

El Vallès i les escales de Barcelona

L'àmbit de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) expressa l'extensió metropolitana de Barcelona. Va de Blanes al Vendrell i de Vic, Manresa i Igualada fins el mar. Aplega tota l'anella ferroviària de la costa i la vall prelitoral i suma les extensions ferroviàries radials a l'interior. Molts estudis certifiquen aquest àmbit com un gran espai de mobilitat. L'ATM és una autoritat clarament metropolitana, però governada per la Generalitat i té estructura de consoci amb la presència d'ajuntaments, com el de Barcelona.

Al costat de l'ATM, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), amb 36 municipis al voltant de Barcelona (3,2M d'habitants), és un àmbit reduït i mal definit, perquè parteix el Vallès, com fa a Barberà en una vorera de Sabadell. L'AMB és un gran mancomunitat dels municipis de la continuïtat de Barcelona, però amb visió limitada i antiquada del fet metropolità. L'AMB resol la perifèria immediata de Barcelona, però menysté allò que en queda més enllà.

Però tampoc no és possible una entitat metropolitana que gestioni un espai semblant a l'actual ATM (més de la meitat de la província), amb la suposada coherència dimensional de la mobilitat. No és convenient aplegar més de cinc milions d'habitants i deixar com a sobrant la resta de Catalunya. En la impossibilitat d'una gran àrea metropolitana i en l'absurd de l'AMB, el Vallès queda partit i sense una administració adequada. I el Vallès és la major concentració productiva del sud d'Europa.

El disseny de la vegueria de Barcelona planteja decisions més polítiques que funcionals. Aquesta Regió de Barcelona no pot estendre's ni massa i les vegueries han de ser espais amb sentit propi, amb identitat social i ambiental en tant que espai econòmic. És el treball humà respecte de l'espai allò que ens defineix amb amplitud.

Això porta a una definició raonable d'una Vegueria de Barcelona amb 5 comarques: Barcelonès, Baix Llobregat, Maresme i els dos Vallès -com Pau Vila ho definí el 1932-, una delimitació ajustada a l'àmbit de l'economia central metropolitana. Si el consens assumís aquesta situació, es podria caminar en l'organització regional i avui la situació és ja prou madura.

Dins d'aquesta regió molt poblada i complexa hi subsistiria com a òrgan de gestió una AMB reformada i hi tindria també ple sentit un Vallès organitzat per integració dels seus dos consells comarcals amb l'assignació de competències metropolitanes. Aquesta integració s'hauria de fer per una llei específica. També tindria sentit un Maresme amb semblants competències.

Aquest marc permetria a Barcelona actuar a un conjunt d'escales: capital de Catalunya (7,5M), centre de l'àmbit de la mobilitat (ATM, 5,6M), capital de Vegueria o del seu espai econòmic immediat (4,7M), centre del continu urbà (2,9M), i com a municipi (1,6M). Es prioritzaria així una lectura orgànica de Catalunya, basada en la identitat productiva de cada espai regional.

El país té necessitat de caminar en la construcció d'un marc institucional diferent, expressió de la nova voluntat de fer un país amb una economia més social. I en aquest projecte, el debat territorial no es pot deixar aparcats, sinó que n'és una part del camí que conforma la representació de les identitats i sustenta els projectes.

Manel Larrosa - febrer 2014.