dèficits de comunicació. 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. (fig.7)
- ➔ **Xarxa ferroviària de l'àmbit del Port.** 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. Les actuacions que s'albiren són tres: Nou accés ferroviari sud al port de Barcelona, el ramal ferroviari del carrer 4 i l'esquema horitzó de terminals E/R, C/D i terminal substitutòria del Morrot. (fig.8)
- ➔ **Terminal multimodal de ferrocarril.** 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'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 a fi de maximitzar la reducció de les externalitats associades a la mobilitat de mercaderies. (fig.9)
- ➔ **Gestió dels riscos industrials.** Es planteja l'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. 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.



GOVERNANÇA I PARTICIPACIÓ



- ➔ **Punt de trobada de la ciutadania.** Establiment d'un lloc de debat i concertació transversal entre tots els collectius socials implicats en allò que passa al territori de la plataforma econòmica del delta del Llobregat i els ajuntaments de l'àmbit. Els districtes de l'àmbit (Sants-Montjuïc, els districtes del Prat i els de Santa Eulàlia i Gran Via Sud de l'Hospitalet) convocarien conjuntament la reunió constitutiva, la qual estaria oberta a totes les organitzacions ciutadanes del territori. En aquesta reunió s'establirien les pautes generals de funcionament de l'ens i se n'escolliria la direcció. (fig.1)
- ➔ **Taules sectorials.** A dia d'avui no hi ha, en molts àmbits de la vida de la plataforma econòmica del delta del Llobregat, un fòrum on les administracions públiques, els operadors del territori i la ciutadania puguin discutir i consensuar les solucions als problemes sectorials existents. 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 emparades pel Pla Delta. (fig.2)
- ➔ **Governança col·laborativa.** 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. (fig.3)
- ➔ **Consell d'operadors.** Cal 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. (fig.4)

4 Balanç ex-ante i criteris de revisió

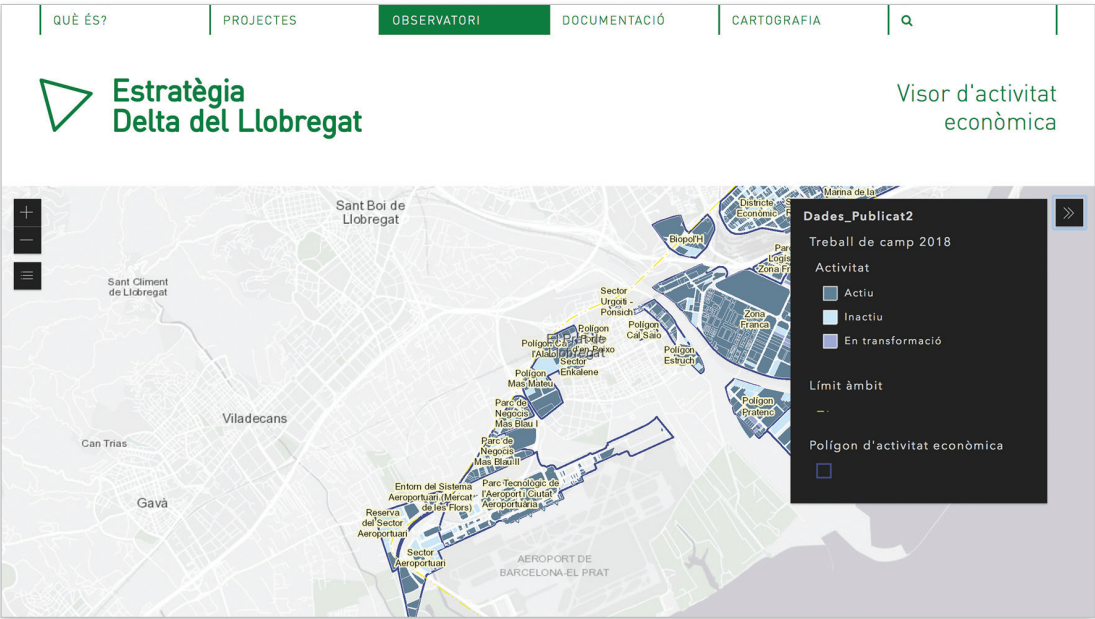
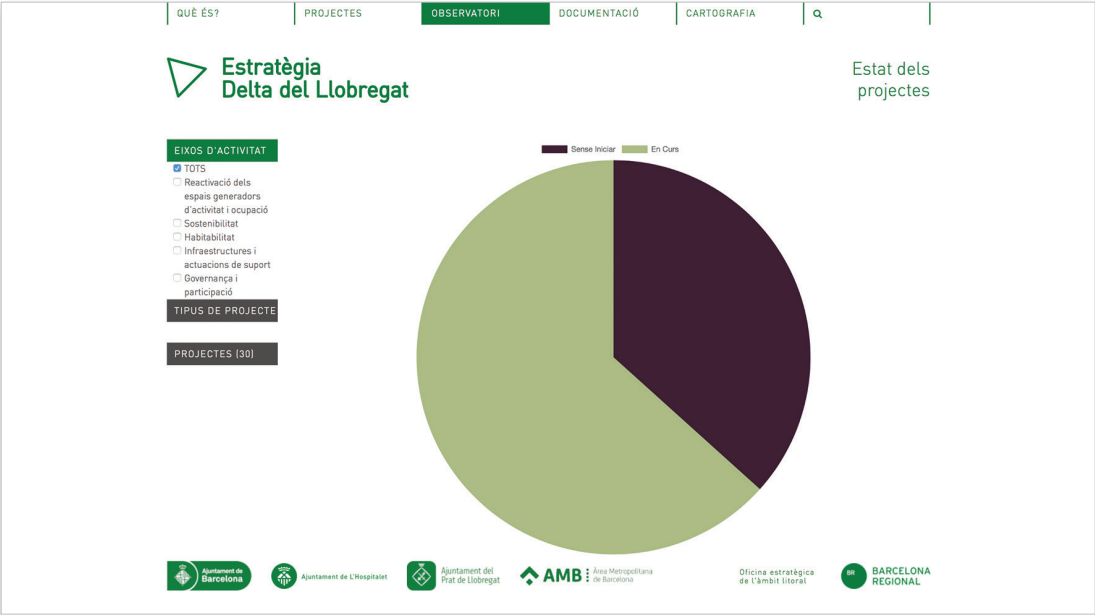
L'Estratègia, pels seus objectius i la naturalesa dels seus projectes, té una vocació «desenal». Els processos de redreçament ambiental, impuls econòmic i regeneració espacial que contempla tenen temps de latència dilatats i afrontaran en alguns casos inèrcies que no serà fàcil de capgirar amb rapidesa. Per aquest motiu s'ha previst una vigència del pla fins al 2025 sense perjudici de la seva pròrroga o novació més enllà d'aquest termini. Es preveu també l'emissió d'informes bianuals de seguiment durant la vigència del pla a partir de les dades proporcionades per l'Observatori de tendències que planteja el propi pla.

La caracterització de l'escenari horitzó de l'Estratègia es completa 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, són representatives dels objectius del pla, i a la vegada quantificables amb una metodologia reproducible—a un cost raonable—sempre que sigui necessari o es desitgi. Amb aquest plantejament, s'ha calculat el valor de tots els indicadors seleccionats per a la situació de referència (2015) i per a l'escenari horitzó (2025), amb la descripció de les fonts de dades i les metodologies emprades per determinar aquests valors.



Captures de la website. Font: Servei de Redacció del Pla Director Urbanístic. Àrea Metropolitana de Barcelona.

La informació relativa a l'Estratègia està disponible a través de la pàgina web www.estrategiadeltadellobregat.com. La web conté un repositori d'informació amb tots els documents de la diagnosi de l'Estratègia i la cartografia associada. La web també inclou un observatori on s'actualitzen les dades dels indicadors i l'evolució dels 30 projectes, a més d'un visor d'activitat econòmica.



Captures de la website. Font: Servei de Redacció del Pla Director Urbanístic. Àrea Metropolitana de Barcelona.

COORDINACIÓ

Marc Garcia. Enginyer
de Camins, Canals i Ports /
Cap de l'Oficina Estratègica
de l'Àmbit Litoral, Ajuntament
de Barcelona

Miquel Pybus. Geògraf /
Cap d'Estratègia Urbana

EQUIP TÈCNIC

Laura Cancelo. Arquitecta

Jordi Castelló. Arquitecte

Gemma Conde. Ambientòloga

Aleix Coral. Enginyer de Camins,
Canals i Ports

Miquel Domingo. Informàtic

Enric Fargnoli. Enginyer tècnic
en informàtic de sistemes

Jordi Fuster. Enginyer de Camins,
Canals i Ports

Marcelo González. Arquitecte

Pablo Hernández. Tècnic medi
ambient i GIS

Marc Montlleó. Ambientòleg

Adrià Ortiz. Ambientòleg

Josep Prats. Enginyer de Camins,
Canals i Ports

Isabel Peirató. Arquitecta
urbanista

Anna Puiggrós. Geògrafa

Gustavo Rodríguez. Enginyer
industrial

Sergi Ros. Enginyer de Camins,
Canals i Ports

Itzel Sanromà. Ambientòloga

Giorgia Sgarbossa. Arquitecta
i paisatgista

Ioanna Spanou. Arquitecta
i paisatgista

Erick Valdez. Arquitecte

Lucía Cuesta. Ambientòloga,
Ajuntament de Barcelona, Oficina
Estratègica de l'Àmbit Litoral

Patricia Giménez. Ambientòloga,
Ajuntament de Barcelona, Oficina
Estratègica de l'Àmbit Litoral

I el suport tècnic i administratiu
de Barcelona Regional

COL·LABORACIONS

Institut Cerdà

**Estudi Ramon Folch i Associats
(ERF)**

**Gestió i Promoció Aeroportuària
(GPA)**

**Universitat Politècnica de
Catalunya**

Ignasi Ragàs

Document V1,
Setembre 2019.

© IMATGES
© TEXTS

BR-Barcelona Regional

Cap part d'aquesta publicació,
incloent-hi el disseny general
i la coberta, no pot ser copiada,
reproduïda, distribuïda, trans-
formada, emmagatzemada o
transmesa de cap manera ni per
cap mitjà, tant si és elèctric com
químic, mecànic, òptic, de gra-
vació, de fotocòpia o per altres
mètodes, sense l'autorització
prèvia per escrit dels titulars de
la seva propietat intel·lectual.



Ajuntament de L'Hospitalet



Ajuntament del
Prat de Llobregat



Ajuntament
de Barcelona



**BARCELONA
REGIONAL**

Carrer 60, 25–27
Edifici Z. 2a planta
Sector A. Zona Franca
08040 Barcelona

T (+34) 932 237 400
F (+34) 932 237 414
br@bcnregional.com
www.bcnregional.com