

USOS DEL SÒL I TENDÈNCIES DE TRANSFORMACIÓ
A LA COMARCA DEL BAIX LLOBREGAT

JAVIER SÁEZ

Economista. Universitat de Barcelona i Centre d'Estudis de Planificació

SUMARI

1. Usos del sòl

2. Tendències de transformació

2.1. La polaritat Martorell-Abrera

2.2. L'autovia del Baix Llobregat

2.3. La plataforma logística del Delta del Llobregat

ABSTRACT

A partir de les dades sobre sòl urbà i sòl urbanitzable programat, per usos, als municipis del Baix Llobregat, s'analitzen la realitat i les potencialitats en l'ocupació del sòl a la comarca. Tot seguit es passa a descriure les principals tendències de transformació en aquest camp per a un futur proper, que s'associen, fonamentalment, als grans projectes de creació d'infraestructures en curs (autovia del Baix Llobregat, plataforma logística del Delta) i els plans d'inversió vinculats a les activitats de l'empresa Seat (consolidació de la polaritat Martorell-Abrera).

A partir de los datos sobre el suelo urbano y el suelo urbanizado programado, por usos, en los municipios del Baix Llobregat, se analizan la realidad y las potencialidades en la ocupación del suelo en la comarca. A continuación se procede a describir las principales tendencias de transformación en este campo, las cuales se asocian, fundamentalmente, a los grandes proyectos de creación de infraestructuras en curso (autovía del Llobregat, plataforma logística del Delta) y a los planes de inversión vinculados a las actividades de la empresa Seat (consolidación de la polaridad Martorell-Abrera).

A partir des données relatives au sol urbain et au sol urbanisable programmé, pour usages, dans les municipalités du Baix Llobregat, l'auteur analyse la réalité et les potentiels de l'occupation du sol dans la comarca. On décrit, à continuation, les principales tendances de transformation dans ce domaine, lesquelles s'associent principalement aux grands projets de création d'infrastructures en cours (autoroute du Llobregat, plateforme logistique du Delta) et aux plans d'investissement attachés aux activités de l'entreprise Seat (consolidation de la polarité Martorell-Abrera).

USOS DEL SÒL I TENDÈNCIES DE TRANSFORMACIÓ A LA COMARCA DEL BAIX LLOBREGAT

El model d'utilització de l'espai a la comarca del Baix Llobregat en les èpoques més recents ha vingut condicionat bàsicament per dos factors: per la contigüitat amb Barcelona i amb les seves infraestructures bàsiques de transport marítim i aeri –en el cas dels municipis de la zona sud-oriental de la comarca–, i pel desenvolupament de la xarxa viària principal que connecta l'àrea metropolitana de Barcelona amb l'est i el sud de Catalunya i amb la resta d'Espanya –especialment la carretera N-II i l'autopista A-2–, pel que fa a la resta de la comarca.

La incidència d'aquests factors es posa de manifest en els nivells d'ocupació de l'espai urbanitzable als diversos municipis, així com en les utilitzacions dominants de les zones ja ocupades.

1. Usos del sòl

Les dades de les taules 1 i 2 permeten fer una primera aproximació al grau d'urbanització dels municipis que integren la comarca, així com a la seva especialització relativa des del punt de vista de la utilització del sòl i de les previsions de destinació de l'espai disponible.

Una primera valoració de les dades d'usos del sòl permet constatar que, òbviament, la major pressió per a l'ocupació de l'espai correspon en general als municipis més pròxims a Barcelona o millor connectats amb la xarxa viària principal.

Així, les localitats més properes a Barcelona es troben entre les que presenten un major percentatge de la seva superfície municipal ja ocupada o en procés de consolidació. També alguns municipis de caràcter residencial extensiu –com Castelldefels– mantenen un elevat percentatge de superfície ocupada. A l'últim, l'eix Martorell-Sant Andreu de la Barca presenta igualment una densitat d'urbanització important.

Amb les dades més globals s'evidencia, d'entrada, que alguns dels municipis contigus a Barcelona, com Esplugues i Cornellà, arriben a tenir ocupada

o compromesa¹ una proporció de la seva superfície total del 61,7% i el 73,0%, respectivament, mentre que en el cas de Sant Just Desvern i Sant Joan Despí s'arriba a percentatges del 47,5% i el 37,6% (taula 1). En el cas del Prat, en contrapartida, la proporció d'espai urbanitzat és relativament baixa com a conseqüència de la importància de la reserva d'espai per a sistemes infraestructurals i de les zones protegides de la franja costanera. També Castelldefels, per les seves característiques de nucli residencial de baixa densitat, l'orografia del seu territori i la proximitat al nucli barceloní, presenta una part important del terme municipal ja ocupada o en procés de consolidació: el 63,8%. A més d'aquests municipis, és destacable, com ja s'ha avançat, el cas de l'eix Martorell-Sant Andreu de la Barca amb un grau elevat d'urbanització, que suposa proporcions del 36,2% i el 62,7%, respectivament, de la superfície municipal en la situació indicada. La figura 1, on es representen gràficament les dades referides –percentatge que suposa el sòl urbà i urbanitzable programat (sectors aprovats) en relació amb la superfície total de cada municipi–, permet corroborar a grans trets la incidència dels dos factors esmentats inicialment en el procés d'ocupació de l'espai a la comarca.

En xifres absolutes, la situació és relativament similar, però amb les salvetats que introdueix la diferent dimensió i orografia dels termes municipals i la intensitat en la utilització de l'espai. Així, en aquest cas, municipis com Cervelló, Corbera o Vallirana, de caràcter residencial extensiu i amb termes d'una gran amplitud, es troben entre els que tenen una major extensió urbanitzada (amb superfícies de més de 500 Ha), mentre que altres dels anteriorment citats –com Esplugues, Sant Joan Despí o Sant Andreu de la Barca– tenen una superfície total que no arriba a les 500 Ha o bé és escassament superior i, per tant, apareixen en

¹ Entenent com a tal la totalitat del sòl urbà i aquella part del sòl urbanitzable per a la qual hom ha desenvolupat el planejament parcial i, per tant, pot considerar-se com a disponible a curt termini per a la seva utilització –a la taula 1 es correspon amb els valors de la columna «Total S.U. + S.U.P. (Sectors Aprovats)».

Taula 1. Usos del sòl. Sòl urbà (S.U.) i sòl urbanitzable programat (S.U.P). Sectors aprovats (Ha)

	S.U. + S.U.P (Sectors aprovats) Residencial*	S.U. + S.U.P (Sectors aprovats) Industrial*	S.U. + S.U.P (Sectors aprovats) Terciari*	S.U. + S.U.P (Sectors aprovats) Sistema*	S.U. + S.U.P (Sectors aprovats) Altres*	(a) TOTAL S.U.+ S.U.P (Sectors aprovats)	(b) TOTAL Sòl urbà + sòl urbanitzable	(a)/(b) Percentatges	Superfície total al municipi
Abrera	111,1 (32,1)	192,6 (55,7)	-	-	42,1 (12,2)	345,8	504,7	68,5	1.989
Begues	287,7 (98,6)	2,8 (0,9)	-	-	1,4 (0,5)	291,9	391,8	74,5	5.062
Castelldefels	673,8 (85,1)	11,6 (1,5)	-	47,2 (6,0)	59,0 (7,4)	791,6	967,4	81,8	1.241
Castellví de Ronçana	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	154,4	164,3	94,0	1.637
Cervelló	417,8 (60,0)	28,1 (4,0)	-	-	250,5 (36,0)	696,4	780,7	89,2	2.962
Collbató	146,3 (72,6)	6,9 (3,4)	-	-	48,2 (23,9)	201,4	264,6	76,1	1.771
Corbera de Llobregat	558,3 (64,2)	6,3 (0,7)	-	-	305,0 (35,1)	869,6	984,8	88,3	1.842
Cornellà de Llobregat	313,5 (62,0)	168,8 (33,4)	-	-	23,2 (4,6)	505,5	590,4	85,6	692
Esparreguera	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	526,5	608,4	86,5	2.747
Esplugues de Llobregat	249,1 (87,8)	24,1 (8,5)	-	-	10,6 (3,7)	283,8	348,5	81,4	460
Gavà	335,1 (62,5)	79,7 (14,9)	-	-	121,3 (22,6)	536,1	1.176,3	45,6	3.090
Martorell	165,6 (35,4)	211,9 (45,4)	-	-	89,6 (19,2)	467,1	718,0	65,1	1.290
Molins de Rei	210,1 (74,1)	73,5 (25,9)	-	-	-	283,6	414,3	68,4	1.600
Olesa de Montserrat	120,5 (72,8)	45,0 (27,2)	-	-	-	165,5	300,3	55,1	1.654
Pallejà	210,7 (83,6)	39,0 (15,5)	-	-	2,4 (0,9)	252,1	385,2	65,4	841
El Papiol	96,1 (73,9)	14,2 (10,9)	-	-	19,8 (15,2)	130,1	249,8	52,1	883
El Prat de Llobregat	265,0 (43,4)	237,5 (38,9)	68,2 (11,1)	-	40,2 (6,6)	610,9	1.342,5	45,5	3.223
Sant Andreu de la Barca	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	346,2	394,2	87,8	552
Sant Boi de Llobregat	437,6 (66,0)	170,8 (25,7)	6,3 (0,9)	23,5 (3,5)	25,0 (3,8)	663,2	871,8	76,1	2.194
Sant Climent de Llobregat	51,3 (89,8)	5,8 (10,2)	-	-	-	57,1	77,2	74,0	1.073
Sant Esteve Sesrovires	242,2 (65,5)	78,5 (21,2)	-	-	48,9 (13,2)	369,6	709,3	52,1	1.864
Sant Feliu de Llobregat	139,0 (56,1)	106,3 (42,9)	-	2,6 (1,0)	-	247,9	376,2	65,9	1.179
Sant Joan Despi	101,3 (37,9)	77,9 (29,1)	-	16,4 (6,1)	71,9 (26,9)	267,5	381,2	70,2	563
Sant Just Desvern	177,9 (60,3)	53,5 (18,1)	-	-	63,7 (21,6)	295,1	404,1	73,0	785
Sant Vicenç dels Horts	281,3 (78,2)	76,2 (21,2)	-	-	2,0 (0,6)	359,5	383,6	93,7	914
Santa Coloma de Cervelló	105,0 (94,7)	-	-	-	5,9 (5,3)	110,9	240,3	46,2	752
Torrelles de Llobregat	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	221,0	327,7	67,5	1.360
Vallirana	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	1.052,3	1.059,5	99,3	2.379
Viladecans	356,3 (76,4)	106,1 (22,7)	-	4,0 (0,9)	-	466,4	1.197,1	39,0	2.011
TOTAL	6.052,6	1.817,1	74,5	93,7	1.230,7	11.569,0	16.614,2	69,6	48.610

* Les xifres entre parèntesi corresponen al percentatge que representa el valor sobre el total expressat a la columna (a).

Font: Direcció General d'Urbanisme. Generalitat de Catalunya.

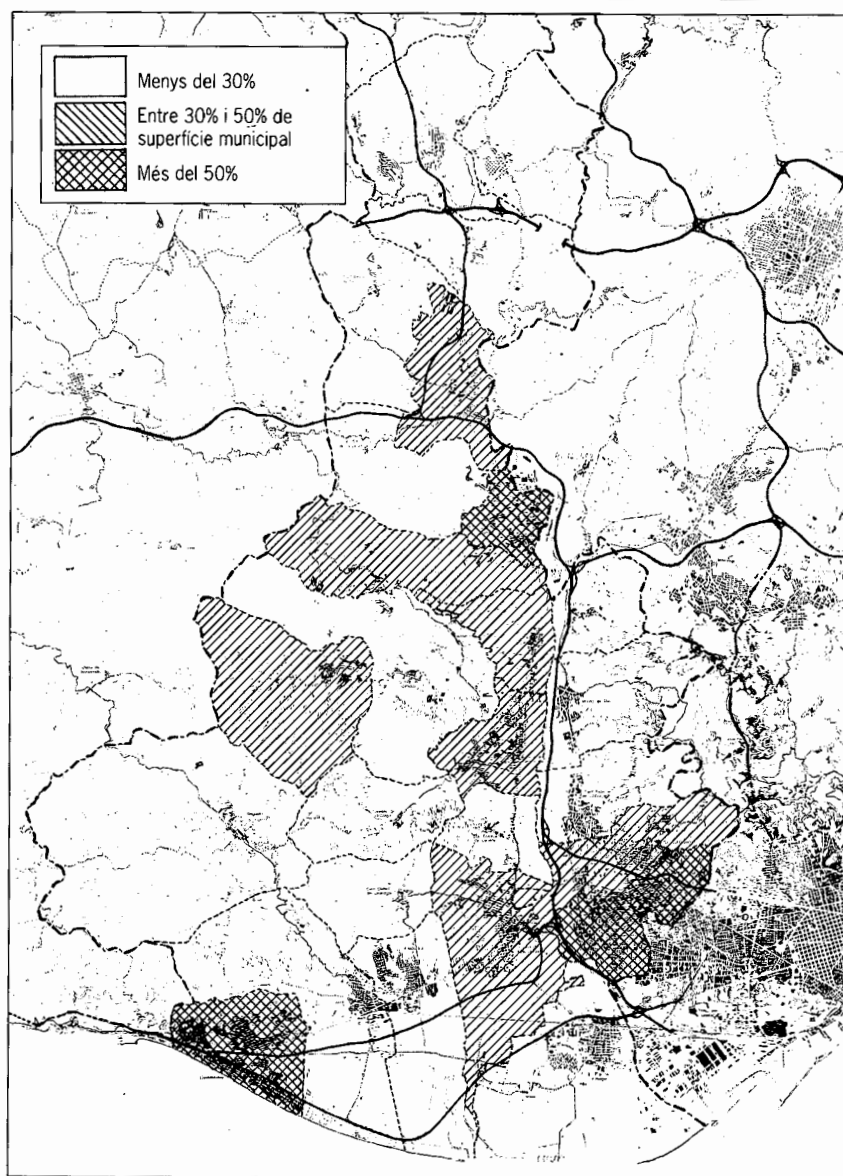
posicions posteriors als municipis indicats, pel que respecta a les xifres totals de sòl urbà i urbanitzable programat amb el seu desenvolupament iniciat.

Les especialitzacions en relació amb l'ús de les zones urbanitzades –centrant-se fonamentalment en els dos principals: residencial i industrial– també es perfilen amb claredat. Les dades que s'inclouen a les taules 1 i 2 permeten analitzar els usos de l'espai que anteriorment s'ha qualificat com ocupat o compromès, així com els usos previstos per aquelles zones que es poden considerar com de reserva per al futur.

D'acord amb això, l'explotació efectuada agrupa d'una banda les àrees de sòl urbà i els sectors aprovats de sòl urbanitzable programat segons els usos considerats, agrupació que permet assimilar el conjunt d'aquests espais a zones ocupades o amb una utilització ja prevista i compromesa. Per tant, les dades de la taula 1 correspondran a les zones residencials, industrials i amb altres usos ja ocupades o en procés de consolidació.

D'altra banda, a la taula 2 hom ha inclòs per a cada municipi de la comarca les xifres de sòl urbanitzable no programat més els sectors encara no aprovats de sòl urbanitzable programat. Per tant, s'especifiquen en aquest cas les àrees pendents de desenvolupament i que, en conseqüència, poden considerar-se com de reserva per a una futura utilització.

Figura 1. Proporció dels termes municipals ocupada per zones urbanitzades o compromeses



En funció d'aquests dos conjunts de dades es pot fer una somera valoració dels usos amb una major presència als municipis de la comarca, tant en termes absoluts com relatius, i de les possibilitats d'expansió de les àrees urbanes segons els espais encara disponibles per als diferents usos.

Pel que fa a municipis amb un elevat volum de sòl industrial i en els quals, a més, aquest suposa un alt

Taula 2. Usos del sòl. Sòl urbanitzable programat (S.U.P) (Sectors no aprovats) i sòl urbanitzable no programat (S.U.N.P.)(Ha)

	S.U.P. (sectors no aprovats) + S.U.N.P. Residencial*	S.U.P. (sectors no aprovats) + S.U.N.P. Industrial*	S.U.P. (sectors no aprovats) + S.U.N.P. Terciari*	S.U.P. (sectors no aprovats) + S.U.N.P. Sistema*	S.U.P. (sectors no aprovats) + S.U.N.P. Altres*	(a) TOTAL S.U.P. (sectors no aprovats) + S.U.N.P.	(b) TOTAL Sòl Urbà + sòl urbanitzable	(a)/(b) Percentatges
Abrera	93,7 (59,0)	65,1 (41,0)	-	-	-	158,8	504,7	31,5
Begues	89,7 (89,8)	10,2 (10,2)	-	-	-	99,9	391,8	25,5
Castelldefels	43,1 (24,5)	-	-	132,6 (75,5)	-	175,7	967,4	18,2
Castellví de Ronçana	9,8 (100,0)	-	-	-	-	9,8	164,3	6,0
Cervelló	59,8 (71,0)	24,4 (29,0)	-	-	-	84,2	780,7	10,8
Collbató	63,3 (100,0)	-	-	-	-	63,3	264,6	23,9
Corbera de Llobregat	115,2 (100,0)	-	-	-	-	115,2	984,8	11,7
Cornellà de Llobregat	3,9 (4,6)	-	-	80,9 (95,4)	-	84,8	590,4	14,4
Esparreguera	34,6 (42,2)	47,3 (57,8)	-	-	-	81,9	608,4	13,5
Esplugues de Llobregat	36,4 (56,3)	-	-	28,3 (43,7)	-	64,7	348,5	18,6
Gavà	370,1 (57,8)	25,5 (4,0)	-	244,6 (38,2)	-	640,2	1.176,3	54,4
Martorell	42,9 (17,1)	190,0 (75,7)	-	-	18,0 (7,2)	250,9	718,0	34,9
Molins de Rei	88,7 (67,9)	31,9 (24,4)	-	10,1 (7,7)	-	130,7	414,3	31,6
Olesa de Montserrat	60,4 (44,8)	60,4 (44,8)	14,0 (10,4)	-	-	134,8	300,3	44,9
Pallejà	45,9 (34,5)	-	-	87,2 (65,5)	-	133,1	385,2	34,6
El Papiol	59,8 (50,0)	3,0 (2,5)	-	56,8 (47,5)	-	119,6	249,8	47,9
El Prat de Llobregat	61,9 (8,5)	-	183,2 (25,0)	486,5 (66,5)	-	731,6	1.342,5	54,5
Sant Andreu de la Barca	39,8 (83,1)	8,1 (16,9)	-	-	-	47,9	394,2	12,2
Sant Boi de Llobregat	85,5 (41,0)	50,1 (24,0)	14,6 (7,0)	58,4 (28,0)	-	208,6	871,8	23,9
Sant Climent de Llobregat	13,8 (69,0)	2,5 (12,5)	-	3,7 (18,5)	-	20,0	77,2	25,9
Sant Esteve Sesrovires	14,6 (4,3)	144,2 (42,4)	-	-	180,9 (53,3)	339,7	709,3	47,9
Sant Feliu de Llobregat	104,4 (81,4)	7,0 (5,4)	-	16,9 (13,2)	-	128,3	376,2	34,1
Sant Joan Despi	36,4 (32,0)	-	-	77,3 (68,0)	-	113,7	381,2	29,8
Sant Just Desvern	106,8 (98,0)	-	-	2,2 (2,0)	-	109,0	404,1	27,0
Sant Vicenç dels Horts	21,3 (88,4)	-	-	2,8 (11,6)	-	24,1	383,6	6,3
Santa Coloma de Cervelló	36,3 (28,0)	19,1 (14,8)	-	74,0 (57,2)	-	129,4	240,3	53,8
Torrelles de Llobregat	88,5 (83,0)	2,5 (2,3)	-	15,6 (14,6)	-	106,6	327,7	32,5
Vallirana	7,2 (100,0)	-	-	-	-	7,2	1.059,5	0,7
Viladecans	137,1 (18,8)	51,2 (7,0)	-	501,0 (68,6)	41,4 (5,6)	730,7	1.197,1	61,0
TOTAL	1.970,9	742,5	211,8	1.878,9	240,3	5.044,4	16.614,2	30,4

* Les xifres entre parèntesi corresponen al percentatge que representa el valor sobre el total expressat a la columna (a).

Font: Direcció General d'Urbanisme. Generalitat de Catalunya.

percentatge de les seves àrees urbanitzades, es destaquen d'una banda Cornellà, el Prat, Sant Boi, Sant Feliu i Viladecans a l'entorn més pròxim de Barcelona, i l'eix Abrera-Martorell a la segona corona metropolitana (previsiblement caldria afegir Sant Andreu de la Barca a aquest eix, encara que la desagregació de les dades disponibles no permet corroborar-ho). Totes aquestes localitats tenen més de 100 Ha de sòl urbà i urbanitzable programat (en sectors aprovats) destinades a usos industrials, cosa que per a la majoria d'elles suposa més d'una tercera part de tot l'espai amb aquestes qualificacions.

Cal afegir que, a més dels citats, altres quatre municipis (Molins de Rei, Sant Esteve Sesrovires, Sant Joan Despí i Sant Vicenç dels Horts) tenen més del 20% de la seva superfície urbanitzada –en valors absoluts, més de 70 Ha– destinada a usos industrials, cosa que suposa un nivell significatiu de presència d'aquestes activitats. També el municipi de Gavà disposa de prop de 80 Ha de sòl industrial en la situació considerada, encara que en aquest cas el percentatge de la superfície municipal que això representa és més reduït (el 14,9%), per tractar-se d'un dels municipis amb major extensió de la comarca.

La representació d'aquesta informació a la figura 2 posa de manifest l'agrupació d'aquest conjunt de municipis en dues àrees amb elevada densitat d'usos industrials: una situada a la zona sud de la comarca, pròxima a Barcelona i la seva zona por-

Figura 2. Sòl industrial urbanitzat o en procés de consolidació



tuària, i altra conformant un eix Abrera-Martorell-Sant Andreu de la Barca, l'expansió del qual en torn a Martorell afecta també una part del terme municipal de Sant Esteve Sesrovires.

Quant a localitats amb una especialització residencial, destaquen en termes absoluts per quantitats de sòl amb aquest ús Castelldefels i Corbera, municipis de caràcter residencial extensiu –que superen les 500 Ha destinades a usos residen-

cials-, i Sant Boi, Cervelló, Viladecans, Gavà i Cornellà amb superfícies superiors a les 300 Ha. Relativament a la superfície urbanitzada total, els percentatges més elevats destinats a usos residencials a la comarca corresponen a Begues, Castelldefels, Esplugues, Sant Climent i Santa Coloma de Cervelló, amb valors superiors al 85%.

El potencial de creixement dels municipis del Baix Llobregat és encara significatiu en molts casos, especialment en aquells que no es troben a l'àmbit d'influència més immediata de Barcelona (taula 2). Així, municipis com Viladecans, Gavà o Santa Coloma de Cervelló mantenen encara disponible més del 50% del seu espai urbà i urbanitzable. En termes absoluts són Gavà i Viladecans, amb àmplia diferència, les localitats que mantenen una major disponibilitat, que supera en ambdós casos les 600 Ha disponibles.

Cal també assenyalar el cas específic del Prat, en el qual el sòl urbanitzable encara disponible assoleix la xifra més elevada de la comarca, però on aquest espai es destina majoritàriament a sistemes. En aquest cas, doncs, les reserves per a les grans infraestructures de transport condicionen fortament les seves característiques urbanes i possibilitats d'expansió.

Altres municipis que encara mantenen disponible més d'una tercera part de la seva superfície urbanitzable són Martorell, Olesa de Montserrat, Pallemà, el Papiol, Sant Esteve Sesrovires i Sant Feliu de Llobregat.

Tanmateix, són les utilitzacions residencials i per a sistemes les que absorbeixen la part principal de la superfície encara disponible, com es pot comprovar a la taula 2. Gavà es destaca com el municipi amb major capacitat de creixement residencial, mentre que quant a especialització relativa, localitats com Begues, Corbera, Sant Feliu o Sant Just Desvern destinen quantitats de sòl importants –que a més suposen proporcions molt majoritàries de l'espai pendent d'urbanització– a reforçar el seu caràcter residencial.

Cal afegir que la recent finalització i posada en servei de l'autopista de Garraf (A-16) reforça de forma important la condició de nucli residencial extensiu de Castelldefels i les seves expectatives de creixement, així com el potencial d'expansió dels cascals urbans de Gavà, Viladecans i Sant Boi.

Molt més restringida apareix la possibilitat d'expansió de les zones industrials a la comarca. Únicament dos municipis superen les 100 Ha encara utilitzables per a aquest tipus d'usos: Martorell i Sant Esteve Sesrovires. Altres quatre més disposen de superfícies superiors a les 50 Ha: Abrera, Olesa de Montserrat, Sant Boi i Viladecans. En conseqüència, es pot afirmar que les possibilitats de la comarca d'acollir activitats de tipus industrial en espais amb aquesta qualificació són força restringides i es limiten fonamentalment a l'àrea d'Abrera-Martorell i el seu entorn, en la mesura que aquests dos municipis més els d'Olesa de Montserrat i Sant Esteve Sesrovires concentren el 61,9% del volum total de sòl industrial encara disponible a la comarca.

A l'últim, és també d'interès assenyalar la consolidació durant els últims anys d'una tendència a l'expansió de Barcelona cap als municipis més propers del Baix Llobregat –fonamentalment Esplugues, Sant Just Desvern i Sant Joan Despí, però també Cornellà i el Prat– i una terciarització d'aquests. En aquest sentit, es pot fer esment de diversos projectes en diferents fases de maduració: parc d'oficines del Mas Blau, centre terciari de Cornellà, ampliació de la Universitat Politècnica a la comarca, polígon terciari de Sant Joan Despí, ciutat aeroportuària, etc.

Aquesta tendència ve recolzada per operacions del mateix caràcter a Barcelona i l'Hospitalet, com l'ampliació de la Fira al polígon de Pedrosa, l'expansió terciària a la zona alta de la Diagonal (Promoció de l'Illa, etc.), àrea de nova centralitat de la plaça Cerdà, i d'altres. Per tant, a mig i llarg termini es pot preveure un reforçament dels usos residencials i terciaris als municipis esmentats.

Igualment, la proximitat al port i terminals ferroviàries i la densitat de població a la zona han afavorit

un notable increment en alguns municipis de la comarca de la demanda d'espai per a grans superfícies comercials i que hagi sorgit en els últims mesos un seguit de projectes d'aquest tipus, fins arribar a provocar recentment una decisió administrativa de congelar l'aprovació per a la instal·lació d'alguns d'aquests centres (figura 3).

2. Tendències de transformació

Els últims anys, i de cara a un futur pròxim, el Baix Llobregat afronta una sèrie de transformacions en la utilització de l'espai i en la vertebració del territori que comportarà efectes notables sobre el conjunt de la comarca. Aquestes modificacions es deriven fonamentalment de dos tipus de factors: d'una banda, de la incidència dels grans projectes infraestructurals que es concentren a la comarca, i d'altra, dels plans d'inversió de l'empresa Seat com a principal establiment industrial que afecta la seva base productiva.

Figura 3. Grans superfícies comercials



Pel que fa al primer d'aquests dos aspectes, la creació –vinculada al port de Barcelona– d'una gran àrea d'activitats logístiques (ZAL), la prevista ampliació de les instal·lacions portuàries –amb modificació i canalització del llit del riu– i els projectes que afecten la zona aeroportuària comporten una significativa modificació en els usos de l'espai als municipis del sud de la comarca. Considerable importància tenen també les realitzacions recents i previstes a la xarxa viària principal:

autopista A-16, enllaços amb els cinturons de Barcelona, autovia del Llobregat i Quart Cinturó de Barcelona, que vertebraran més eficientment els municipis de la comarca longitudinalment i milloraran de forma notable les seves connexions paral·lelament a la costa.

En síntesi, doncs, cal fer referència a tres elements fonamentals que tindran una incidència decisiva, en un futur immediat i a mig termini, tant

a la base productiva de la comarca com pel que fa a l'ocupació i la utilització de l'espai:

- a) La creació d'una potent polaritat d'activitats industrials a l'àrea de Martorell-Abrera.
- b) La pròxima construcció de l'autovia del Baix Llobregat.
- c) La creació d'una important plataforma logística a la zona del Delta del Llobregat.

2.1. La polaritat Martorell-Abrera

Pel que respecta a la polaritat industrial de l'eix Martorell-Abrera, la construcció de la nova factoria de Seat ha constituït l'element decisiu, per tal com ha suposat una xifra considerable d'inversió i, a més, ha arrossegat una quantitat notable d'empreses subministradores que s'han implantat al seu entorn, tant al parc integrat de premuntatge (PIP) com a polígons industrials pròxims.

Els plans inicials de Seat, dissenyats els anys 1986-1987, comportaven unes inversions totals d'aproximadament 600.000 milions de pessetes amb horitzó a l'any 1998. Aquest pla d'inversió preveia la reconversió de les instal·lacions existents a la Zona Franca i la realització d'una nova planta industrial a Martorell. Malgrat el canvi radical registrat a l'estratègia de l'empresa durant els últims anys, la xifra d'inversió que ha arribat a executar-se se situa entorn als 400.000 milions, dels quals corresponen a la nova planta construïda a Martorell uns 300.000 milions de pessetes, mentre que la resta ha estat destinada a millores a la planta de Zona Franca i altres conceptes.

Els efectes d'aquest flux d'inversió a la comarca i, molt especialment, a l'àrea de Martorell han estat considerables i han introduït canvis rellevants en la localització dels establiments industrials². Malgrat

que no es disposa fins al moment d'informació suficientment específica i detallada, es pot estimar que l'activitat de la nova planta de producció ha atret a la zona al voltant de Martorell empreses subministradores i altres indústries relacionades, amb una ocupació total entorn als 2.800-2.900 llocs de treball, a més dels corresponents a la plantilla directa de Seat³ (que en condicions de ple funcionament se situa en una xifra objectiu d'aproximadament 6.000 treballadors).

Aquestes xifres, però, parteixen de la consideració que la nova implantació no havia de suposar a curt i mig termini una localització molt elevada de les empreses subministradores a les seves proximitats, atès que hi ha factors de cost i de facilitat de comunicació que poden estimular a moltes d'aquestes empreses a mantenir la seva implantació si no és molt desfavorable.

En les actuals circumstàncies, el projectat tancament de la planta de Seat a la Zona Franca fa difícil preveure les repercussions que pot induir la nova situació sobre el teixit de petites i mitjanes indústries subsidiàries d'aquesta empresa. En tot cas, des d'una consideració a llarg termini es pot esperar una progressiva concentració d'aquest tipus d'empreses a l'àrea de Martorell, tenint en compte que a la proximitat de la planta de muntatge s'afegeixen altres factors positius, com la possibilitat de transformar o renovar instal·lacions –aspecte que de vegades ve imposat pels nous procediments de treball–, els menors preus del sòl i la possibilitat d'obtenir rendes del sòl amb el canvi de localització, menors costos operatius, etc. Això comportaria la consolidació de l'àrea Abrera-Martorell com a polaritat de les indústries de l'automòbil i components.

Malgrat tot, no són aquestes les úniques raons que abonen la previsió d'un reforçament del teixit indus-

² Encara que han estat també notables en altres aspectes, com la millora del capital humà de la comarca, per les importants inversions que s'han efectuat en formació, la millora en els ingressos de les entitats locals i, per tant, de la capacitat d'aquestes per prestar serveis als ciutadans, etc.

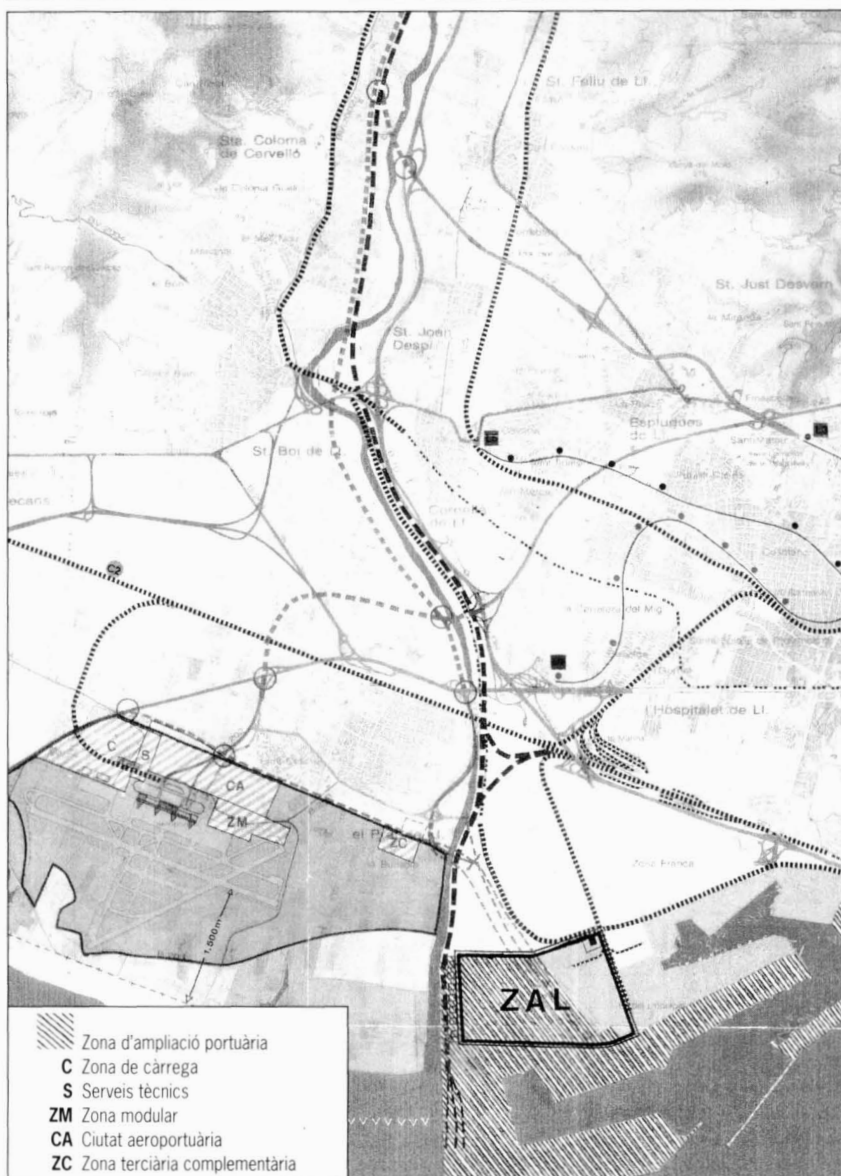
³ Segons valoracions efectuades per M. T. Costa a «La crisis de Seat» en *Economistas*, número extraordinari de 1993; M. T. Costa, M. Callejón i E. Giráldez (1991); *Estudio del impacto generado por la ubicación de la empresa Seat en Martorell*, mimeo, CEP, Barcelona.

trial d'aquesta àrea. Per a aquells sectors que operen amb procediments de producció *just-in-time* o de producció ajustada, els serveis logístics i la proximitat als centres operatius d'aquests serveis suposen factors d'una importància considerable, cosa que evidencia els avantatges comparatius que aporta la zona esmentada per aquest tipus d'activitats. D'altra banda, com es veurà posteriorment, els atractius locacionals en funció de les condicions de comunicació són també destacables.

Els efectes d'aquesta dinàmica s'han posat ja de manifest durant els últims anys, un cop iniciat el procés de construcció de la nova factoria de Martorell. Així, és significatiu el fet que tant Martorell com els municipis veïns més directament afectats per la nova implantació hagin modificat recentment el seu planejament urbanístic per adaptar-lo a les noves circumstàncies⁴ (són a més els únics de la comarca que ho han fet amb posterioritat a l'any 1987). La ràpida urbanització i venda del polígon industrial de Sant Ermenegol –i l'inici de la segona fase–, malgrat la situació desfavorable del mercat després de 1991, i l'augment considerable de les zones industrials introduït en el nou Pla d'Olesa de Montserrat són elements clarament indicatius del reforçament ja detectable i encara previsible de l'ocupació de l'espai per activi-

⁴ En el cas d'Abrera, el nou planejament data de l'any 1988, mentre que a Martorell va ser aprovat el 1992, a Sant Esteve Sesrovires el 1991 i a Olesa de Montserrat l'any 1993.

Figura 4. Projectes d'infraestructures al Delta del Llobregat



tats productives. Igualment és constatable que la citada situació ha tingut també efectes sobre el mercat immobiliari residencial d'aquesta àrea.

2.2. L'autovia del Baix Llobregat

Durant l'últim trimestre de 1994 es preveu el començament de les obres de l'autovia del Baix Llobregat (primer tram), obres que han estat ja objecte de licitació recentment.

Aquesta autovia, amb les corresponents connexions i prolongacions que la fan enllaçar amb els cinturons, el port i l'aeroport, suposarà una inversió total de 68.000 milions de pessetes⁵. La seva finalització es preveu per a principis de l'any 1997, i el seu traçat discorre per la marge dreta del riu en un tram d'aproximadament 18 quilòmetres que connectarà Martorell amb l'inici de l'autopista A-2, el port, l'aeroport, el Cinturó del Litoral i la Ronda de Dalt, com s'ha dit.

La nova autovia, a més de millorar la vertebració de la comarca en sentit longitudinal, reforçarà i descongestionarà el trànsit en el tram de l'autopista A-2 comprès entre Barcelona i el Papiol i de l'autopista A-7 entre el Papiol i Martorell, que apareixen com els més congestionats de Catalunya. Al mateix temps, possibilitarà l'eliminació del trànsit que ara suporta la carretera N-II al seu pas per Martorell, Sant Andreu de la Barca, Pallegà i Sant Vicenç dels Horts, cosa que permetrà una notable millora de la qualitat urbana de zones importants d'aquestes localitats i la recuperació d'aquella via per als trànsits interiors, amb les consegüents possibilitats de reorganització i millora de les circulacions.

D'altra banda, amb la nova autovia quedarà reforçada la polaritat industrial de Martorell-Abrera, que passarà a situar-se com la zona de Catalunya amb millors condicions locacionals per a les activitats productives, especialment a partir del moment que es construeixi el Quart Cinturó de Barcelona, que travessarà l'extrem del municipi d'Abrera (figures 1 i 2).

En definitiva, aquesta via ve a consolidar la vertebració longitudinal de la comarca, seguint el curs del riu, que com s'ha indicat inicialment ha condicionat la configuració de la xarxa viària principal i constitueix un dels elements articuladors del seu desenvolupament. Com a conseqüència, suposa també que els municipis que es troben més desplaçats d'aquests elements vertebradors –com per exemple, Begues, Torrelles, Vallirana, Corbera, etc.– mantindran la seva posició de relativa segre-

gació des del punt de vista de condicions d'accessibilitat a la xarxa primària.

2.3. La plataforma logística del Delta del Llobregat

En relació amb la construcció de la plataforma logística del Delta del Llobregat, es pot afirmar que es tracta de l'operació de caràcter infraestructural de més importància per a la regió de Barcelona en un futur previsible.

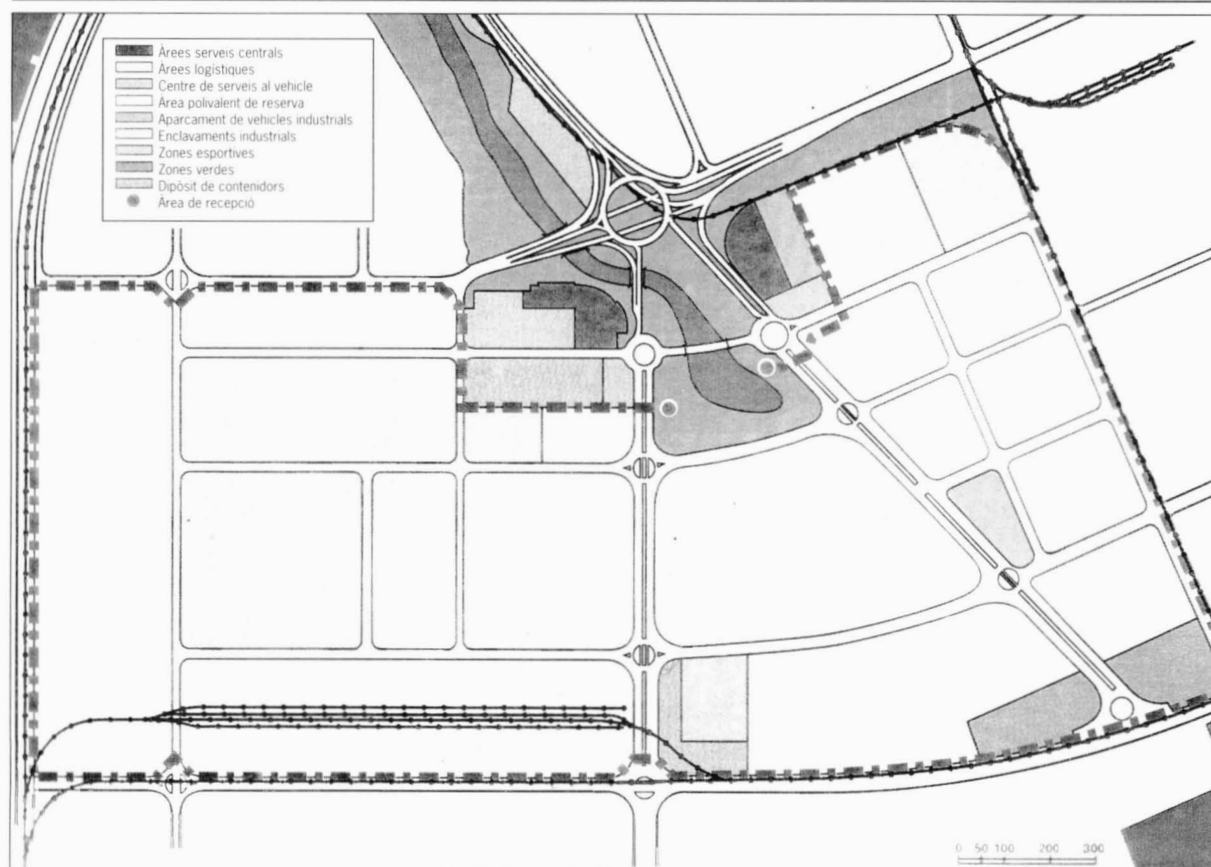
La zona del Delta reuneix les condicions per esdevenir el gran centre logístic de la regió de la Mediterrània nord-occidental i, d'altra banda, suposa un dels principals potencials per al desenvolupament econòmic de la comarca. Cal assenyalar, tanmateix, que aquest objectiu comporta un procés perllongat i que requerirà importants esforços no solament d'inversió, sinó també d'adaptació per part dels agents implicats. En una aproximació molt somera, es pot destacar la necessitat de millorar l'eficiència de les infraestructures preexistents i els elements d'interconnexió entre elles i d'ampliar l'àmbit de mercat del port de Barcelona –l'*hinterland* del qual és a hores d'ara molt reduït–, especialment cap a les regions del sud de França i el nord d'Itàlia.

Els tres elements principals d'aquesta intervenció són la creació de la nova Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), l'ampliació del port –amb la desviació parcial i la canalització de l'actual llit del riu– i l'ampliació de les instal·lacions aeroportuàries. Aquest conjunt d'intervencions suposa una concentració a la zona d'infraestructures de caràcter logístic de notable importància (figura 4).

Cadascun d'aquests tres elements implica variacions significatives en la situació actual d'utilització de l'espai. La ZAL es preveu com un gran centre de distribució intermodal vinculat a l'activitat del port de Barcelona i especialitzat en el tractament logístic del tràfic marítim. El projecte estableix dues fases de realització: la primera es desenvolupa en terrenys propietat del port i afecta una superfície del 67,8 Ha, mentre que la segona ve

⁵ Inclouent-hi les expropiacions.

Figura 5. Esquema d'àrees funcionals de la Zona d'Activitats Logístiques



condicionada pel desviament del riu i té una extensió de 136,3 Ha (figura 5).

L'ampliació de les instal·lacions portuàries resulta també condicionada al nou traçat previst per al Llobregat i correspondrà majoritàriament a espais guanyats al mar, amb una extensió total que superarà les 500 Ha. Pel que fa a l'aeroport, les previsions a mig termini afecten sobretot les instal·lacions del costat de terra, de forma que es pugui incrementar l'actual capacitat de càrrega de mercaderies i oferir un servei millor i més complet tant a les empreses de transport aeri i les companyies d'aviació civil com als usuaris de les instal·lacions aeroportuàries (figura 4). En un horitzó temporal més prolongat caldrà també abordar la construcció d'una nova pista que augmenti la capacitat operativa i que previsiblement se situarà paral·lela a l'actual pista 07-25 per la banda del litoral.

En l'actualitat, la competència entre regions i entre ciutats es manifesta cada cop de forma més activa; en aquest context, intervencions com les considerades contribueixen a millorar la capacitat de les empreses de competir per costos i serveis, elements fonamentals de forma encara més destacada en els casos de petites i mitjanes empreses, per la seva menor capacitat de movilitzar recursos i d'elaborar estratègies competitives.

De fet, en un recent treball on es realitza una anàlisi exhaustiva de l'impacte econòmic derivat dels projectes que afecten el Delta del Llobregat⁶, es posa de manifest que una majoria de les empreses que es van entrevistar per a la realització de l'informe ha adoptat o preveu fer-ho modificacions en els seus

⁶ M. T. Costa (dir.) (1993); *Estudio de las externalidades y evaluación de la tasa de retorno de las inversiones generadas por los proyectos infraestructurales del Delta del Llobregat*, CEP, Barcelona.

processos d'aprovisionament i distribució de mercaderies, com a instrument per obtenir reduccions en els costos i un augment de la qualitat del servei.

Responent a aquesta necessitat de les empreses, la nova plataforma suposarà una millora de l'oferta logística a la zona, afavorint la concentració i l'especialització dels operadors, incrementant l'agilitat i eficiència de les connexions intermodals i facilitant la racionalització en els processos d'aprovisionament i distribució, elements tots ells generadors d'externalitats positives que repercuteixen en la competitivitat de les unitats de producció⁷.

Des d'una consideració més cenyida a l'àmbit estrictament comarcal, a més dels importants efectes que suposa l'elevada xifra d'inversió que es preveu realitzar, la construcció de les noves infraestructures generarà un conjunt de repercussions sobre els municipis de la zona sud-oriental de la comarca –especialment el Prat– que afectaran tant la base productiva local com aspectes relatius al mercat laboral i immobiliari i, en darrera instància, al model territorial i d'utilització de l'espai de tota l'àrea entorn al Delta.

Com a primer indicador significatiu de la importància d'aquesta intervenció, cal indicar que les inversions totals previstes per a la construcció de la plataforma logística del Delta del Llobregat assoliran una xifra total de l'ordre dels 400.000 milions de pessetes fins a l'any 2008, data horitzó per a la finalització del projecte⁸. Pot resultar orientatiu, com a dada comparativa, assenyalar que la inversió realitzada en el quinquenni 1985-1989 en infraestructures de transport i comunicació per al conjunt del sector públic a Catalunya va ser de 180.500 milions de pessetes, en tant que les actuacions previstes al Delta per similars concep-

tes serà d'entorn a 340.000 milions de pessetes (els 60.000 milions restants es preveuen per al condicionament de l'entorn: desviació del riu, condicionament de costes, construcció d'una depuradora, etc).

L'impacte d'aquesta intervenció i d'aquest volum d'inversió en l'economia de la comarca serà evidentment de proporcions considerables. Les estimacions realitzades valoren en 108.000 la generació de llocs de treball –directes i induïts– a l'àmbit regional català durant la totalitat del període de realització del projecte, com a conseqüència dels treballs de construcció previstos. D'altra banda, la creació de llocs de treball estables derivats del funcionament de totes les empreses i elements integrants de la plataforma logística s'estima en una xifra que oscil·laria entre un mínim de 18.700 i un màxim de 25.200 llocs de treball als municipis de l'entorn, és a dir, globalment a les comarques del Barcelonès i el Baix Llobregat⁹.

Els efectes d'arrossegament sobre les localitats d'aquesta zona de la comarca pel que fa a generació d'ocupació seran, doncs, de gran envergadura. Les previsions efectuades consideren que la generació de llocs de treball permetrà absorbir una part de desocupats dels mercats locals de treball, però que atesa l'estructura local de l'atur existirà també atracció de nous treballadors als municipis d'aquesta àrea.

Segons s'ha indicat, l'impacte de la creació de les noves infraestructures logístiques afectarà també la base productiva dels municipis propers, de forma que s'hi pot preveure una major terciarització –fonamentalment referent als subsectors del transport i la distribució–, però també un cert efecte d'atracció sobre determinades empreses industrials, per a les quals la proximitat a les instal·lacions logístiques suposi un factor significatiu de competitivitat. També és esperable que l'augment en l'especialització d'aquesta zona en activitats d'emmagatzematge i distribució suposi la

⁷ Diversos estudis realitzats sobre empreses europees han estimat que la implantació de noves tècniques logístiques més avançades i eficients permet obtenir augments de productivitat de fins al 10%.

⁸ Inclou les inversions –especificades a l'apartat 2.2– previstes per a la construcció de l'autovia del Llobregat (1er tram).

⁹ M. T. Costa (1993); *op. cit.*

relocalització d'algunes activitats productives pre-existents cap a municipis de la segona corona metropolitana.

D'altra banda, d'aquestes repercussions en el mercat laboral i en la base productiva també es derivaran efectes en l'estructura demogràfica i el mercat immobiliari. En una primera aproximació, sembla que els municipis de Viladecans i Castelldefels són els que poden registrar una major pressió sobre el mercat immobiliari residencial i sobre la base demogràfica, per la captació de nous residents que suposarà la creació de llocs de treball.

En resum, els efectes sobre l'activitat econòmica de la comarca i el potencial de creixement que es derivaran de la construcció i, sobretot, del funcionament ple d'aquestes instal·lacions –tant respecte a la creació de llocs de treball com en altres aspectes– situen el Baix Llobregat com la comarca de la Regió Metropolitana amb millors expectatives d'expansió econòmica durant els pròxims anys.

Un últim aspecte al qual es pot fer una ràpida referència és a l'impacte que es derivarà del conjunt de projectes considerats sobre la franja litoral del municipi del Prat. Fins al present, una part important d'aquesta franja –especialment la zona de l'estany de la Ricarda i la situada entre aquest i

la desembocadura del riu– ha restat preservada en gran mesura de la pressió humana com a resultat del seu aïllament.

Tanmateix, això no ha evitat un fort deteriorament d'aquests espais, cosa a la qual cabria afegir l'escassa rendibilitat social obtinguda del seu ús per la població –resultat també de la contaminació de les aigües–. D'altra banda, a llarg termini sembla raonable preveure que la densitat d'activitats en el seu entorn i les fortes pressions per a la utilització de l'espai implicaran tensions progressivament majors sobre aquesta zona; de fet, l'experiència permet constatar que la conseqüència de les situacions d'aquest tipus és habitualment una degradació i un deteriorament global que afecta sobretot els espais més aïllats com a resultat de l'entrada d'activitats marginals i degradadores.

Per aquestes raons, una acció conjunta i integrada com la que es planteja per a la zona del Delta proporciona l'oportunitat de recuperar els espais deteriorats i de donar-los una rendibilitat social. De fet, el projecte realitzat així ho considera. D'aquesta manera, es preveu destinar la franja litoral a usos d'oci i esbarjo no intensius, cosa que comporta que s'haurien d'establir els instruments de protecció i control que impedeixin una sobreexplotació de la zona i una pressió desproporcionada dels usos previstos.