**CIUTATS I COMUNITATS SOSTENIBLES (ODS 11)**

ODS 11 A CATALUNYA EN POQUES PARAULES

|  |
| --- |
| Catalunya presenta múltiples reptes de cara al futur, tant pel que fa al despoblament d’aquelles zones més allunyades del Metropolità de Barcelona, com per un important creixement de la població a les zones més urbanitzades que provoca una saturació dels diferents serveis públics, problemàtiques relatives al preu de l’habitatge i distribució de l’espai urbà, entre d’altres. De fet, mentre que el Metropolità de Barcelona acull al 68% de la població total de Catalunya i només és el 10% del territori, paral·lelament, existeix una Catalunya “buida” on l’envelliment de la població s’evidencia cada cop més, també la falta de dinamisme econòmic, una fugida de població jove cap a nuclis urbans, i una manca de connectivitat entre pobles causa d’una falta d’inversió en infraestructures de transport públic.  En el context actual, l’ODS 11 és clau pel desenvolupament de ciutats i comunitats sostenibles, per aconseguir l’objectiu d’una urbanització inclusiva, sostenible, planificada, universal i segura. |

[Context actual 2](#_Toc1072146895)

[Causes del creixement desmesurat i desordenat 4](#_Toc774770486)

[La Catalunya “buida” i les seves conseqüències 5](#_Toc809902740)

[Dèficits en comunicacions 8](#_Toc912435653)

[Legislació aplicable i polítiques públiques que es porten a terme 9](#_Toc1565431367)

[Una mirada des dels territoris 12](#_Toc704123355)

[Temes de debat per avançar 20](#_Toc1281951248)

[Entitats rellevants per avançar en l’ODS 11 a Catalunya 22](#_Toc588415595)

[Presentació de la documentació consultada 23](#_Toc750355065)

# Context actual

De cara a l’Agenda 2030 de les Nacions Unides, la Generalitat contempla les següents fites de l’ODS 11 a l’hora de dirigir les seves polítiques públiques:

|  |
| --- |
| 11.1 Per a 2030, assegurar l’accés de totes les persones a habitatges i a serveis bàsics adequats, segurs i assequibles, i millorar els barris marginals.  11.2 Per a 2030, proporcionar **accés a sistemes de transport segurs, assequibles, accessibles i sostenibles** per a totes les persones, i millorar la seguretat viària, en particular mitjançant **l’ampliació del transport públic**, amb especial atenció a les necessitats de les persones en situació vulnerable, dones, nenes, nens, persones amb discapacitat i persones grans.  11.3 Per a 2030, **augmentar una urbanització inclusiva i sostenible**, així com la capacitat de **planificar i gestionar de manera participativa, integrada i sostenible** els assentaments humans a tots els països.  11.4 Redoblar els esforços per a **protegir i salvaguardar el patrimoni cultural i natural** del món.  11.5 Per a 2030, **reduir de forma significativa el nombre de morts causades per desastres**, inclosos els relacionats amb l’aigua, i de persones afectades per aquests, i reduir substancialment les pèrdues econòmiques directes causades per desastres relacionades amb el producte interior brut mundial, fent un èmfasi especial en la **protecció de les persones pobres i de les persones en situacions de vulnerabilitat**.  11.6 Per a 2030, **reduir l’impacte ambiental negatiu per càpita de les ciutats**, amb especial atenció a la **qualitat de l’aire**, així com a la **gestió dels residus municipals** i d’altre tipus.  11.7 Per a 2030, proporcionar **accés universal a zones verdes i espais públics segurs, inclusius i accessibles**, en particular per a les dones i els infants, les persones grans i les persones amb discapacitat. |

**El Metropolità de Barcelona (10% del total del territori de català) acull al 68% de la població total de Catalunya**. Conseqüentment, és rellevant promoure polítiques relatives a reduir l’expansió urbana pel territori, mitjançant una millor planificació territorial i urbanística (l’ús del sòl), i posar èmfasi en millorar les zones urbanes més degradades. Amb l’augment de la densitat de població, són imprescindibles mesures per pal·liar la **pressió urbanística** actualment existent sobretot a l’Àrea Metropolitana de Barcelona. Una altra problemàtica creixent són les llars que pateixen soroll, que degrada de manera evident la qualitat de vida d’aquella part de la població.

Altrament, Catalunya ha patit les conseqüències de la inflació immobiliària i de la crisi de 2008, sobretot en termes d’**habitatge**. El salari mitjà i els preus de l’habitatge no es corresponen, augmentant, així, la bretxa d’accés a l’habitatge i el risc d’exclusió social i taxa de risc de pobresa –sobretot el segon punt en persones que viuen en un habitatge de lloguer–. Ha crescut el preu d’hipoteca, però també del lloguer. La situació és encara més accentuada a la ciutat de Barcelona.

Així mateix, una part important de la població va perdre el seu habitatge entre 2007 i 2015, per incapacitat d’abonar despeses de subministrament d'aigua, llum i gas, relacionat amb la **pobresa energètica**. També, part de la població es troba mal allotjada, sense sostre, sense habitatge, en un habitatge insegur o inadequat. Des de l’any 2008 han incrementat en un 32% el número de persones mal allotjades a Catalunya, destacant les ciutats amb més de 20.000 habitants. Catalunya encara té un percentatge de població elevat si es compara amb el de la Unió Europea que viu en **habitatges amb sostre amb goteres i humitats a les parets, el terra o l’engraellat** (quasi un 25% de les llars segons l’IDESCAT).

Relatiu al canvi climàtic, **els desastres naturals** són cada vegada més freqüents a Catalunya. Els principals desastres climàtics que més vulnerabilitat produeixen a determinades àrees de Catalunya i que més pèrdues econòmiques generen, són sobretot les pluges torrencials i inundacions. Ambdós fenòmens causen danys a infraestructures, habitatges, conreus o serveis, entre d’altres. El vent, les nevades, les temperatures extremes i onades de calor, les sequeres i estrès hídric, són igualment fenòmens que comporten riscos.

És també important **potenciar les zones verdes i el seu accés universal**, com també d’**espais públics segurs** (segons l’IDESCAT quasi el 20% de la població declara que l’àrea on viu és objecte de delictes, violència o vandalisme, o ha augmentat en els darrers anys, situant-se molt per sobre de la mitja dels territoris membres de la UE)**, inclusius i accessibles** (sobretot per a col·lectius vulnerables com són dones, infants, persones grans i persones amb discapacitats). Precisament, les zones verdes a les ciutats milloren la qualitat de vida, no només pel que fa a la qualitat de l’aire, sinó també oferint millors condicions ambientals, protecció del sol i protecció de les onades de calor a l’estiu (regulant la temperatura, i generant oxigen), mentre que a l’hivern ho fa del fred. En termes de contaminació també s’han de seguir implementant mesures per disminuir-la.

Paral·lelament, pel que fa a la tasca de potenciar el transport públic i unes infraestructures de la via pública segures, cal destacar que Catalunya ha reduït el número de víctimes mortals en accidents de trànsit en els últims anys de forma remarcable en una progressió superior a la resta d’Espanya i Europa segons la font IDESCAT.

**Més informació en relació als diferents indicadors de l’ODS 11 es pot trobar a** [**IDESCAT**](https://www.idescat.cat/indicadors/?id=ods&n=13465)

# Causes del creixement desmesurat i desordenat

A partir dels anys 90, les economies d’Espanya i Catalunya van experimentar un creixement exponencial superior a la mitjana dels països europeus i proper al dels Estats Units, per la progressiva presència d’una bombolla immobiliària pròpia. Les causes del creixement econòmic abans de la crisi de 2008 varen ser diverses i insostenibles.

A Espanya i Catalunya, les principals inversions anaven dirigides a la construcció i adquisició d’habitatges, i no pas en la millora de l’equipament productiu. Addicionalment, des d’Europa es va aplicar una política monetària expansiva, amb tipus d’interessos baixos i elevats estímuls fiscals; es va expandir el crèdit abundant i barat, enfocat bàsicament en els sectors immobiliari i de la construcció.

Actualment, amb les lliçons apreses després de la crisi, la recuperació de Catalunya transita a un model molt més productiu, on la tecnologia cada cop guanya més pes (acompanyada d’un desenvolupament important del sector industrial). No obstant, la principal activitat econòmica és troba en el sector de serveis, amb una mà d’obra inferior a la prèvia a la crisi de 2008, i una taxa més alta d’atur. Aquest altre model econòmic ha anat generant desigualtats socials amb dificultats de pal·liar: els recursos públics, en molts casos, són insuficients. A més, l’actual model està basat principalment en l’oferta turística, que no només està caracteritzada per la seva estacionalitat –factor que genera una elevada temporalitat–, sinó que també presenta altres problemàtiques, com la dependència de determinats territoris d’aquest sector econòmic pel seu creixement.

# La Catalunya “buida” i les seves conseqüències

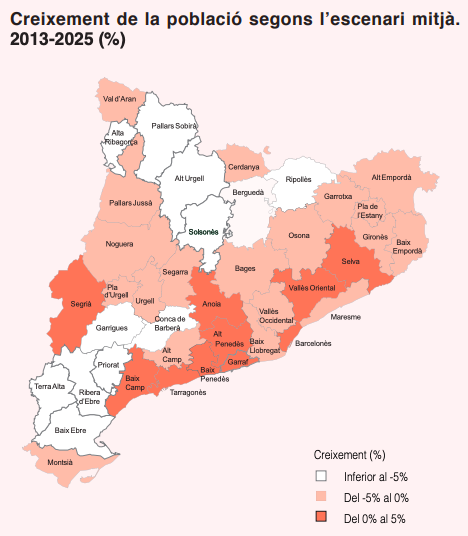
La Catalunya actual presenta desigualtats relatives al concentració geogràfica de la població dintre els seus límits. Gran part de la població es concentra a l’àmbit Metropolità de Barcelona i els seus voltants, mentre que augmenta el despoblament territorial a mesura que se surt d’aquesta àrea, especialment en localitats d’àmbit rural i amb escasses connexions amb els nuclis urbans.

El creixement demogràfic de Catalunya de la primera dècada del segle XXI fou positiu en totes les comarques, com a resultat d’una immigració internacional estesa per tot el territori. Aquest fenomen va ser similar a la resta d’Espanya durant l’auge de l’economia durant l’augment de la bombolla immobiliària. No obstant, amb l’arribada de la crisi de 2008, els municipis més petits (sobretot els de menys de 1.000 habitants) van anar experimentant una èxode important de la seva població cap a àrees més urbanitzades per motius laborals. Pel que fa a la migració que havia rebut Catalunya, gran part de la població va retornar a la seva zona de procedència. Tot i així, just abans de la pandèmia, Espanya va experimentar nous fluxos migratoris i saldos exteriors positius, amb un impacte important a les zones rurals.

Altrament, es va produir una recuperació de la crisi entre territoris catalans desigual, que va afectar al creixement de la població. Mentre en algunes zones la recuperació de la crisi era més ràpida, d’altres, com els petits municipis, continuaven experimentant una baixada. Es tractava, especialment, de pobles amb un envelliment de la població accentuat i despoblament, malgrat l’arribada de població estrangera degut a una fugida dels nuclis joves o bé per estudis o bé motius laborals. Addicionalment, atraure a immigració internacional era prioritari per a revertir el despoblament, sinó centrar-se en dinamitzar l’economia en els municipis més afectats. Promoure les zones rurals (les més afectades) és bàsic per a atraure, no només població estrangera, sinó també, la pròpia població autòctona.

Amb tot això, segons l’IDESCAT, la població de Catalunya disminuirà a curt termini, però es recuperarà de manera moderada a mitjà i llarg terminis (arribant inclús als 8 milions de cara al 2051). Aquest és un fenomen molt relacionat amb la fecunditat, l’esperança de vida i els fluxos migratoris. La natalitat continuarà disminuint i el número de dones en edat fèrtil també. Això, juntament amb l’envelliment de la població farà que el creixement natural sigui negatiu. En definitiva, l**’esperança de vida seguirà creixent cada cop més i la població en edat jove anirà disminuint a curt i mitjà termini mentre que els individus majors de 45 anys augmentaran**.

**Tres de cada quatre comarques perdran població en els propers anys**, a curt termini. Només una de cada quatre comarques recuperarà població de cara a 2026, mentre que les demés aniran perdent població, sobretot Terra Alta, Alta Ribagorça, Ribera de l’Ebre, Alt Urgell, el Ripollès, les Garrigues, el Pallars Sobirà i el Priorat. Bàsicament, aquelles zones amb un elevat envelliment poblacional i més allunyades del Metropolità de Barcelona. Sobretot les Terres de l’Ebre, l’Alt Pirineu i la Vall d’Aran patiran una pèrdua de població accentuada, mentre que la ciutat de Barcelona en recuperarà de cara a 2026. *A continuació, el mapa de creixement de la població 2013-2025 projectat per l’IDESCAT en funció dels diferents territoris catalans:*



**El despoblament a Catalunya comporta** les següents problemàtiques:

* *Envelliment de la població.* Produeix una major necessitat de serveis socials, treballs de cures, costos sanitaris per part de l’estat, etc. Conseqüentment, es necessita també una millor accessibilitat a tots aquests serveis, però en casos de deficiències en comunicacions, comporta un major ús del vehicle privat i una pitjor qualitat de vida (per la falta d’una atenció sanitària pròxima al lloc de residència, tan necessària en edats avançades).
* *Menys serveis públics per una baixa demanda d’aquests* (ja que l’oferta d’aquests ve determinada per la grandària del municipi), el que deriva en una pitjor accessibilitat a serveis sanitaris, als serveis educatius, a educació no formal, a l’oci i el lleure…
* *Fugida de joves* als centres urbans per una manca d’oportunitats educatives i/o laborals.
* *Menys dinamisme econòmic.*
* *Pobles abandonats.*
* *Desequilibri territorial* en el desenvolupament econòmic i social.
* *Saturació de les infraestructures i elevada densitat de població dels principals nuclis urbans* amb l’èxode rural.
* Entre d’altres.

# Dèficits en comunicacions

Actualment, a Catalunya hi ha un dèficit en comunicacions. En un anàlisi territorial s’observa una dualitat pel que fa al transport públic arreu del territori, ja que hi ha molts mitjans de transport disponibles arreu del Metropolità de Barcelona (trens Rodalies, el FGC, metro, tramvies, autobusos urbans, carrils bici, etc.), però un dèficit evident a mesura que ens allunyem de la metròpoli.

La problemàtica rau principalment en que determinats àmbits territorials tenen connexió amb els centres urbans més grans, però presenten una falta o absència de mitjans de comunicació eficients que interconnectin els diferents municipis entre ells. Conseqüentment, existeix una elevada dependència del vehicle privat com a mitjà de transport principal, amb totes les afectacions derivables com són la contaminació, la saturació de les carreteres, l’accidentalitat, etc. A més, en alguns territoris (Terres de l’Ebre o l’Alt Pirineu i Aran) la planificació prèvia al desenvolupament futur de les noves xarxes de transport públic és essencial, per les peculiaritats en la seva topografia i la riquesa en biodiversitat i ecosistemes.

Els dèficits en comunicacions, un sector fonamental per a una societat del benestar, a Catalunya venen marcats per una baixa inversió. Hi ha hagut una insuficiència de recursos per part de l’administració i l’Estat fixa l’aportació en subvencions relatives al transport de manera unilateral. D’altra banda existeix una insatisfacció pel preu que es paga per part dels usuaris del transport públic, tot i què és més econòmic que fer ús del vehicle privat.

Entre els beneficis per a la població i l’economia, d’una xarxa pública de transport eficient i ben desenvolupada estan:

* Una millora de la qualitat de l’aire per la disminució de l’ús del vehicle privat.
* La reducció de la despesa sanitària per una reducció de l’accidentalitat i de la contaminació.
* Menys importacions petrolieres que equilibraria la balança de pagaments nacional.
* Increment d’altres consums per a la població (dinamització de l’economia).
* Reducció dels costos de la congestió de les carreteres, que faria possible una millor distribució urbana de mercaderies i altres usos, com per exemple, els serveis sanitaris, entre d’altres.

Unes infraestructures ben desenvolupades i eficients són un element clau per a la mobilitat del futur, no només per a reduir els riscos que comporta el canvi climàtic per Catalunya i millorar la qualitat de vida dels ciutadans i ciutadanes, sinó també per a una millor competitivitat econòmica basada en la sostenibilitat i les noves tecnologies, i una reducció de les desigualtats territorials.

# Legislació aplicable i polítiques públiques que es porten a terme

Hi ha diversos exemples de polítiques públiques que s’estan desenvolupant, tant a nivell municipal dutes a terme pels Ajuntaments, com comarcal, provincial i, finalment, autonòmic per la[**Generalitat de Catalunya.**](http://cads.gencat.cat/ca/Agenda_2030/compromisos-govern-agenda-2030/)

Primerament, es va aprovar un Pla Nacional per a la Implementació de l’Agenda 2030 a Catalunya, a través d’un compromís entre el Govern de Catalunya amb el Govern d’Espanya, que comporta 696 compromisos de les 17 ODS. Concretament, l’ODS 11 comporta 65 compromisos, i els eixos principals on es dirigeixen les polítiques públiques aplicades per la Generalitat de Catalunya de l’ODS 11 estan l’accés als serveis bàsics, la urbanització inclusiva i sostenible, el transport segur i assequible, com també el patrimoni natural i cultural. Dels 65 compromisos relatius a l’ODS 11, 53 estan inclosos en la normativa i planificació vigent, 24 en fase de tramitació o elaboració i 2 no estan inclosos.

Alguns exemples de polítiques públiques aplicades per la Generalitat de Catalunya els darrers anys relatives a l’ODS 11:

* **SmartCatalonia.** És una estratègia relativa a la Comissió Europea (fita 2020), de cara a les ciutats intel·ligents o smart cities, amb l’objectiu de donar suport a empreses i iniciatives smart al territori, innovació en els serveis públics, creixement econòmic, sostenibilitat de les ciutats i integració.
  + Smart Rural
  + Smart Mobility
  + Smart Environment
* **Programa de desenvolupament rural de Catalunya 2014-2020.** Actualment, hi ha un període transitori de la política pública fins que s’aprovi un nou marc jurídic de la PAC (Política Agrària Comunitària) a partir de 2023. Entre els objectius d’aquesta està la competitivitat de l’agricultura, la gestió de la sostenibilitat dels recursos naturals i l’acció pel clima, un desenvolupament territorial que permeti equilibrar les zones rurals, i també amb el FEADER s’estableix, entre d’altres idees:
  + El foment de la transferència de coneixements i innovació en activitats rurals.
  + Millorar la competitivitat de tots els tipus d’agricultura en diferents regions, una gestió forestal sostenible i la promoció de tecnologies agrícoles més innovadores.
  + Foment d’una organització de la cadena alimentària que estigui d’acord amb el benestar animal i riscos del sector agrari.
  + La promoció d’una economia baixa en carboni i que s’adapti al canvi climàtic.
  + Lluita contra l’exclusió social i la pobresa a les zones rurals

Els altres grans reptes plantejats són l’arrelament i desenvolupament socioeconòmic dels joves en medis rurals, reactivar l’economia, etc.

* **Pla Estratègic de la Bicicleta (2008-2012)**, que actualment s’ha convertit en l’**Estratègia catalana de la bicicleta 2025,** que busca implementar eines de planificació i desenvolupament, per impulsar l’ús de la bicicleta com un mode de transport actiu i sostenible, ja sigui per desplaçaments del dia a dia, com pel lleure o l’esport. De cara al ODS 11, la idea és cohesionar la comunitat de les ciutats i generar espais més sostenibles, com també una millor distribució de l’espai urbà.

La Generalitat vol desenvolupar 1.500 km de rutes cicloturístiques de llarg recorregut, promoure rutes cicloturístiques (per potenciar també el cicloturisme), millora de les infraestructures i seguretat viària, potenciar la Mesa de la Bicicleta (coordinació entre administracions), etc.

* **Pla especial d’actuació en situació d’alerta i eventual sequera (PES).** Es tracta d’un instrument de planificació que pretén establir un sistema d'indicadors de sequera, previsió de mesures de gestió dels recursos hídrics i demandes d’aigua, entre d’altres.

El PES busca garantir l'abastiment d’aigua urbà, d’ús domèstic, necessaris per a la salut i benestar de la població, minimitzar restriccions als cabals circulants als rius i a les aportacions d’aigua als ecosistemes i espais naturals associats al medi hídric, i, finalment, minimitzar els possibles danys econòmics i socials que pot provocar una sequera.

Actualment, les reserves de Catalunya es troben en el 37% del total (a dades de l’11 d’octubre de 22), després de les onades de calor del darrer any. L’últim acord relatiu al Pla es va aprovar al 2020, relatiu a recomanacions per a municipis per a redactar Plans d’emergència en situació de sequera.

* **Pla Urbanístic dels sòls no sostenibles de l’Alt Pirineu.** Es va aprovar el 2020 amb la finalitat de revisar els sòls no sostenibles de l’Alt Pirineu, per tal d’aplicar mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic per crear un impost en les instal·lacions que incideixin al medi ambient.
* **Pla Director d’Infraestructures (2021-2030).** És un pla portat a terme pel consell d’Administració de l’Autoritat del Transport Metropolità de la Regió Metropolitana de Barcelona (un consorci interadministratiu format per la Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i AMB). Aquest es presenta com una extensió del pla inicial, amb canvis i nous objectius de cara a les noves necessitats i la capacitat d’invertir en polítiques d’infraestructures que millorin el transport i la mobilitat al Metropolità de Barcelona. S’ha ampliat l’abast territorial del pla, i entre els objectius principals està la sostenibilitat de la mobilitat (incrementar l’ús de mètodes de transport sostenible, millorant la xarxa de transport públic), minimitzar el consum d’energia derivat del petroli (potenciar infraestructures relatives a models més eficients), entre d’altres.
* **Pla d’actuació per prevenir els efectes de les onades de calor sobre la salut (POCS).** És un pla estacional que s’activa cada any de l’1 de juny al 30 de setembre, coordinat per l’Agència de Salut Pública de Catalunya i el Servei Català de la Salut, per minimitzar els efectes negatius de les onades de calor i poder predir possibles situacions meteorològiques de perill.

Finalment també es poden trobar altres iniciatives com:

* Pla de la gestió del districte de la conca fluvial de Catalunya (2016-2021)
* Llei 6/2009, del 28 d’abril, d’avaluació ambiental de plans i programes
* Reglament (UE) 1315/2013 sobre les orientacions de la Unió pel desenvolupament de la Xarxa Transeuropea de Transports
* Llei 24/2015, del 29 de juliol, de mesures urgents per afrontar l’emergència en l’àmbit de l’habitatge i la pobresa energètica
* Llei 21/2015, del 29 de juliol, del finançament del transport públic
* Llei 14/2015, del 21 de juliol, de l’impost sobre els habitatges buits, i de modificació de normes tributàries i de la Llei 3/2012
* Llei 16/2017, de l’1 d’agost, del canvi climàtic

# Una mirada des dels territoris

**L’ALT PIRINEU I ARAN**

|  |
| --- |
| La població de l’Alt Pirineu i Aran **representa l’1% del total de Catalunya, no obstant, l’extensió geogràfica és el 18% de la superfície catalana**. Es tracta d’un territori muntanyós molt extens amb **població dispersa** arreu del territori. Hi ha una **molt baixa densitat de població, la qual es concentra, sobretot, en les capitals de comarca i pobles grans**. L’Alt Pirineu i Aran ha experimentat tendències poblacionals similars a altres àmbits territorials allunyats del Metropolità de Barcelona. D’una banda, **els nuclis urbans són els que atrauen a més població, d’altra, les àrees més petites i rurals han experimentat un important despoblament** per una falta de dinamisme econòmic. Posteriorment a la crisi de 2008, l’emigració de la població més jove del territori cap a ciutats més grans per motius laborals ha accentuat aquest fenomen. No obstant, el principal fort al desenvolupament de determinades activitats econòmiques al territori, és la riquesa paisatgística i la presència de molt sòl no urbanitzable.  Les polítiques públiques aplicades fins ara han volgut posar el focus en un desenvolupament de la mobilitat, però els resultats no han sigut força destacables ja que **la mobilitat l’Alt Pirineu i Aran encara té un predomini de l’ús del vehicle privat.** El transport particular suposa la meitat dels desplaçaments setmanals i com es tracta d’un territori amb població tan dispersada, el número de desplaçaments en cotxe és més elevat que la mitjana de Catalunya. També ho és el número de desplaçaments a peu i en bicicleta. **El transport públic s’utilitza poc perquè presenta mancances en termes d’eficiència, oferta i infraestructures**, que ve enarcada per les condicions de terreny tan particulars condicionant molt les mesures de millora de la mobilitat quotidiana. Gran part del territori pirinenc té vies de comunicació rurals i forestals, vies de llarg recorregut entre una població i d’altres.  En general, les polítiques aplicades han propiciat **la concentració de serveis en determinats nuclis poblacionals**. Tradicionalment, la principal activitat del territori era la ramaderia que ha anat reemplaçant-se progressivament al sector dels serveis, procés que no ha anat acompanyat pe sector públic sinó guiat pels motors d’oferta i demanda propis de l’economia de mercat, i ajudes a la promoció d’altres sectors econòmics tot modernitzant el sector ramader per facilitar la seva competitivitat i continuïtat. Una altre punt a destacar ha estat incentivar el volum i diversitat de l’activitat econòmica per prevenir la despoblació i generar llocs de treball dignes i estables passa per potenciar una xarxa de transport públic eficient, amb grans línies de tren, autobús i d’altres.  [*Per a més informació de l’ODS 11 a l’Alt Pirineu i Aran*](https://www.dropbox.com/scl/fi/gdjpkicwkuw95e74tllhe/ODS-11-Alt-Pirineu-i-Aran.docx?dl=0&rlkey=b33huc2aywg5y2i1rl2fmww5u) |

**CAMP DE TARRAGONA**

|  |
| --- |
| És un dels àmbits territorials que més creixement poblacional ha experimentat en els últims anys segons un [estudi de la mobilitat quotidiana al territori (Alberich J.)](https://www.dropbox.com/s/95glv3ek5tzoo0f/La%20mobilitat%20quotidiana%20al%20Camp%20de%20Tarragona%20%E2%80%93%C2%A0Alberich%20J..pdf?dl=0). El triangle que formen les ciutats de Tarragona, Reus i Valls ha potenciat una estructura urbana policèntrica. Així mateix, el litoral afavoreix la mobilitat tan turística com residencial. **La mobilitat al Camp de Tarragona és elevada, molt similar a les tendències de l’àmbit Metropolità de Barcelona**, i en general, els desplaçaments es caracteritzen per la seva proximitat.  **El mitjà de transport més utilitzat és el vehicle privat**, que representa aproximadament el 50% dels desplaçaments. No només és un problema ambiental, econòmic i de seguretat –accidents de tràfic–, sinó també la saturació d’infraestructures viàries. **L’ús del vehicle privat en el cas del Camp de Tarragona te una relació directa amb la manca d’oferta eficient i variada de transport públic**. Entre setmana els desplaçaments són més reiterats, mentre que els dies festius són més llargs per motius de lleure, atractius naturals, segones residències, i demés. En aquest segon tipus de desplaçament, l’ús del transport públic augmenta. El motiu principal és que els trajectes a altres territoris catalans estan ben plantejats amb l’actual sistema ferroviari, i resulta més atractius que l’ús del vehicle privat.  Cada comarca te les seves característiques pròpies i, per exemple, el Priorat o la Conca del Barberà són més rurals, estan pitjor connectades amb la **ciutat de Tarragona i Barcelona i la mobilitat és més difícil**. Segons [un estudi de la Universitat Rovira i Virgili (González F. i Oliveras J. 2003)](https://www.dropbox.com/s/kszifpn1pn0otwc/El%20Camp%20de%20Tarragona-%20frens%2C%20possibilitats%20i%20planejament%20territorial%20%E2%80%93%20Gonz%C3%A1lez%20F.%20i%20Oliveras%20J..pdf?dl=0), amb el desenvolupament dels diferents eixos de comunicació les zones més urbanes de les Comarques de Tarragona han experimentat un gran creixement, mentre que altres zones més rurals tenen un poblament molt més dispers. **Al litoral és on més hi ha hagut un procés d’urbanització**, com també un creixement de la població en els darrers anys. La contínua millora del **sistema urbà Tarragona-Reus**, ha donat característiques metropolitanes als nuclis més grans de les Comarques Centrals. També, s’han creat barris perifèrics a les afores de Tarragona i Reus, on es troben els principals polígons industrials, l’aeroport, etc. Contràriament, **les àrees de l’interior de les Comarques Centrals que se situen a un altitud per sobre dels 200 metres, pateixen d’una xarxa de transport públic de poca connectivitat**. No obstant, és complicat ampliar el transport públic depenent de quina zona es tracta, ja que en molts casos el valor paisatgístic i ecològic és essencial de preservar.  Pel que fa a les polítiques públiques, l’[Ajuntament de Tarragona](https://www.dropbox.com/s/bshk76rr9u145h8/Som%20Ciutat%2030%20%E2%80%94%20Ajuntament%20de%20Tarragona.html?dl=0) està aplicant una nova ordenança de convivència relativa a la circulació de vehicles a la ciutat, actualment. Similar a la ciutat de Barcelona, s’ha aplicat una reducció del límit de la velocitat a 30km/h, a més a més d’una millora dels carrils per a bicicletes. D’entre els beneficis està la disminució del soroll, que implica múltiples beneficis per a la salut, una millor conciliació entre diferents vehicles –bicicletes, patinets i demés–, menys contaminació de l’aire i gasos tòxics, així com una reducció dels accidents. D’altra banda, al [Pla d’Acció Local per a la Sostenibilitat de Tarragona (2008-2018)](https://www.dropbox.com/s/9mmku93uiak374g/ANNEX%20I%20-%20PLA%20D%E2%80%99ACCI%C3%93%20LOCAL%20PER%20A%20LA%20SOSTENIBILITAT%20DE%20TARRAGONA%202008-2018.pdf?dl=0), es va situar com a prioritat l’increment i millora de les zones verdes urbanes, l’elaboració d’un Pla de Mobilitat Urbana, desenvolupar plans d’acció per la conservació d’espais naturals propers, modernitzar infraestructures de telecomunicacions, etc. Ara bé, des de la inclusió de l’Agenda 2030 en les prioritats dels diferents nivells de govern, Tarragona i la Diputació de Tarragona estan en procés de modelar els objectius estratègics vers el canvi climàtic i la sostenibilitat de les ciutats. Però aquest acaba d’iniciar-se.  [*Per a més informació de l’ODS 11 al Camp de Tarragona*](https://www.dropbox.com/scl/fi/wfq48lbm5vxy5k7yw7c44/ODS-11-Camp-de-Tarragona.docx?dl=0&rlkey=lt7qhueelkwszusm89y5wufoz) |

**COMARQUES CENTRALS**

|  |
| --- |
| Les ciutats de les Comarques Centrals són **clau en l’activitat econòmica diversificada, i compten amb diversos nuclis urbans complexos que al voltant tenen un territori**. Això últim fa que les comunicacions entre ciutats siguin deficitàries. Això sí, les estructures viàries i ferroviàries comuniquen les diferents ciutats i entorns amb el Metropolità de Barcelona. [La mobilitat quotidiana a les Comarques Centrals (Cebollada À. i Riera P.)](https://www.dropbox.com/s/zo47o5arpu2lopg/Mobilitat%20quotidiana%20a%20les%20Comarques%20Centrals%20%E2%80%93%20Cebollada%20%C3%80.%20i%20Riera%20P..pdf?dl=0) es caracteritza per un **elevat ús del vehicle privat**. La bicicleta és més utilitzada en dies festius, però no en dies feiners, per una manca d’infraestructures àmplies que permetin un ús més segur i eficient d’aquesta.  **L’ús del transport públic com a mitjà de transport habitual és molt baix**. És el mètode de transport que menys s’utilitza a les Comarques Centrals, degut a una insuficient oferta d’aquest a nivell local. Principalment, s’utilitza el ferrocarril de rodalies Renfe i Ferrocarrils de la Generalitat, sobretot per desplaçaments al Metropolità de Barcelona, seguit dels autobusos urbans (ús de l’1,1% en dies feiners) i escolars.  Pel que fa a la població, aquesta es concentra principalment als nuclis urbans. No obstant, un cas d’exemple de despoblament a les Comarques Centrals, és el de Berguedà. En general, tan a Catalunya com a Berguedà hi ha problemes comuns pel que fa a la població rural. D’una banda, **la baixa densitat de població**, d’altra **l’envelliment**, amb moltes persones majors de 65 anys. Segons [un estudi demogràfic (Recaño J. 2021)](https://www.dropbox.com/s/rj2x72uibxc4c6j/Una%20aproximaci%C3%B3%20al%20sistema%20demogr%C3%A0fic%20del%20Bergued%C3%A0%20%E2%80%93%20Reca%C3%B1o%20J..pdf?dl=0) al Berguedà hi ha una dualitat de desenvolupament demogràfic, ja que a més altitud més despoblació. De fet, la majoria de municipis de Berguedà han experimentat un creixement demogràfic negatiu. El 2010 va ser el moment amb més població en alguns municipis, fins l’inici de la crisi de 2008, mentre que d’altres ja van tenir el seu màxim poblacional als anys seixanta.  [*Per a més informació de l’ODS 11 a les Comarques Centrals*](https://www.dropbox.com/scl/fi/yi7ehwryjnzo2drup6d04/ODS-11-Comarques-Centrals.docx?dl=0&rlkey=ayf1e6zkz708tkb42jawztd57) |

**COMARQUES GIRONINES**

|  |
| --- |
| Les Comarques Gironines han experimentat un creixement de la població, que ha provocat també una major mobilitat. [La mobilitat quotidiana a les Comarques Gironines (Gutiérrez O. 2008)](https://www.dropbox.com/s/381k0m2epp38u3t/La%20mobilitat%20quotidiana%20a%20les%20Comarques%20Gironines%20%E2%80%93%20Guti%C3%A9rrez%20O..pdf?dl=0), es caracteritza per ser majoritàriament dins del propi municipi, o bé, entre municipis. Més de la meitat dels desplaçaments es duen a terme amb mitjans de transport motoritzats, **destacant el vehicle privat**. Mentre que una mica menys de la meitat són a peu, o en menor mesura, amb bicicleta –per sota de Catalunya–. Aproximadament un 62,1% de la població confirma que té un vehicle propi, i s’ha demostrat que en les zones amb menys grau d’urbanització tenen més problemes de transport públic, per la dificultat de satisfer a poblacions disperses i àrees geogràficament àmplies. El mateix passa amb altres serveis públics. Els últims anys, els autobusos i ferrocarrils han anat guanyant pes. Malgrat això, **a les Comarques Gironines hi ha una distribució desigual de la xarxa de transport públic, i que no cobreix totes les necessitats de mobilitat de la població, principalment per una menor freqüència de pas en els municipis més petits.**  Altrament, les Comarques Gironines tenien una forta dependència del sector de la Construcció, inclús després de la crisi de 2008. Hi ha hagut un creixement del lloguer turístic. Amb la pandèmia, molta gent ha decidit marxar de la ciutat principal –Girona– i tornar als petits municipis, degut a la possibilitat de teletreballar. **Molts petits pobles (abundants a les Comarques Gironines) han experimentat un increment d’empadronaments amb l’arribada de la pandèmia**. Destaquen Castell-Platja d’Aro, el Port de la Selva, Cadaqués, Cruïlles, Monells i Sant Sadurní de l’Heura, Bolvir… **Aquesta podria una oportunitat per re viure i dinamitzar el món rural** després d’anys de despoblació. No obstant, es necessiten projectes de millora de xarxes de serveis públics i de mobilitat, com també una renovació de centres urbans ([anàlisi Vicente J.](https://www.dropbox.com/s/k1pvc8uus009d7v/La%20COVID-19-%20a%20banda%20de%20tots%20els%20problemes%2C%20una%20oportunitat%3F%20%E2%80%93%C2%A0Vicente%20J..pdf?dl=0)2021).  Des de l’[*Ajuntament de Girona*](https://www.dropbox.com/s/2ro8h1e0ah5zzyy/Zona%20baixes%20emissions%20-%20Qu%C3%A8%20%C3%A9s%20_%20Mobilitat%20i%20Via%20P%C3%BAblica%20-%20Ajuntament%20de%20Girona.html?dl=0) s’han implementat mesures per la millora de la mobilitat i de la via pública a la ciutat de Girona. Amb la *Llei 7/2021 de Canvi climàtic i transició energètica* s’ha establert que en aquells municipis que superin els 50.000 habitants, serà obligatori implementar plans de mobilitat urbana sostenible. Entre els objectius està reduir les emissions i aconseguir l’efectivitat de les zones de baixes emissions d’aquí al 2023, per tal d’una reducció dels gasos d’efecte hivernacle i un aire de millor qualitat. La zona de baixes emissions és una àrea establerta per l’administració pública on s’apliquen restriccions d’accés, circulació i estacionament de vehicles. A Girona, el sector de transport va ser responsable del 41% de les emissions de gasos d’efecte hivernacle del territori tractat.  [*Per a més informació de l’ODS 11 a les Comarques Gironines*](https://www.dropbox.com/scl/fi/iklrjqazyzy8kg0k9n0gb/ODS-11-Comarques-Gironines.docx?dl=0&rlkey=usftrmlf794y4ss1bkblupbqx) |

**PONENT**

|  |
| --- |
| Els territoris de Ponent, Terres de l’Ebre, Comarques Centrals i l’Alt Pirineu i Aran viuen el despoblament de manera accentuada, ja que aquest afecta a molts municipis. Al mapa que es presenta a continuació es pot observar clarament. En la majoria de casos es tracta de municipis rurals amb menys de 500 habitants, pocs serveis –sanitaris, de transport públic, etc.– i una població envellida [(Llimós A., 2021, basant-se en un estudi de la UdL)](https://www.ara.cat/societat/200-municipis-risc-despoblament_1_4028518.html).  Addicionalment, entre els principals problemes de les àrees rurals de Catalunya està el despoblament, les infraestructures, serveis bàsics i bretxa digital [(Càtedra d’Estudis Socioeconòmics i Despoblament del Territori de Lleida, 2021)](https://www.dropbox.com/s/vko5j1sghibr4at/Les%20ruralitats.%20Els%20micropobles%20de%20Lleida%20%E2%80%93%20C%C3%A0tedra%20d%E2%80%99Estudis%20Socioecon%C3%B2mics%20i%20Despoblament%20del%20Territori%20de%20Lleida%20%282021%29.pdf?dl=0).   * **Població. Hi ha una disminució de la població** sobretot a l’Alt Urgell, ambdós Pallars, la Noguera, sud de Segrià, les Garrigues i el Solsonès. Es caracteritzen per un envelliment de la població i una manca d’oportunitats, que provoca una fugida dels joves cap a àrees més urbanes. L’ocupació principal és en l’agroindústria, un sector que encara no es considera prou atractiu per a futures joves generacions. * **Falta de pressupost per mantenir infraestructures bàsiques i essencials per al dia a dia de la població (carreteres, canalitzacions, tecnologia, etc.).** En molts casos hi ha una manca de serveis públics de transport que connectin els pobles entre ells. El subministrament elèctric també presenta dificultats en el seu funcionament, la qual cosa a l’hivern és un gran problema per a la calefacció a les llars. També, hi ha hagut problemes ambientals derivats d’una mala planificació urbanística de les indústries. * **Absència o limitació de serveis bàsics.** Hi ha serveis educatius i sanitaris bàsics, però no hi ha serveis de transport a les escoles, les activitats extraescolars es fan complicades, accés a la cultura, correus i caixers. El principal causant d’aquesta problemàtica és la dependència del cotxe per a la mobilitat. Els negocis locals també són pocs, i si no n’hi ha, com també la manca de botigues, bars i restaurants, presenta encara més dificultats atraure a nova població jove. * **Manca de fibra òptica que afecta a la competitivitat de les empreses, als ajuntaments i la vida diària de la població**. La connectivitat es fa difícil, i més si hi ha nevades a l’hivern.   En general, pel que fa a la mobilitat a Ponent [(Bellet C. i Llop J.M., 2008)](https://www.dropbox.com/s/n5s4lbbpli6jmon/La%20mobilitat%20quotidiana%20a%20les%20Terres%20de%20Ponent%20%E2%80%93%20Bellet%20C.%20i%20Llop%20J.%20.pdf?dl=0), és menys intensa que a territoris com les Comarques Gironines o les Comarques Centrals. La mobilitat de caràcter personal és la principal raó de desplaçament, seguit de la laboral i estudiantil (desplaçament entre lloc de residència i lloc de treball o estudis, i viceversa). Aquest segon motiu de mobilitat és superior a la mitjana de Catalunya, ja que suposa un 47,4% del total de desplaçaments. D’altra banda, **la mobilitat relativa a l’acompanyament d’altres persones, gestions personals, visites mèdiques o activitats extraescolars dels fills/es és més rellevant que la relacionada amb l’oci i el lleure. L’envelliment de la població fa que la mobilitat sigui més reduïda** de per si,però a més a més, **també la manca de transport públic** explica aquest fenomen.  **El vehicle privat és el mitjà de transport més utilitzat**, amb un 48,6% del total de desplaçaments en dies feiners i un 59,1% en els festius. Tot i així, en contrast amb altres territoris, a Ponent un 46,4% dels desplaçaments en dies feiners es porten a terme a peu o bicicleta. Normalment, els desplaçaments per motius personals se solen fer a peu o bicicleta, mentre que els de per raons laborals amb transport privat. En el cas de Ponent, això és degut a una falta de transport públic que fa necessari l’ús del vehicle privat, mentre que en el conjunt de Catalunya el motiu principal d’ús del transport privat és l’estalvi de temps de desplaçament sobretot.  [*Per a més informació de l’ODS 11 a Ponent*](https://www.dropbox.com/scl/fi/si0mhe7uxi4e2371fqon9/ODS-11-Ponent.docx?dl=0&rlkey=ad8cjv1sarz9wo90c1qbw8kvg) |

**TERRES DE L’EBRE**

|  |
| --- |
| Terres de l’Ebre és un territori amb una característica àrea humida de 320 km2 que conforma pròpiament el delta, essent una de les àrees que més rellevància té al Mediterrani. Precisament, per la seva riquesa en ecosistemes i diversitat natural és impossible portar a terme millores en la sostenibilitat de les ciutats sense tenir en compte aquest factor diferencial. Els deltes són zones humides que tenen un paper imprescindible en la conservació dels ecosistemes i la sostenibilitat humana, però són molt vulnerables al canvi climàtic. Amb els problemes d'abastiment d’aigua i la qualitat d’aquesta a les conques hidrogràfiques, així com l’explotació humana, els deltes tenen perill de col·lapse. Entre els problemes més greus del delta està la regressió de la costa per una disminució del cabal hidrogràfic, el deteriorament de la qualitat de les aigües per un ús intensiu de productes agroquímics, pèrdua d’ecosistemes naturals i zones humides per la transformació urbanística, creixement del nivell del mar, etc.  **El desenvolupament urbanístic a les Terres de l’Ebre va experimentar diversos canvis de polítiques públiques.** A partir del 1995 es va començar a desenvolupar el Pla Director del Delta de l’Ebre per promoure el desenvolupament del territori amb noves infraestructures, indústries i equipament. Sobretot centrat en el turisme massificat, es cercava protegir la natura al mateix temps. El 2001 es va aprovar el Pla Territorial de les Terres de l’Ebre, pel Govern de Catalunya, que juntament amb el Pla Hidrològic Nacional **van posar el focus a la necessitat de reformar per complet la planificació** del delta de l’Ebre i de les comarques de les Terres de l’Ebre per tal d’aconseguir una sostenibilitat territorial i ambiental. Amb el Pla Integral per la Protecció del Delta de l’Ebre (PIPDE) es començaren a incorporar més mesures de protecció ecològica i un pla d’ordenació i planificació del territori. S’ha de tenir en compte també que degut a que les polítiques mediambientals de la dècada dels 2000 al 2010 relatives a les Terres de l’Ebre, s’han dirigit sobretot a la franja del litoral, no pas a tot el conjunt de les Terres de l’Ebre. [(Romagosa F., 2013)](https://www.dropbox.com/s/o55tct4x84d2xpm/Sostenibilidad%20y%20resiliencia%20socioecol%C3%B3gica%20en%20el%20delta%20del%20Ebro%20%E2%80%93%C2%A0UAB%2C%202012.pdf?dl=0)  Amb la urgència que suposa establir mesures per preservar aquest territori tan especial per la sostenibilitat, des de [Nacions Unides](https://www.dropbox.com/s/btqaevbgow78f93/L%27ONU%20escull%20les%20Terres%20de%20l%27Ebre%20com%20a%20primer%20territori%20al%20m%C3%B3n%20on%20avaluar%20la%20resili%C3%A8ncia%20urbana%20davant%20els%20reptes%20globals%20_%20Sostenible.html?dl=0) s’ha escollit les Terres de l’Ebre com el primer territori en avaluar la resiliència urbana. L’objectiu és fer una prova pilot que permetrà avaluar les fortaleses i debilitats del territori en relació als reptes globals –canvi climàtic, digitalització, transformació del model productiu actual…–. El programa s’estructura lligat als Objectius de Desenvolupament Sostenible, l’Acord de París contra el Canvi Climàtic i la Nova Agenda Urbana, amb la finalitat de recomanar les accions prioritàries.  Finalment, les Terres de l’Ebre tenen la necessitat de **resoldre el seu estancament demogràfic, inclús en els municipis de més dimensió** [(CELIR, 2019)](https://www.dropbox.com/s/4dje0tgfek13l7g/La%20despoblaci%C3%B3%20rural%20a%20les%20Terres%20de%20l%E2%80%99Ebre-%20Un%20assumpte%20de%20pol%C3%ADtica%20econ%C3%B2mica%20i%20territorial%20%28CELIR%2C%202019%29%20.pdf?dl=0). El territori té moltes poblacions petites i intermèdies que es dediquen a l’Agricultura, que són les que més pateixen el despoblament, mentre que uns pocs municipis aglutinen gairebé la meitat de la població. Els problemes més evidents són la no existència de polítiques de desenvolupament rural que complementin l’acció de la Unió Europea, una oferta formativa secundària i post obligatòria inadequada –que perpetua la fugida de joves cap a les grans ciutats catalanes–, la lentitud de resposta a la problemàtica per part de les administracions locals, entre d’altres. Per exemple, hi ha una manca d’acord territorial en relació a la millora d’infraestructures i serveis, polígons industrials poc competitius, vigència de polítiques agràries antigues, etc. Així mateix, hi ha una percepció generalitzada per part de la població, de que hi ha una manca d’expectatives de futur en les localitats de menor dimensió, no només per una manca de determinats serveis, sinó també la falta d’inversió empresarial.  És igual d’important millorar la mobilitat, ja que Terres de l’Ebre els desplaçaments es caracteritzen per ser entre municipis, però és necessària una xarxa de transport públic més desenvolupada o la població continuarà fent ús del transport privat, similar a altres àmbits territorial.  [*Per a més informació de l’ODS 11 a les Terres de l’Ebre*](https://www.dropbox.com/scl/fi/qj0nuuu9fqomnlqx5wxv7/ODS-11-Terres-de-l-Ebre.docx?dl=0&rlkey=gzmua4vcey1nymhdl7a2kv8pr) |

**METROPOLITÀ DE BARCELONA**

|  |
| --- |
| En termes generals hi ha hagut un important **creixement de la població al Metropolità de Barcelona els últims anys**, el que ha evidenciat múltiples problemàtiques. Una d’elles, un **major número de desplaçaments urbans**. Amb això, es fa insostenible desplaçar-se a diari amb transport privat com a mitjà principal, no només per les conseqüències derivades de l’ús de fonts d’energia no renovables, sinó també pels riscos d’accidentalitat que comporta. De la mateixa manera, es produeix una saturació de les vies en molts trams, quan aquestes poden ser necessàries per altres finalitats de més urgència, tals com per exemple, les sanitàries. Així mateix, la població d’aquest àmbit territorial presenta un pronunciat envelliment que comporta necessitats especials en termes de mobilitat i serveis en contrast amb els altres grups d’edat. Altrament, **la gentrificació ha sigut un fenomen que ha crescut els últims anys**, és a dir, quan les persones treballen al centre urbà però viuen fora, el que incrementa els desplaçaments. El comerç electrònic també està a l’alça i augmenta els desplaçaments relatius al transport de mercaderies.  D’entre els aspectes que s’han treballat en la mobilitat a Barcelona des de les institucions públiques, ha estat la **millora de la xarxa del transport públic urbà i la qualitat d’aquesta, amb un augment de l’oferta dels autobusos i metros, la xarxa ferroviària**, entre d’altres. De fet, malgrat al Metropolità de Barcelona **el vehicle privat continua tenint un ús destacat, els mitjans de transport sostenible –transport públic, bicicleta i a peu– han anat guanyant pes**, sobretot per la dificultat de trobar aparcament i els costos derivats de l’ús del vehicle privat. No obstant, el Metropolità de Barcelona té **diferències territorials en termes de mobilitat, ja que a mesura que ens allunyem de la ciutat de Barcelona i menys oferta de transport públic hi ha, més ús es fa del vehicle privat**. El motiu més observat d’ús del vehicle privat és la comoditat.  Pel que fa a les **polítiques públiques aplicades els darrers anys i actualment**, en són exemples les implementades per l’AMB, de la Zona de Baixes Emissions a les Rondes, la subvenció a la compra de bicicletes elèctriques, la renovació dels vehicles d’autobusos públics per d’altres híbrids i elèctrics, les electrogasolineres, un increment en la construcció de carrils bici, etc.  D’altra banda, també trobem el Pla de Mobilitat Urbana 2024 de l’Ajuntament de Barcelona, dirigit a una millora de la mobilitat sostenible. Entre els objectius està garantir l’accessibilitat al transport públic, la Smart Mobility (implementar la T-Mobilitat integrada, on s’incorporin els diferents mitjans de desplaçament sostenibles), reformes del metro, el Park&Ride, entre d’altres. En relació, també, a l’ODS 11, hi ha molts altres projectes que s’estan portant a terme a la ciutat de Barcelona, relatius a la transformació dels espais públics en zones més verdes, connectades, segures per els vianants, per exemple les actuals obres a la Meridiana, o l’establiment d’un límit de velocitat de 30 km/h a determinats trams de la ciutat.  [*Per a més informació de l’ODS 11 al Metropolità de Barcelona*](https://www.dropbox.com/scl/fi/i31hw89up6o1qwhbtjfg2/ODS-11-Metropolit-de-Barcelona.docx?dl=0&rlkey=soyprrg2fd2qsz5zeyhs34ktb) |

# Temes de debat per avançar

* La pandèmia ha potenciat un retorn cap als pobles per part dels residents de les grans ciutats catalanes? És aquesta una oportunitat per atraure a nous residents?
* Ha evidenciat la pandèmia, i més concretament les quarantenes, les mancances de les ciutats (contaminació, qualitat de vida en termes de natura, els aliments, l’habitatge, la salut mental, etc.)?
* Com va afectar la crisi de 2008 a les àrees més allunyades de Barcelona ciutat? Va ser igual la recuperació posterior?
* Potenciaria una millora de la xarxa de transport públic en les zones més rurals, el desenvolupament econòmic i la cohesió social? De quines altres polítiques ha de venir acompanyada aquesta millora en el transport?
* És realment evitable el fenomen de l’èxode rural? Solucions.
* La mancança de comunicacions en determinades zones de Catalunya potencia la dependència del vehicle privat, però quina garantia hi ha de què els usuaris facin ús d’un transport públic en funció del preu que hagin de pagar (en les zones on hi ha deficiències)? Hi ha realment tanta demanda d’aquest si no s’apliquen polítiques que busquin reduir l’ús del vehicle privat (zones de baixes emissions, dificultar l’aparcament, etc.)?
* Com es podria reduir l’ús del vehicle privat si en les àrees on més s’utilitza (petites localitats) degut a la falta d’un transport públic eficient i freqüent. Canviaria l’hàbit només construint més xarxes de transport públic? Quines polítiques serien necessàries?
* Deficiències de transport públic a Catalunya té origen en la mancança de finançament d’aquest i la dificultat d’autofinançament d’aquest. Té realment Catalunya les competències per millorar-ho, o és necessari un pacte estatal?
* Com afecta l’actual organització nacional espanyola al voltant de Madrid en termes de comunicacions (Madrid com a centre del país), al desenvolupament de les comunicacions a territoris més enllà del Metropolità de Barcelona? Ha afavorit un ritme més lent en la construcció d’un sistema ferroviari més centrat en Catalunya?
* És el teletreball una possible solució perquè les persones es quedin a viure als pobles? Quines perspectives podria tenir?
* Hi ha una integració de la gestió dels riscos ambientals, la sostenibilitat i demés, en la normativa urbanística actualment? I si n’hi ha, és suficient? Respon als reptes climàtics actuals?
* Es tracta amb la profunditat necessària des de les administracions públiques la incidència del canvi climàtic a Catalunya? Des de quan?
* Tenen els ciutadans capacitat d’auto protegir-se respecte dels desastres climàtics i meteorològics? Per exemple, en les àrees més rurals?
* Per què hi ha una dualitat de polítiques públiques relatives a l’ODS 11 tan severa entre Barcelona (zones verdes, mobilitat sostenibles, zones de baixes emissions, carrils bici, infraestructures de transport públic…) i altres regions menys urbanitzades, quan també estan exposades als riscos ambientals provocats pel canvi climàtic?

Hi ha una falta de coordinació? S’observa que encara queda camí per recórrer a la ciutat de Barcelona, però almenys ja ha augmentat l’ús dels mitjans de transport sostenibles (bicicleta, a peu, transport públic), mentre que a mesura que ens allunyem de la ciutat, més desplaçaments en vehicle privat hi ha.

* El fenomen de la gentrificació al voltant de les grans ciutats catalanes. Possibles solucions?
* Conseqüències del despoblament a Catalunya: Molts estudis plantegen la immigració com a una possible solució, però sense una dinamització de l’economia pot succeir com amb la crisi de 2008, que va fer retornar a la població immigrant als països d’origen, o els va fer moure’s més a prop de Barcelona (que era la zona que més ràpid s’anava recuperant a nivell d’ocupació). Llavors, realment la immigració pot semblar una mesura a curt termini, però a llarg termini, quines solucions reals es poden aportar per fer que no només la població estrangera romangui als municipis més despoblats, sinó que també la població autòctona hi retorni?

# Presentació de la documentació consultada

[*La población rural tras la crisis y la poscrisis: Municipios regresivos, resilientes y dinámicos (Cataluña, España), Gil-Alonso F. y Bayona-i-Carrasco J. (2021)*](https://www.dropbox.com/s/prmb8sqbeifgej7/La%20poblaci%C3%B3n%20rural%20tras%20la%20crisis%20y%20la%20poscrisis-%20Municipios%20regresivos%2C%20resilientes%20y%20din%C3%A1micos%20%28Catalu%C3%B1a%2C%20Espa%C3%B1a%29%2C%20Gil-Alonso%20F.%20y%20Bayona-i-Carrasco%20J.%20%282021%29%20.pdf?dl=0)

L’oferta de serveis públics ve determinada per la grandària del municipi.

Catalunya tenia creixement demogràfic la dècada dels 2000, va arribar a ser positiu en totes les comarques, un fenomen que no es repetia des d’inicis del segle XX. Aquest va ser resultat d’una immigració de caràcter internacional per tot el territori català. No obstant, després de la crisi, els municipis més petits (sobretot els de menys de mil habitants) van experimentar una fugida de la seva població cap a àrees urbanes per motius laborals.

Del 1990 fins el 2007 Espanya es va trobar en una fase alcista de la seva economia, amb la bombolla immobiliària. Aquest creixement econòmic va atraure molta immigració, fins que va arribar a un 14% de la població total inclús. Amb la crisi de 2008, no només a Espanya sinó la Gran Recessió a nivell global, molts immigrants van retornar als seus països d’origen. Tot i així, la immigració seguia present al país, ja que en general, als països del Sud d’Europa, els mercats de treball són duals, amb inestabilitat, precaritzat, agrari, de construcció, turisme o treball de cures. A les àrees rurals encara més presents, i precisament és el que va retenir a la població immigrant inclús en un moment de recessió econòmica. Altrament, just abans de la pandèmia provocada per la Covid-19, Espanya va experimentar nous fluxos migratoris i saldos exteriors positius (2015-2019), amb impacte important a les zones rurals.

El despoblament no és nou a Espanya, la història mostra les grans migracions cap a les zones més industrialitzades, per exemple, a finals del segle XIX o durant el franquisme (entre 1950 i 1975 sobretot). Precisament els municipis més petits van ser els més afectats, amb despoblament, envelliment i una progressiva masculinització de la població.

Pel que fa a Catalunya, els municipis més petits són els que experimenten un creixement negatiu de la població entre el 2007 i 2010 juntament amb la crisi econòmica, després de tota una dècada a l’alça. Barcelona, en canvi, experimenta un gran creixement de la població en la recuperació de la crisi, mentre que els municipis petits continuen experimentant una baixada.

L’estudi divideix en tres grups els municipis petits, ja que no tots segueixen la mateixa dinàmica demogràfica:

* Municipis regressius: Molts dels municipis petits. Són els pobles menys dinàmics econòmica, el sector de l’Agricultura té molt pes. Hi ha un envelliment de la població i despoblament, creixement natural negatiu i saldo migratori negatiu de la població autòctona, malgrat l’arribada de població estrangera.
* Municipis “resilients”: Municipis amb importància del sector Turístic i de Serveis, propers a petites capitals comarcals. La seva població està quasi estancada però experimenten una migració interna que equilibra el saldo migratori, com també la progressiva recuperació d’immigració internacional després de la crisi de 2008.
* Municipis “dinàmics”: Estan en creixement, tot i què, menys que abans de la crisi de 2008. Són municipis propers a zones urbanes importants, i tenen un progressiva rebuda de més població autòctona. Tenen també un saldo migratori positiu, més població jove i menys masculinització que els anteriors tipus de municipi mencionats.

Atraure a immigració internacional no hauria de ser la solució de cara a revertir el despoblament, sinó centrar-se en millorar el dinamisme econòmic en els municipis que més pateixen en aquest aspecte. Fer atractives les zones rurals és bàsicament el més important, perquè també la pròpia població autòctona vulgui retornar-hi o quedar-s’hi. La crisi de la Covid-19 pot evidenciar encara més aquestes problemàtiques de despoblament, precisament és imprescindible actuar.

[*Canvis de residència en temps de COVID-19: una mica d’oxigen per al despoblament rural. (González M., López-Gay A., Recaño J., Rowe F.)*](https://www.dropbox.com/s/m1j3snlce85n5sl/Canvis%20de%20resid%C3%A8ncia%20en%20temps%20de%20COVID-19-%20una%20mica%20d%E2%80%99oxigen%20per%20al%20despoblament%20rural%20%E2%80%93%C2%A0Centre%20d%27Estudis%20Demogr%C3%A0fics%20%282022%29.pdf?dl=0)

Amb la pandèmia, a Espanya hi ha hagut un augment d’emigracions de ciutats centrals cap a altres municipis, com també una reducció dels fluxos migratoris interns entre ciutats centrals. Mentre que a les àrees rurals va disminuir la fugida de població, com també l’entrada d’aquesta va augmentar. Tot i així, els municipis més petits no van rebre tanta població com els més poblats. Ara bé, a Catalunya, les zones que van experimentar més guanys de població van ser el Pirineu Català, la Costa Brava i la Costa Daurada, bàsicament en les àrees més properes a la ciutat de Barcelona.

La pandèmia no ha sigut un canvi en la tendència de despoblament ni a Espanya, ni a Catalunya, però en les àrees més rurals, va suposar un lleuger canvi en les dinàmiques demogràfiques, amb una major retenció de la població. Es tracta de localitats que els últims anys han tingut una fugida cap a zones més urbanes, i entre les principals raons d’atracció cap allà de nou amb la pandèmia, són l’existència de vincles familiars o socials, o bé, la propietat d’un habitatge heretat. Són zones properes a les ciutats i precisament per això, més atractives.

[*L’Agenda 2030 (Generalitat, informe del CASD 3/2016)*](https://www.dropbox.com/s/am1kxmht8td9qxk/L%E2%80%99Agenda%202030%20%28Generalitat%2C%20informe%20del%20CASD%203%3A2016%29%20.pdf?dl=0)

De cara a l’Agenda 2030 de les Nacions Unides, la Generalitat contempla les següents fites de l’ODS 11 a l’hora de dirigir les seves polítiques públiques:

|  |
| --- |
| 11.1 Per a 2030, assegurar l’accés de totes les persones a habitatges i a serveis bàsics adequats, segurs i assequibles, i millorar els barris marginals.  11.2 Per a 2030, proporcionar **accés a sistemes de transport segurs, assequibles, accessibles i sostenibles** per a totes les persones, i millorar la seguretat viària, en particular mitjançant **l’ampliació del transport públic**, amb especial atenció a les necessitats de les persones en situació vulnerable, dones, nenes, nens, persones amb discapacitat i persones grans.  11.3 Per a 2030, **augmentar una urbanització inclusiva i sostenible**, així com la capacitat de **planificar i gestionar de manera participativa, integrada i sostenible** els assentaments humans a tots els països.  11.4 Redoblar els esforços per a **protegir i salvaguardar el patrimoni cultural i natural** del món.  11.5 Per a 2030, **reduir de forma significativa el nombre de morts causades per desastres**, inclosos els relacionats amb l’aigua, i de persones afectades per aquests, i reduir substancialment les pèrdues econòmiques directes causades per desastres relacionades amb el producte interior brut mundial, fent un èmfasi especial en la **protecció de les persones pobres i de les persones en situacions de vulnerabilitat**.  11.6 Per a 2030, **reduir l’impacte ambiental negatiu per càpita de les ciutats**, amb especial atenció a la **qualitat de l’aire**, així com a la **gestió dels residus municipals** i d’altre tipus.  11.7 Per a 2030, proporcionar **accés universal a zones verdes i espais públics segurs, inclusius i accessibles**, en particular per a les dones i els infants, les persones grans i les persones amb discapacitat. |

En el context actual, Catalunya ha patit les conseqüències de la inflació immobiliària i de la crisi de 2008, sobretot en termes d’habitatge. El salari mitjà i els preus de l’habitatge no es corresponen, el que ha augmentat la bretxa d’accés a l’habitatge i el risc d’exclusió social i taxa de risc de pobresa –això últim, sobretot en persones que viuen en un habitatge de lloguer–. Ha crescut el preu d’hipoteca, però també del lloguer. Concretament, del 2002 al 2012, ha crescut en un 63% la despesa mensual destinada a l’habitatge comprat i un 65% la del lloguer, mentre que la renta anual per llar ha disminuït en un 8%. La problemàtica és encara més greu a la ciutat de Barcelona. Així mateix, moltes persones van perdre el seu habitatge entre 2007 i 2015, per motius de no poder continuar pagant els costos de subministrament d'aigua, llum i gas, relacionat amb la pobresa energètica. D’altra banda, també hi ha moltes persones que es troben mal allotjades, sense sostre, sense habitatge, en un habitatge insegur o inadequat. Des de l’any 2008 han incrementat en un 32% el número de persones mal allotjades a Catalunya, destacant les ciutats amb més de 20.000 habitants.

* Decret llei 1/2015, de 14 de març, de mesures extraordinàries i urgents per a la mobilització dels habitatges provinents d’execucions hipotecàries; l’Acord de 12 de juny 2015, per a la creació d’un fons d’habitatges de lloguer destinats a finalitats socials a Catalunya.
* Llei 14/2015, de l’impost sobre els habitatges buits; i, fruit d’una ILP, la Llei 24/2015, del 29 de juliol, de mesures urgents per a afrontar l’emergència en l’àmbit de l’habitatge i la pobresa energètica → parcialment suspesa pel Tribunal Constitucional.
* Es va ampliar el parc públic d’habitatge social, dins del Pla de Govern de la XI legislatura.

L’envelliment de la població afecta als futurs mètodes de transport de la població. S’han aplicat algunes mesures de cara a potenciar l’ús del transport públic a l’AMB, com per exemple descomptes en tarifes per a famílies monoparentals o persones en atur. És també igual d’important disminuir els riscos d’accidentalitat, sobretot en vies interurbanes. El perfil de persones que més utilitzen el vehicle privat són els homes d’entre 30 i 65 anys, mentre que les dones són les que més utilitzen mètodes de transport més sostenible, com per exemple el transport públic, a peu i la bicicleta.

Es va aplicar un pla d’accessibilitat al transport públic el 2012 en el 80% dels municipis de Catalunya de més de 20.000 habitants. És necessari un reforç de la connexió intermunicipal de transport públic, com també de carrils bici.

El Metropolità de Barcelona acull al 68% de la població total de Catalunya, i és un 10% del territori. És rellevant promoure polítiques relatives a reduir l’expansió urbana pel territori, mitjançant una millor planificació territorial i urbanística (l’ús del sòl), així mateix posar èmfasi en millorar les zones urbanes més degradades. Amb l’augment de la densitat de població, són imprescindibles mesures per pal·liar la pressió urbanística actualment existent sobretot a l’Àrea Metropolitana de Barcelona.

*Desastres naturals*

Els principals desastres naturals que més vulnerabilitat produeixen a determinades àrees de Catalunya i que més pèrdues econòmiques generen, són sobretot les inundacions i pluges fortes. Ambdós fenòmens causen danys a infraestructures, habitatges, conreus, serveis i demés. Altres fenòmens també són els temporals de vent, les nevades, les temperatures extremes i onades de calor, les sequeres i estrès hídric, etc.

Una dificultat que se li suma és la inexistència d’un registre específic a nivell català. Destacar que l’ONU ha posat al centre la resiliència climàtica de les ciutats, i un dels objectius de l’ODS 11 precisament és lluitar contra tal problemàtica.

**2015 Barcelona**, París, Londres, Berlin i Milà va signar la **Declaració de Barcelona per la qualitat de l’aire, la reducció del soroll i la millora de la salut a les grans aglomeracions urbanes.**

És també important des de l’ODS 11 potenciar les zones verdes i el seu accés universal, com també d’espais públics segurs, inclusius i accessibles (sobretot dones, infants, persones grans i persones amb discapacitats). Precisament, el verd a les ciutats millora la qualitat de vida, no només millorant la qualitat de l’aire, sinó també oferint unes millors condicions ambientals, protecció del sol a l’estiu i de les onades de calor (regulant la temperatura, i generant oxigen), mentre que a l’hivern del fred. En el cas de Barcelona, un 35,3% de la superfície municipal són espais verds, tot i què, el 47% és per la proximitat de la Collserola, i un 30,5% pels parcs i jardins urbans. El problema és que es tracta de zones verdes normalment aïllades, i que fa necessària una millor connectivitat ecològica entre la ciutat. Es va aplicar el **Pla verd i de la biodiversitat 2012-2020**, però actualment també hi ha noves iniciatives per part de l’Ajuntament de Barcelona (a la via de la Meridiana de Barcelona, per exemple). És important la integració dels diferents espais verds, i principalment en els barris amb població més vulnerable al canvi climàtic per la zona en la que resideixen.

[POLÍTIQUES PÚBLIQUES QUE ES PORTEN A TERME DE L’ODS 11](http://cads.gencat.cat/ca/Agenda_2030/compromisos-govern-agenda-2030/)

Hi ha diversos exemples de polítiques públiques que s’estan portant a terme. No obstant, són moltes a nivell municipal, comarcal, provincial i autonòmic.

A nivell català, es va aprovar un Pla Nacional per a la Implementació de l’Agenda 2030 a Catalunya, a través d’un compromís entre el Govern de Catalunya amb el Govern d’Espanya. Aquest comporta 696 compromisos de les múltiples ODS. Concretament, l’ODS 11 comporta 65 compromisos i els eixos principals on es dirigeixen les polítiques públiques aplicades per la Generalitat de Catalunya estan en l’accés als serveix bàsics, la urbanització inclusiva i sostenible, el transport segur i assequible, com també el patrimoni natural i cultural. Dels 65 compromisos relatius a l’ODS 11, 53 estan inclosos en la normativa i planificació vigent; 24 en fase de tramitació o elaboració i 2 no estan inclosos.

*Alguns exemples de polítiques públiques aplicades per la Generalitat de Catalunya els darrers anys relatives a l’ODS 11:*

* [**SmartCatalonia**](https://smartcatalonia.gencat.cat/ca/smartcat/que_es/)**:** És una estratègia relativa a la Comissió Europea (fita 2020), de cara a les ciutats intel·ligents o smart cities, amb l’objectiu de donar suport a empreses i iniciatives smart al territori, innovació en els serveis públics, creixement econòmic, sostenibilitat de les ciutats i integració.
  + Smart Rural
  + Smart Mobility
  + Smart Environment
* [**Programa de desenvolupament rural de Catalunya 2014-2020.**](https://agricultura.gencat.cat/ca/ambits/desenvolupament-rural/programa-desenvolupament-rural/) Actualment, hi ha un període transitori de la política pública fins que s’aprovi un nou marc jurídic de la PAC (Política Agrària Comunitària) a partir de 2023. Entre els objectius d’aquesta està la competitivitat de l’agricultura, la gestió de la la sostenibilitat dels recursos naturals i l’acció pel clima, un desenvolupament territorial que permeti equilibrar les zones rurals, i també amb el FEADER s’estableix:
  + El foment de la transferència de coneixements i innovació en activitats rurals
  + Millorar la competitivitat de tots els tipus d’agricultura en diferents regions, una gestió forestal sostenible i la promoció de tecnologies agrícoles més innovadores
  + Foment d’una organització de la cadena alimentària que estigui d’acord amb el benestar animal i riscos del sector agrari
  + La promoció d’una economia baixa en carboni i que s’adapti al canvi climàtic
  + Lluita contra l’exclusió social i la pobresa a les zones rurals
  + Entre d’altres.

Els altres grans reptes plantejats, són l’arrelament i desenvolupament socioeconòmic dels joves en medis rurals, reactivar l’economia, etc.

* Pla Estratègic de la Bicicleta (2008-2012), que actualment s’ha convertit en l’[**Estratègia catalana de la bicicleta 2025.**](https://territori.gencat.cat/ca/03_infraestructures_i_mobilitat/bicicleta/ecb2025/) Bàsicament busca implementar eines de planificació i desenvolupament, per impulsar l’ús de la bicicleta com un mode de transport actiu i sostenible, ja sigui per desplaçaments del dia a dia, com pel lleure o l’esport. De cara al ODS 11, la idea és cohesionar la comunitat de les ciutats, i generar espais més sostenibles, com també una millor distribució de l’espai urbà. La Generalitat vol desenvolupar 1.500 km de rutes cicloturístiques de llarg recorregut, promoure rutes cicloturístiques (per potenciar també el cicloturisme), millora de les infraestructures i seguretat viària, potenciar la Mesa de la Bicicleta (coordinació entre administracions), etc.
* [**Pla especial d’actuació en situació d’alerta i eventual sequera (PES).**](https://aca.gencat.cat/ca/plans-i-programes/pla-de-sequera) Es tracta d’un instrument de planificació que pretén establir un sistema d'indicadors de sequera, previsió de mesures de gestió dels recursos hídrics i demandes d’aigua, entre d’altres.

El PES busca garantir l'abastament d’aigua urbà, d’ús domèstic, necessaris per la salut i benestar de la població; també minimitzar restriccions als cabals circulants als rius i a les aportacions d’aigua als ecosistemes i espais naturals associats al medi hídric; minimitzar els possibles danys econòmics i socials que pot provocar una sequera.

Actualment, les reserves de Catalunya es troben en el 37% del total (a dades de l’11 d’octubre de 2022), després de les onades de calor del darrer any. L’últim acord relatiu al Pla es va aprovar l’1/2020, relatiu a recomanacions per a municipis per a redactar Plans d’emergència en situació de sequera.

* [**Pla Urbanístic dels sòls no sostenibles de l’Alt Pirineu.**](https://dogc.gencat.cat/ca/document-del-dogc/?documentId=881052) Es va aprovar el 2020 amb la finalitat de revisar els sòls no sostenibles de l’Alt Pirineu, per tal d’aplicar mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic per crear un impost en les instal·lacions que incideixin al medi ambient.
* [**Pla Director d’Infraestructures (2021-2030).**](https://www.dropbox.com/s/kxbdn52m1duhyr2/Pla%20Director%20d%E2%80%99infraestructures%20%28pdI%29%202021-2030%20%E2%80%93%20ATM%20%282020%29.pdf?dl=0) És un pla portat a terme pel consell d’Administració de l’Autoritat del Transport Metropolità de la Regió Metropolitana de Barcelona (un consorci interadministratiu format per la Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i AMB). Aquest és un allargament del pla inicial, amb canvis i nous objectius de cara a les noves necessitats i la capacitat d’invertir en polítiques d’infraestructures que millorin el transport i la mobilitat al Metropolità de Barcelona. S’ha ampliat l’abast territorial del pla, i entre els objectius principals està la sostenibilitat de la mobilitat (incrementar l’ús de mètodes de transport sostenible, millorant la xarxa de transport públic), minimitzar el consum d’energia derivat del petroli (potenciar infraestructures relatives a models més eficients), entre d’altres.
* [**Pla d’actuació per prevenir els efectes de les onades de calor sobre la salut (POCS).**](https://salutpublica.gencat.cat/ca/ambits/vigilancia_salut_publica/pocs) És un pla estacional que s’activa cada any de l’1 de juny al 30 de setembre, coordinat per l’Agència de Salut Pública de Catalunya i el Servei Català de la Salut, per minimitzar els efectes negatius de les onades de calor i poder predir possibles situacions meteorològiques de perill.

Finalment també es poden trobar altres iniciatives com:

* Pla de la gestió del districte de la conca fluvial de Catalunya (2016-2021)
* Llei 6/2009, del 28 d’abril, d’avaluació ambiental de plans i programes
* Reglament (UE) 1315/2013 sobre les orientacions de la Unió pel desenvolupament de la Xarxa Transeuropea de Transports
* Llei 24/2015, del 29 de juliol, de mesures urgents per afrontar l’emergència en l’àmbit de l’habitatge i la pobresa energètica
* Llei 21/2015, del 29 de juliol, del finançament del transport públic
* Llei 14/2015, del 21 de juliol, de l’impost sobre els habitatges buits, i de modificació de normes tributàries i de la Llei 3/2012
* Llei 16/2017, de l’1 d’agost, del canvi climàtic

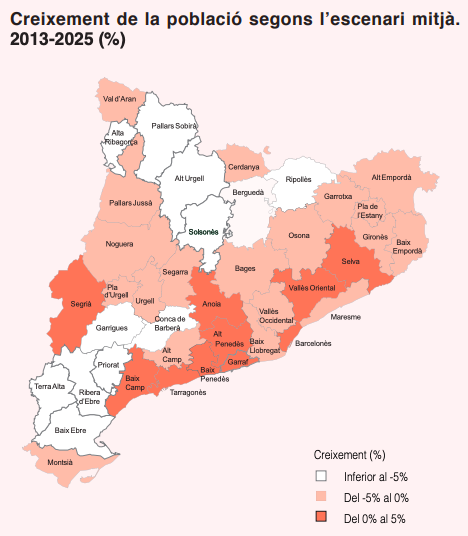
[Legislació aplicada actualment respecte l’ODS 11 a Catalunya](http://cads.gencat.cat/ca/Agenda_2030/compromisos-govern-agenda-2030/).

[*Projeccions de la població a Catalunya 2013-2051 (Generalitat de Catalunya, 2015)*](https://www.dropbox.com/s/gjle2so21mcgf4g/Projeccions%20de%20la%20poblaci%C3%B3%20a%20Catalunya%202013-2051%20%E2%80%93%20IDESCAT%20%282015%29.pdf?dl=0)

Segons les projeccions de població portades a terme per l’IDESCAT, a curt termini, la població de Catalunya disminuirà, però es recuperarà de manera moderada a mitjà i llarg termini (arribant inclús als 8 milions de cara al 2051), molt relacionat amb la fecunditat, esperança de vida i fluxos migratoris.

La natalitat continuarà disminuint, i el número de dones en edat fèrtil també. Això, juntament amb l’envelliment de la població farà que el creixement natural sigui negatiu els anys propers al 2020. L’esperança de vida seguirà creixent cada cop més. La població en edat jove, anirà disminuint a curt i mitjà termini, mentre que els individus majors de 45 anys augmentaran.

Altrament, tres de cada quatre comarques perdran població en els propers anys, en el curt termini. Només una de cada quatre comarques recuperarà població de cara a 2026, mentre que les demés aniran perdent població, sobretot Terra Alta, Alta Ribagorça, Ribera de l’Ebre, Alt Urgell, el Ripollès, les Garrigues, el Pallars Sobirà i el Priorat. Bàsicament, aquelles zones amb un elevat envelliment poblacional i més allunyades del Metropolità de Barcelona. Sobretot Terres de l’Ebre i Alt Pirineu i Aran perdran població de manera important, mentre que Barcelona ciutat anirà recuperant molta població de cara a 2026. A continuació, es presenta el mapa de creixement de la població 2013-2025 projectat per l’IDESCAT en funció dels diferents territoris catalans:



[*El futur immediat del transport públic (Riol R. i Obiols A., 2012)*](https://www.dropbox.com/s/iius6o7mbayi5t0/El%20futur%20immediat%20del%20transport%20p%C3%BAblic%20%E2%80%93%20Riol%20R.%20i%20Obiols%20A.%20%282012%29.pdf?dl=0)

Els dèficits en comunicacions a Catalunya venen marcats per una baixa inversió en aquest element clau de l’Estat del Benestar. D’una banda, hi ha hagut una insuficiència de recursos per part de l’administració, ja que sovint els costos de transport públic són elevats. Així mateix, l’Estat fixa l’aportació en subvencions relatives al transport de manera unilateral. D’altra banda, existeix una insatisfacció pel preu que es paga per part dels usuaris del transport públic, tot i què és més econòmic que fer ús del vehicle privat.

Entre els beneficis per a la població i l’economia, d’una xarxa pública de transport eficient i ben desenvolupada estan:

* Una millora de la qualitat de l’aire per la disminució de l’ús del vehicle privat.
* La reducció de la despesa sanitària per una reducció de l’accidentalitat i de la contaminació.
* Menys importacions petrolieres que equilibraria la balança de pagaments nacional.
* Increment d’altres consums per a la població (dinamització de l’economia).
* Reducció dels costos de la congestió de les carreteres, que faria possible una millor distribució urbana de mercaderies i altres usos com són els serveis sanitaris.

[*L’economia catalana abans i després de la crisi (Fernández A., 2018)*](https://www.dropbox.com/s/anggkeisngo22yc/L%27economia%20catalana%20despr%C3%A9s%20de%20la%20crisi%20%E2%80%93%20Fern%C3%A1ndez%20%C3%80.%20%282018%29.pdf?dl=0)

El període abans de la crisi de 2008 a Catalunya, es va caracteritzar per un creixement basat en la presència del sector de la construcció, un elevat endeutament i intensiu en mà d’obra. Amb l’esclat de la crisi internacional, aquest model va demostrar ser insostenible. Mentre que el creixement econòmic posterior a la crisi (i de la recuperació d’aquesta), està caracteritzat per ser un model més productiu, on la tecnologia cada cop va guanyant més rellevància –sector industrial–, però sobretot una economia amb molta més presència del sector serveis i menys mà d’obra que abans de la crisi de 2008, el que ha significat més atur. A més a més, s’han anat generant desigualtats socials que són difícils de pal·liar ja que els recursos públics són insuficients.

[*La primera crisi del segle XXI: causes, efectes i perspectives (Orts V., 2012)*](https://www.dropbox.com/s/azk488re1jzne6q/La%20primera%20crisi%20del%20segle%20XXI-%20causes%2C%20efectes%20i%20perspectives%20%E2%80%93%20Orts%20V.%20%282012%29%20.pdf?dl=0)

Tal i com estava plantejat el sistema econòmic internacional abans de la crisi, portava a assumir riscos excessius. En el cas espanyol i català, durant un llarg període de creixement –per exemple, pel que fa al producte interior brut (PIB), el creixement d’aquest era superior a la mitjana dels països europeus i apropant-se a Estats Units– es va aconseguir disminuir molt la desocupació estructural. L’origen de la crisi es va iniciar precisament als Estats Units, on a mitjans dels anys 90 es va produir un important desenvolupament de l'activitat creditícia en l’adquisició d’habitatges, iniciant-se un procés de pujada dels preus. Així mateix, es van ampliar les possibilitats de concedir crèdits hipotecaris per part de les entitats financeres, fins que posteriorment, assumien majors riscos i van començar a concedir hipoteques a clients amb una solvències dubtoses. La legislació hi va tenir molt a veure, ja que era molt laxa en aquest tema. S’acaba produint una crisi de confiança en el sistema financer per la situació dels balanços de les entitats financeres, fins que es va reduint el finançament interbancari i finalment, Lehman Brothers entra en fallida. La crisi es va estendre arreu del món.

A Espanya es va formar una bombolla immobiliària pròpia, amb un increment dels preus de l’habitatge a partir dels anys 90, elevada inversió i creixement del PIB. El problema principal va ser que les inversions es van dirigir majoritàriament al creixement de la construcció i l’adquisició d’habitatges, que no pas en la millora de l’equipament productiu. Així mateix, es va potenciar una política monetària expansiva als països de l’UE, tipus d’interessos baixos i elevats estímuls fiscals. S’expandeix el crèdit abundant i barat –de procedència estrangera sobretot–, enfocat bàsicament, com ja s’ha mencionat, en els sectors immobiliari i de la construcció.