



# **Metròpolis i país:** una revisió dels sistemes urbans europeu i de la península ibèrica

**WORKING PAPER**

*Desembre de 2023*

Mireia Belil, GEÒGRAFA

---

AMB EL SUPORT DE:



Generalitat de Catalunya  
**Departament de la Presidència**

## SUMARI

Pròleg	4
1	
Introducció	5
2	
Conceptes per a l'acció	13
Xarxes de ciutats	
Mida prestada	
3	
El sistema urbà europeu	24
La banana blava	
Les macroregions	
El sistema urbà europeu avui	
L'Agenda territorial europea	
La Nova Carta de Leipzig	
Xarxa europea de transports	
4	
La península ibèrica a Europa	56
5	
Conclusions i propostes de treball	72
6	
Bibliografia	76

*"M'agrada definir Europa com un sistema de ciutats. Europa és, efectivament, el continent urbà per excel·lència". (Pasqual Maragall, 1991)*

*"Les ciutats són el ciment d'Europa, són l'avantguarda històrica d'Europa. Però Europa també ha de ser l'àmbit superior on les ciutats i les regions trobin el diàleg i la cooperació que necessiten." (Pasqual Maragall, 1991)*

## PRÒLEG

---

Aquest working paper és un encàrrec de la Fundació Catalunya Europa dins del programa del llegat de Pasqual Maragall.

L'article vol ser una reflexió sobre el sistema urbà de la península ibèrica i la seva inserció a Europa posant en valor aquest sistema.

A partir d'una revisió exhaustiva de bibliografia i de dades disponibles es plantejarà una reflexió sobre el sistema de ciutats de la península ibèrica, de les seves relacions i del potencial funcional de l'activació del sistema de ciutats com a xarxa. El sistema de ciutats pot actuar de columna vertebral de l'equitat i la redistribució i pot actuar com a nervi de transmissió de les funcions urbanes que normalment lliguem a la dimensió de les àrees urbanes.

Aquesta reflexió farà una revisió de l'actual sistema urbà a la península ibèrica, analitzant els actius i passius d'aquest sistema. L'anàlisi inclou també la inserció del sistema urbà a la xarxa urbana europea i la presentació de les tendències existents.

Aquesta reflexió hauria de permetre establir instruments/espais comuns de pensament de futur a llarg termini per arribar a millorar els instruments de seguiment i avaluació de les dinàmiques territorials, així com proposar algunes accions de potenciació de la funcionalitat del sistema de ciutats i la seva inserció i paper en la construcció europea.

Pot suggerir també elements que permetin la Fundació Catalunya Europa treballar en la definició d'estratègies compartides entre nuclis urbans a diferents escales territorials (àrea metropolitana de Barcelona, Catalunya, península, Europa i sistema mundial) i en diferents temàtiques (infraestructures, economia, alimentació, energia, recerca, grans esdeveniments, producció cultural, educació...).

## 1. INTRODUCCIÓ

---

Les ciutats podrien ser considerades la millor invenció de la civilització. Estan fetes de pedres, persones i paraules. Alberguen la Civitas (llibertat, drets) i l'Agora (expressió, política). Proporcionen espai públic, que és un espai de reconeixement recíproc i convivència, on les persones es poden trobar amb ciutadans i desconeguts, debatre i confrontar idees (Belil, 2016), on crear llaços tous i de comunitat.

Lefebvre ja va escriure al 1968 que es reemplaça la ciutat per lo urbà. Aquesta transició de la ciutat a lo urbà es fa per la difusió de la urbanització sobre el territori, la desaparició del camp com a un sistema socioeconòmic diferencial, la multipopularització dels espais que es desenvolupen a les aglomeracions, i la imbricació fluida dels espais de vida, dissociant treball, residència, consum o lleure.

Avui dia, les ciutats i els seus ciutadans estableixen les agendes socials, culturals, tecnològiques i econòmiques i són la principal força motriu del desenvolupament global. Competeixen, col·laboren, aprenen les unes de les altres i interaccionen conjuntament. Les ciutats ajuden altres ciutats a millorar la seva gestió urbana, les seves pràctiques democràtiques, les seves indústries culturals, la seva cohesió social, el seu patrimoni cultural i natural, i contribueixen a enaltir i construir les seves identitats, així com a fomentar maneres innovadores de produir i relacionar-se. El sistema urbà estructura xarxes de ciutats que operen amb les seves connexions, els seus nodes, els seus fluxos que varien amb el temps. Des d'aquest punt de vista, les ciutats fan possible una economia mundial urbana, en xarxa, col·laborativa i innovadora.

Tot i aquestes tendències clarament positives, els nous reptes podrien requerir una revisió completa dels models urbans adoptats i les immenses inversions de capital involucrades en el desenvolupament urbà, que poden atrapar les ciutats en una inèrcia particular durant dècades. Les ciutats són avui en dia vehicles poderosos per crear riquesa, així com vies ràpides cap a la igualtat. També concentren reptes, problemes, pobresa i desigualtats. Durant els anys vuitanta del segle passat, moltes ciutats sovint es van definir com a inferns. Tot i això, les ciutats no són ni l'infern ni el cel. Les tendències i els desenvolupaments recents dels espais urbans posen de manifest les paradoxes. Les complexitats de la vida urbana estan plenes d'atractius,

contradiccions i repulsions, de fluxos d'entrada i sortida, d'accions i pensaments... que donen lloc a realitats específiques diferents. L'anàlisi del sistema urbà i de les ciutats en la xarxa socioeconòmica global mostra la impossibilitat d'arribar a solucions tancades per aconseguir una ciutat justa i cohesionada.

Les ciutats són cossos vius que creixen, es contrauen, canvien i evolucionen constantment com a entitats culturals, polítiques i econòmiques com a resultat dels fluxos i tendències internacionals, les accions actuals dels seus ciutadans, les diferents parts interessades, els governs, i també per la inèrcia de les polítiques i accions urbanes i econòmiques portades a terme en el passat. La ciutat, especialment les ciutats metropolitanes i les regions altament urbanitzades, es caracteritza per dinàmiques contradictòries que dificulten definir una solució òptima per resoldre els seus reptes actuals i futurs (Belil, 2016).

Amb totes les seves contradiccions, les ciutats, o allò urbà, són el nostre horitzó per al segle XXI. La ciutat torna al centre dels debats i les esperances, al centre de les revolucions i els canvis, al centre de les bones i males notícies. Després de dècades de considerar la ciutat com el principal mal de la humanitat, ara hi ha un reconeixement evident que la humanitat és urbana i ho serà encara més.

Les darreres dècades s'han qualificat com les de la urbanització ràpida, la concentració en grans aglomeracions i la metropolitanització creixent. L'evolució demogràfica del planeta posa la ciutat al centre de l'acció del segle XXI. Només un 2% de la superfície de la Terra està ocupat per ciutats; el 53% de la població mundial viu a les ciutats; les ciutats generen aproximadament el 70-80% de la producció econòmica i el 75% de les emissions de CO<sub>2</sub>. Aquest fet es repeteix sovint, però pocs entenen la importància de les dades esmentades anteriorment. Es preveu que el 2050, 7 de cada 10 persones viuran en àrees urbanes, que sumaran uns 6.500 milions de persones. Avui dia, el nombre de residents urbans creix en gairebé 60 milions cada any. Cada mes, més de 5 milions de persones es converteixen en habitants urbans al món en desenvolupament.

També es preveu que en els propers anys, el 90% del creixement de la població mundial es produirà en àrees urbanes. Això és un fet històric que no es frena, llevat que es produeixi una successió d'esdeveniments catastròfics. Malgrat aquestes xifres, el creixement urbà va assolir el seu punt àlgid en la dècada de 1950, amb un creixement

demogràfic de més del 3% anual, i ara disminueix a una taxa esperada del 1,5% anual entre el 2025 i el 2030.

Europa és urbana. La xarxa de ciutats europea és un dels millors béns del que disposa el continent i molts dels seus estats membres. En aquests moments més de 73% de la població europea viu en el que es defineix com a nuclis urbans (EUROSTAT, 2022). Els nuclis urbans concentren el capital humà (ara dit talent), la innovació i la recerca, i sobretot, el capital social, les estructures i capacitats organitzatives, la provisió de serveis públics i el valor de la marca. Tots aquests actius no asseguren per la seva mera existència un futur pròsper i el manteniment de la qualitat de vida de les persones: es necessiten polítiques de cooperació i aprofitament dels recursos que actualment es troben distribuïts de manera molt desigual pel territori. El desenvolupament (el definim com el definim) mai es dona de forma uniforme a l'espai. Tots els processos socials i econòmics tenen efectes territorialment desiguals (Soja, 2010), generant les geografies del privilegi o les geografies del descontentament.

S'ha produït un canvi important en el paradigma de creixement. Avui dia, el creixement de la població urbana segueix noves directrius. Algunes tendències importants conformaran el futur del món urbà global i determinaran les característiques i dinàmiques del sistema de les ciutats. En primer lloc, les ciutats més grans del món estaran situades en països emergents o en desenvolupament. Tòquio, Nova York, Osaka i Londres ja no lideraran el rànquing de les ciutats i megaciutats més grans. Seguiran sent àrees de milions de persones però lluny de les més grans. Es preveu que Guangzhou, Xangai, Jakarta, Delhi, Mumbai... es converteixin en les àrees urbanes de major dimensió.

La segona tendència clau és que el creixement urbà es desplaçarà geogràficament a les ciutats asiàtiques, desplaçant les grans ciutats llatinoamericanes de les seves posicions destacades. Pequín, Xangai i Mumbai es convertiran en les principals megaciutats del món, deixant enrere Mèxic, São Paulo i altres ciutats llatinoamericanes. De nou, ciutats com Dacca, Delhi, Lagos, Calcuta, Jakarta o Karachi han tingut un creixement anual mitjà rondant el 3% entre el 2006 i el 2020.

La tercera tendència a destacar és que la urbanització es concentrarà en ciutats petites i mitjanes, en lloc del creixement continuat de les grans megalòpolis. El 2020 hi ha més de 500 centres urbans amb més d'1 milió d'habitants.

La urbanització accelerada i les grans àrees metropolitanes que narren els processos urbans a gairebé tot el món, no reflecteixen els models urbans d'Europa, especialment de l'Europa occidental. Europa mostra algunes tendències divergents dels processos de ràpida urbanització que es produeixen a altres regions, en part perquè històricament ha estat un territori més urbanitzat que altres àrees, però també a causa dels patrons singulars d'urbanització que tenen lloc a Europa.

Més de la meitat de la població urbana europea viu en ciutats o pobles d'entre 5.000 i 100.000 habitants. Menys d'un 10% de la població viu en ciutats de més de 5 milions de persones, una xifra que més que es dobla als Estats Units. En general les ciutats petites i mitjanes creixen més ràpidament que les grans. La proporció de població europea en molt grans ciutats és baixa en comparació amb altres regions del món (EUROSTAT i ONU-HÀBITAT, 2016).

Europa ha estat altament urbanitzada des de fa moltes dècades. La urbanització no és recent. Alguns països de l'Europa occidental tenen percentatges d'urbanització del 80 o 90%. Això és el resultat de processos històrics, no del creixement urbà recent. Les ciutats secundàries (second rank cities, 200.000 i 1 milió d'habitants) han experimentat creixements més ràpids i resilents, especialment en períodes de crisi, que les grans aglomeracions.

La urbanització europea ha estat conseqüència dels canvis demogràfics (canvi net de població, migració rural-urbana, la immigració i els canvis en les estructures d'edat), el creixement econòmic (PIB, inversió en recerca i desenvolupament, ocupació i innovació) i altres factors socioeconòmics (com l'alta qualitat de vida i prestació de serveis públics i privats a les ciutats).

En general, la xarxa de ciutats europea és més densa que en altres parts del món, amb ciutats principalment de dimensió mitjana en lloc de grans ciutats. Les ciutats europees, amb una densitat de 3.000 habitants per km<sup>2</sup>, són gairebé el doble de densament poblades que les ciutats nord-americanes, però menys densament poblades que les d'Àfrica i Àsia.



Els models urbans policèntrics, amb rellevància de les ciutats petites i mitjanes, la inexistència de processos d'urbanització potents (que no d'ocupació del territori) i la bona actuació econòmica de moltes ciutats mitjanes qüestionen parcialment les teories de la necessària aglomeració per aconseguir progrés. Encara que es manté l'evidència que les grans ciutats tendeixen a aprofitar les externalitats de l'aglomeració per atraure oportunitats, serveis, infraestructures i talent, Europa pot plantejar situacions en les que els efectes de la urbanització de les grans ciutats no siguin els principals eixos impulsors del creixement com en altres zones del món.

En el cas europeu alguns autors han apuntat que l'estructura policèntrica europea, les deseconomies d'aglomeració de les grans ciutats i l'expansió de l'accés als serveis urbans en la majoria del territori i per a la majoria de la població han augmentat l'atracció per les ciutats mitjanes i petites. Alguns argumenten que la connectivitat urbana internacional, nacional i regional juga un paper important al costat de la dimensió en la construcció del sistema urbà.

La dimensió urbana, la massa crítica i la densitat permeten una concentració de recursos, talents, treball, idees, infraestructures, equipaments i serveis públics que fa de les grans ciutats atractors d'activitat, persones i capital que es reforça amb noves atraccions. Les ciutats permeten realitzar les funcions de sumar recursos, aprendre i combinar. Les grans ciutats presenten l'oportunitat de compartir una reserva comuna de recursos que només poden existir amb una grandària mínima de la comunitat (serveis, proveïdors, infraestructures, recursos humans...). Les capacitats de combinar recursos per a noves oportunitats o innovacions també les trobem a les aglomeracions, a l'igual que els encontres que faciliten generar, difondre i acumular coneixement.

Una part de les externalitats de les aglomeracions poden estendre's per les xarxes de ciutats. Estar ben inserit en una xarxa de ciutats i ben connectat a altres nuclis urbans pot substituir parcialment les economies d'aglomeració derivades de la dimensió urbana.

D'alguna manera la connectivitat de les xarxes de ciutats pot portar a disposar de funcions i atractius qualificats d'urbans o "metropolitans" que per la naturalesa i dimensions dels centres urbans no existirien. Intentarem explicar aquestes possibilitats de desenvolupament i estructuració del territori a partir de tres conceptes: els avantatges de les xarxes, la mida prestada i les ombres d'aglomeració.

Al 1973 Alonso va utilitzar el concepte de 'mida prestada' per explicar la desconexió entre la mida i la funció de les ciutats més petites que formaven part d'un complex urbà megalopolità. Va suggerir que les àrees urbanes més petites 'prenen prestades' algunes dels avantatges d'aglomeració dels seus veïns més grans, evitant alhora els costos d'aglomeració. Altres autors (Meijers i Burger, 2015) divideixen la mida prestada en 'funció prestada' i 'rendiment prestat'. Centres que per la seva dimensió no exercirien una funció concreta, la poden fer aprofitant les capacitats del seu veï. Dins d'una aglomeració els centres urbans més grans poden prendre prestada mida més fàcilment que els petits.

Tot i que Alonso es va centrar principalment en la mida prestada de llocs geogràficament propers, en una economia mundial en constant expansió, el seu argument es pot estendre fàcilment a xarxes de ciutats en general i no només implicar connectivitat de xarxes regionals sinó també nacionals i internacionals.

Les xarxes es basen moltes vegades en la cooperació per millorar la competència, i per tant la connectivitat de la xarxa també pot ser negativa a causa d'aquests processos de competència. Aquest efecte negatiu s'explica de forma acurada pel concepte d' 'ombres d'aglomeració'.

Farem un repàs dels conceptes que ens poden permetre utilitzar les relacions entre ciutats i la seva pertinença a xarxes per a compensar la seva dimensió i atraure funcions urbanes i metropolitanes que d'altra manera no es localitzarien més que a les grans àrees urbanes. Aquests conceptes poden ajudar a redistribuir sobre el territori allò que les dinàmiques capitalistes només portarien a les més grans ciutats.

Abans, però farem un repàs al sistema urbà europeu, el sistema de ciutats peninsular i les seves característiques bàsiques. Les ciutats europees són líders globals en temes com l'educació i el coneixement, la producció cultural, la salut pública, la sostenibilitat, la qualitat de vida, la resiliència, la mobilitat col·lectiva... elements essencials en un món d'incerteses i inestabilitats, canvis econòmics i crisis climàtica. Aquesta posició no treu que les ciutats i àrees urbanes europees estiguin exemptes de problemes i reptes com les creixents desigualtats, la contaminació, la manca d'habitatge assequible o la inclusió social.

Les ciutats han sigut claus en la construcció d'Europa des de fa molts segles, i són cada cop més una plataforma essencial per a l'acció i la innovació. Aquesta realitat

constatable no té un mirall en el reconeixement polític, institucional, financer i de decisió en les esferes de funcionament regionals, estatals i europees.

La construcció de la Unió Europea i les seves ampliacions han portat a una constant re-posicionament dels nuclis urbans en el territori europeu. Les inèrcies urbanes, sempre rellevants en els temps d'evolució de les ciutats, es combinen amb les dinàmiques derivades de les intervencions institucionals a diferents escales i les pròpies polítiques urbanes de posicionament i atractivitat.

Una de les conseqüències més rellevants de la integració europea és la reestructuració progressiva dels sistemes urbans estatals. Els sistemes urbans nacionals jerarquitzats i funcionals s'han obert a influències externes. Històricament, el sistemes urbans nacionals establien unes relacions jeràrquiques i funcionals entre diferents nuclis urbans normalment directament correlacionades amb la seva mida demogràfica i les funcions i activitats que s'hi desenvolupaven. L'entrada a Europa va trencar en part aquestes jerarquies oferint nous espais de relació, aliança, competició i oportunitats a ciutats fins aleshores mogudes per dinàmiques i polítiques d'una altra naturalesa i escala. La consolidació d'Europa ha fet que la competència i la cooperació entre territoris (ciutats, regions...) augmenti. Actualment a Europa hi ha un sistema urbà dinàmic, interdependent i policèntric que coexisteix amb els sistemes urbans estatals.

El sistema urbà europeu està en evolució i dins d'aquests els sistemes nacionals també es reestructuren. Posar una mirada i obrir una conversa sobre el sistema urbà espanyol i europeu ajudarà a desenvolupar espais de vida més sostenibles, més complementaris, més eficients i de millor qualitat de vida i posarà al centre la cohesió territorial com a part essencial d'una Europa justa.

Deixant de banda les capitals d'estat consolidades que mostren una reconcentració del poder econòmic i polític a tota Europa, les ciutats europees necessiten trobar el seu nínxol especialitzat en aquest sistema d'escales i insercions variables. En una situació d'escassetat creixent de recursos públics i un augment exponencial de necessitats infraestructurals i ciutadanes, sobretot de caire social, educatiu i sanitari, l'activació de la funcionalitat del sistema urbà es converteix en més rellevant que mai. Amb voluntat econòmica i política, o sense ella, s'albira la configuració de noves dinàmiques funcionals que impactaran de ple en l'organització i desenvolupament del territori.

Repensar en quines bases funcionals ha d'estructurar-se la presència i posicionament de les diferents àrees urbanes en el sistema urbà europeu, i també el nacional, és una camí per ajudar a promoure la sostenibilitat, la qualitat de vida, les relacions amb el territori no-urbà, els reptes globals com el canvi climàtic o els moviments de població. Sense oblidar els problemes interns de les regions urbanes lligats a les desigualtats, la segregació, la sostenibilitat o el finançament. La inserció positiva en un sistema europeu també ajudarà a estructurar més Europa, reforçant-la com a pol d'innovació, de qualitat de vida, de bon govern, de serveis públics i de democràcia.

Aquest working paper s'estructura en seccions diferenciades que presenten diferents temàtiques que s'entrelliguen al capítol de propostes d'acció final. Comencem amb una sèrie de conceptes que ens permetran exposar els següents capítols, el sistema urbà europeu i una aproximació al sistema peninsular.

## 2. CONCEPTES PER A L'ACCIÓ

---

*Si cerques resultats diferents, no facis sempre el mateix.*

Albert Einstein

Una Europa més justa requereix abordar els reptes de les desigualtats territorials des de diferents punts de vista. Una sèrie de conceptes poden ajudar-nos en l'establiment de polítiques i actuacions que permetin fer arribar les oportunitats a tots els punts del territori. Molts d'aquests conceptes fa dècades que circulen, encara que no sempre s'utilitzen en els processos de construcció de les polítiques públiques i poc a poc es van incrustant en les declaracions, plans i accions dels diferents actors. Ens hem centrat en aquells que creiem poden influir més en la definició de noves polítiques. Són conceptes sobretot lligats al territori que no menyspreen lo social ni lo històric, però que emfatitzen la importància de la localització i l'actuació al lloc (Soja, 2010).

Aquests conceptes inclouen la cohesió territorial, la col·laboració entre territoris i especialment entre nuclis urbans, les xarxes de ciutats, i el valor prestat i l'ombra d'aglomeració.

La **cohesió territorial** inclou diverses dimensions, entre les quals destaquen l'ordenació del territori, la integració econòmica, la inclusió social, les infraestructures i la connectivitat i la sostenibilitat ambiental.

L'ordenació del territori representa el foment de la planificació estratègica a diferents nivells territorials per optimitzar l'ús del sòl, el desenvolupament d'infraestructures i l'organització del territori. L'organització actual de l'economia, la mobilitat, la societat i la geopolítica requereixen una alta coordinació entre nivells territorials per aconseguir resultats que responguin al bé comú.

La integració econòmica promou la diversificació econòmica i el creixement equilibrat entre els diferents territoris, assegurant que totes les regions tinguin accés a oportunitats d'ocupació, mercats i inversió. Les actuals tendències econòmiques tendeixen a la concentració dels avantatges competitius en certs territoris en

detriment d'altres que per manca de connectivitat, recursos o atracció, queden marginats de les dinàmiques de creixement.

La inclusió social a partir de reduir les desigualtats socials i garantir l'accés a serveis essencials com ara la sanitat, l'educació, l'habitatge i els equipaments culturals a totes les regions és part essencial de la cohesió territorial. La complexificació i diversificació de la vida actual de nou fa que els serveis avançats, necessitats d'equipaments, infraestructures i talent tendeixen a concentrar-se en certs nuclis urbans, reduint les oportunitats d'accés d'altres territoris. També sorgeixen nous processos i sistemes de prestació.

Les infraestructures i la connectivitat, amb el desenvolupament i millora de xarxes de transport, sistemes de comunicació i infraestructures digitals per facilitar el moviment de persones, mercaderies i informació entre diferents territoris, són essencials per a la cohesió territorial. No només permeten la inserció en dinàmiques externes, sinó que ajuden a aprofitar dinàmiques d'altres. Aquesta connectivitat, a totes les escales i a tots els nivells, és essencial per al desenvolupament territorial.

La sostenibilitat ambiental que permeti equilibrar el desenvolupament econòmic amb la protecció del medi ambient i promoure pràctiques sostenibles per preservar els recursos naturals i mitigar l'impacte de les activitats humanes sobre el medi forma part de la cohesió territorial.

La cohesió territorial reconeix que un territori que funcioni bé i interconnectat, on totes les regions contribueixin i es beneficiïn del desenvolupament és essencial per al progrés i la cohesió de la societat en general. En el context europeu, la cohesió territorial és un objectiu important de les polítiques de desenvolupament regional i urbà, destinades a reduir les disparitats entre regions, promoure un creixement equilibrat i garantir l'accés igualitari a les oportunitats i als serveis per a tots els ciutadans, independentment del seu lloc de residència.

La cohesió territorial reconeix la diversitat de regions d'Europa, incloses les zones urbanes i rurals, les regions costaneres i de l'interior i les regions frontereres. Subratlla la necessitat d'un enfocament coordinat i equilibrat del desenvolupament, tenint en compte les característiques i potencialitats específiques dels diferents territoris. L'objectiu és fomentar el desenvolupament econòmic, social i ambiental sostenible a tot el territori europeu, i per fer-ho proposar una diversitat d'accions que

s'apliquen amb major o menor èxit: la política regional, les estratègies territorials, la cooperació transfronterera, el Desenvolupament Urbà Integrat (DUI), l'avaluació d'impacte territorial, els programes de cooperació territorial i l'especialització intel·ligent.

## Les xarxes de ciutats

La col·laboració entre territoris i especialment entre nuclis urbans té una concreció important en les anomenades xarxes de ciutats. Al segle XXI les ciutats s'enfronten a grans reptes de futur: superar la desigualtat social i la inseguretat ciutadana, la provisió de recursos bàsics com l'aigua, l'energia i l'alimentació, la planificació d'un urbanisme més funcional i alhora més humà, la provisió de serveis d'interès general i a l'abast de tothom, i la descentralització del poder estatal i regional en favor dels governs municipals. En paral·lel, les ciutats intenten consolidar la presència dels poders locals en les converses globals i els grans òrgans de decisió internacionals.

El món s'ha convertit en un espai de relació únic on les ciutats s'han erigit en un dels principals nòduls de relació, producció i intercanvi. Els sistemes urbans tradicionals basats en la jerarquia nacional han perdut la seva lògica al desenvolupar-se mecanismes mitjançant els quals els nuclis urbans s'insereixen en els sistemes globals de producció, comunicació i intercanvi, sense passar necessàriament per les jerarquies tradicionals. Els territoris tendeixen a organitzar-se com espais interconnectats en xarxa. L'estructuració dels sistemes urbans i de les xarxes de ciutats és una necessitat bàsica per completar una estructura espacial més sòlida i equilibrada i aconseguir centralitats arrelades i complementàries en el seu entorn territorial, encara que la medició de la seva incidència és difícil de copsar.

Les ciutats de la societat global i del coneixement es defineixen per la posició que ocupen en les estructures reticulars de ciutats i territoris en les que s'insereixen. Aquesta inserció els permet l'accés a recursos i funcions que altrament no tindrien. Les estructures que es formen són asimètriques i tenen configuracions variables que depenen del posicionament de les diferents ciutats i territoris i dels membres que hi participen. La governabilitat d'una gran àrea urbana inclou també la incidència en les xarxes en les que s'insereix i per tant poder influir sobre els processos econòmics i

socials que es produeixen i que impulsen el seu desenvolupament. Les xarxes globals tenen uns impactes clarament territorials a nivell local.

En aquest context la gestió dels sistemes urbans i de les xarxes de ciutats és decisiva per al progrés d'Europa ja que es converteix en una de les fórmules de la política territorial per als governs de les regions urbanes i per a Europa. Això significa tenir en compte, i molt presents, l'autonomia local, el principi de subsidiarietat, les asimetries, els conflictes dins la xarxa, les complementarietats i el reconeixement de la cooperació.

Les xarxes i els processos d'inserció es produeixen a diferents nivells territorials. A nivell d'àrea o regió metropolitana, per a que la xarxa de ciutats i territoris que constitueixen la regió urbana metropolitana funcioni, els governs regionals o metropolitans han de ser capaços d'elaborar una estratègia de desenvolupament compartida amb els diferents actors territorials, des de les diferents administracions fins a les entitats ciutadanes i empresarials. La construcció d'aquest projecte compartit és l'essència del funcionament en xarxa del territori.

L'estratègia de desenvolupament territorial europea intenta promoure com a principals objectius el que s'ha anomenat l'equipotencialitat espacial, els sistemes urbans multi-cèntrics i la cohesió interna per ajudar a aconseguir els objectius de les seves agendes: fer de la Unió Europea l'economia basada en el coneixement més dinàmica i competitiva del món, capaç d'un creixement econòmic sostenible amb més i millors llocs de treball i amb una més gran cohesió social i territorial, més verda, més justa.

Aquest objectiu només es pot aconseguir amb la participació activa de les zones urbanes grans i mitjanes que concentren els reptes, els problemes, les oportunitats i les capacitats. Les intervencions públiques a favor d'un major reequilibri per a intentar una distribució multi-nodal del desenvolupament econòmic revaloritzen el paper de les xarxes entre diferents territoris. En aquests context les xarxes es consoliden com una contribució a l'objectiu global de cohesió territorial, econòmica i social a Europa a través de la promoció del sentit de solidaritat i identitat de propòsit entre regions i ciutats en tot el territori de la Unió.



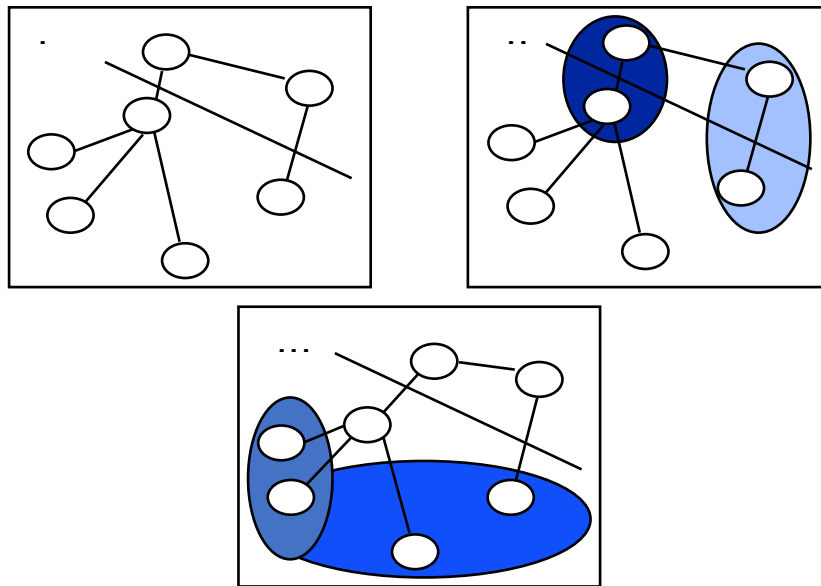
La dècada dels noranta del segle XX va representar l'aposta per les xarxes de ciutats i regions<sup>1</sup>. Els processos d'integració, la creixent interdependència i l'obertura de les economies i fronteres van accentuar en part la competència entre ciutats i territoris, i per una altra banda van consolidar la necessitat de crear aliances i relacions de complementarietat. Les ciutats s'han articulats territorialment al voltant de xarxes per aconseguir una actuació coordinada a escala regional, nacional i internacional.

Les xarxes s'han consolidat com una estratègia quasi obligada de la majoria de ciutats grans i mitjanes. Les xarxes s'han convertit en l'expressió d'una estratègia d'actuació de les ciutats europees, en una estratègia de desenvolupament. Però per a ser efectives les xarxes han de formar part intrínseca de l'estratègia de cooperació territorial (continua o discontinua geogràficament) i de l'estratègia d'internacionalització de les diferents parts involucrades. Les darreres dècades s'han formalitzat nombroses xarxes que responen a diferents objectius, sistemes de constitució, funcions... no totes amb la utilitat i resultats que es proposen.

Les xarxes no són una innovació organitzacional de les ciutats, regions o organismes internacionals, sinó que s'han donat en altres camps com l'empresarial com a resposta a la necessitat de millorar la gestió d'entorns complexos en els que els factors a considerar provenen de diferents nivells, diferents interlocutors i responen a diversos interessos. Les xarxes ajuden a maximitzar l'eficiència de gestió d'aquest tipus d'entorns en els que es mouen les ciutats europees.

---

<sup>1</sup> La Carta Europea d'Autonomia Local ha reconegut en l'article 10 la capacitat de les ciutats d'associar-se a altres entitats homogènies. Aquesta capacitat es potencia quan es pren consciència de què la nova economia global s'articula territorialment al voltant de les xarxes de ciutats.



Els esforços de la para diplomàcia de ciutats s'han vist superats per les xarxes. S'han identificat quatre fonts de poder de les xarxes que es poden aplicar a la inserció territorial i internacional de les ciutats (Castells, 2011). Aquestes inclouen el poder de connectar en xarxa (*networking power*), el poder en xarxa (*networked power*), el poder de la xarxa (*network power*) i el poder de crear xarxes (*networking-making power*). No tots els centres urbans disposen de totes aquestes fonts de poder ni poden exercir-les d'igual manera.

L'objectiu bàsic del *networking* entre ciutats és el reforçament de les capacitats de les ciutats per a proveir serveis als seus residents, i desenvolupar unes estructures de gestió i governança eficaces a través d'involucrar diversos *stakeholders* urbans. A nivell territorial, les xarxes ofereixen una nova forma d'organització territorial que representa la fragmentació d'una jerarquia basada especialment en les funcions urbanes (polítiques, de direcció...) i la dimensió establint espais de relació i espais regionals que s'estructuren en base a les relacions entre els nuclis que els formen i no les delimitacions administratives. La superposició de xarxes i per tant d'espais de relació afegeix un element més de complexitat a aquestes noves tendències organitzatives. Aquestes organitzacions territorials emergents es basen en fluxos i estan definides pels seus actors, en aquest cas les ciutats.

Les xarxes tenen un paper a jugar en la millora de la competitivitat de l'espai europeu, proveint un sistema de relacions entre els principals elements o agents que estructuraven l'esmentat espai. Al marge dels seus problemes de funcionament i operativitat les xarxes funcionen on intenten resoldre problemes de l'espai europeu que no són fàcilment o automàticament resolubles a nivell regional o estatal. De fet, són l'instrument més adequat per a la inserció en un sistema que, globalment, tendeix a funcionar tot ell en forma de xarxa.

La pertinença a les xarxes és un procés d'inserció i connectivitat amb elements similars, complementaris o diferents d'un mateix. Aquesta inserció en escales i cercles diversos permet l'acció col·lectiva com a forma d'empoderament al temps que ajuda a definir solucions i vies d'acció per als reptes de l'agenda global. També són un mecanisme per a consolidar soft power que permet tenir major incidència en alguns temes o àrees territorials específiques i permet participar del valor prestat de ser soci de nuclis més ben posicionats o més rellevants que un mateix.

### **La mida prestada o dimensió prestada**

En un món globalitzat les ciutats intermèdies o més petites, especialment aquells que tenen un atractiu limitat al capital estranger i al talent mòbil, és probable que pateixin econòmicament o que es vegin limitades en les oportunitats que tenen per retenir la seva població.

No obstant això, les ciutats, incloses les de les regions rurals, poden literalment agafar en préstec la mida d'altres ubicacions urbanes, augmentant les seves oportunitats i capacitats econòmiques utilitzant el fet que es troben a prop de grans ciutats i poden aprofitar xarxes i connexions per ser econòmicament més robustes.

Un lloc pren mida prestada quan acull més funcions urbanes de les que la seva pròpia mida podria suportar normalment. Una mida prestada per a un lloc significa que altres llocs s'enfronten a una "ombra d'aglomeració" perquè acullen menys funcions urbanes de les que normalment suportarien. La mida prestada pot portar a una atracció de més persones, inversions, capitals i activitats donant lloc a una ampliació d'aquesta mida prestada.

La mida prestada es pot mirar des de quatre tipus d'efectes diferents: la mida prestada, el rendiment prestat, la funció prestada i l'ombra d'aglomeració. En aquests efectes tenen una influència significativa tant la dimensió de la ciutat com el grau de centralitat.

La mida prestada és un concepte estretament relacionat amb els conceptes de mida/dimensió de la ciutat, connectivitat de la xarxa i funcions metropolitanes a Europa. Generalment quantifiquem la mida d'un centre urbà a partir de la població o l'extensió física. A Europa, les ciutats varien considerablement en mida, des de pobles petits fins a grans metròpolis. Les ciutats més grans sovint tenen més influència econòmica, social i cultural dins de les seves respectives regions i juguen un paper significatiu en el sistema de ciutats nacional i europeu.

La connectivitat de la xarxa o el sistema fa referència al grau d'interconnexió entre les ciutats dins d'una trama. Inclou la infraestructura de transport i comunicació, com carreteres, ferrocarrils, aeroports i connexió digital, però també els contactes culturals i econòmics. Una connectivitat sòlida millora el flux de béns, serveis i informació entre les ciutats, facilitant les interaccions econòmiques i socials.

Les funcions metropolitanes són els diversos rols i activitats que realitzen les ciutats dins d'una àrea metropolitana. Aquestes funcions inclouen activitats econòmiques com finances, indústria i comerç, així com funcions culturals, educatives, de serveis avançats per a les empreses i les persones, i també funcions de govern i administratives. Les ciutats més grans sovint tenen una àmplia gamma de funcions metropolitanes i ofereixen serveis especialitzats a les seves regions circumdants.

La mida prestada en les xarxes de ciutats està influïda per diversos factors, incloent el desenvolupament històric, l'especialització econòmica, les inversions en infraestructures i les decisions polítiques. Els responsables de polítiques i els urbanistes han de fomentar un desenvolupament equilibrat entre ciutats de diferents mides, assegurant que tant les ciutats més grans com les més petites puguin beneficiar-se dels avantatges de la connectivitat en xarxa i contribuir al creixement i la prosperitat regional.

Els centres urbans, les regions urbanes o les ciutats amb mida prestada son capaces d'exercir funcions i atraccions de més nivell del que cabria esperar per la seva dimensió o localització. Això les fa més atractives, reforçant aquest paper.

En atraure una gran concentració de funcions urbanes, un lloc pot crear la il·lusió de ser més gran o més desenvolupat del que realment és. Això pot ser beneficiós per al lloc, ja que pot atraure més inversions, empreses, residents i visitants. La mida del préstec pot donar lloc a un augment de les oportunitats econòmiques, la vitalitat cultural i la prosperitat general.

Tanmateix, el concepte de mida prestada també implica que altres llocs de la regió poden experimentar una "ombra d'aglomeració" o una disminució relativa de les funcions urbanes. Això vol dir que els llocs propers o competidors poden acollir menys funcions urbanes de les que normalment donarien suport perquè es veuen eclipsats pel lloc amb una mida prestada. Això pot donar lloc a una manca d'inversió, oportunitats econòmiques i serveis en aquestes àrees, cosa que condueix a disparitats en el desenvolupament i, potencialment, augmenta la divisió urbana-rural o intrametropolitana. Aquest és un fenomen que es veu clarament en algunes àrees metropolitanes que xuclen atracció cap a només algunes seccions del seu territori.

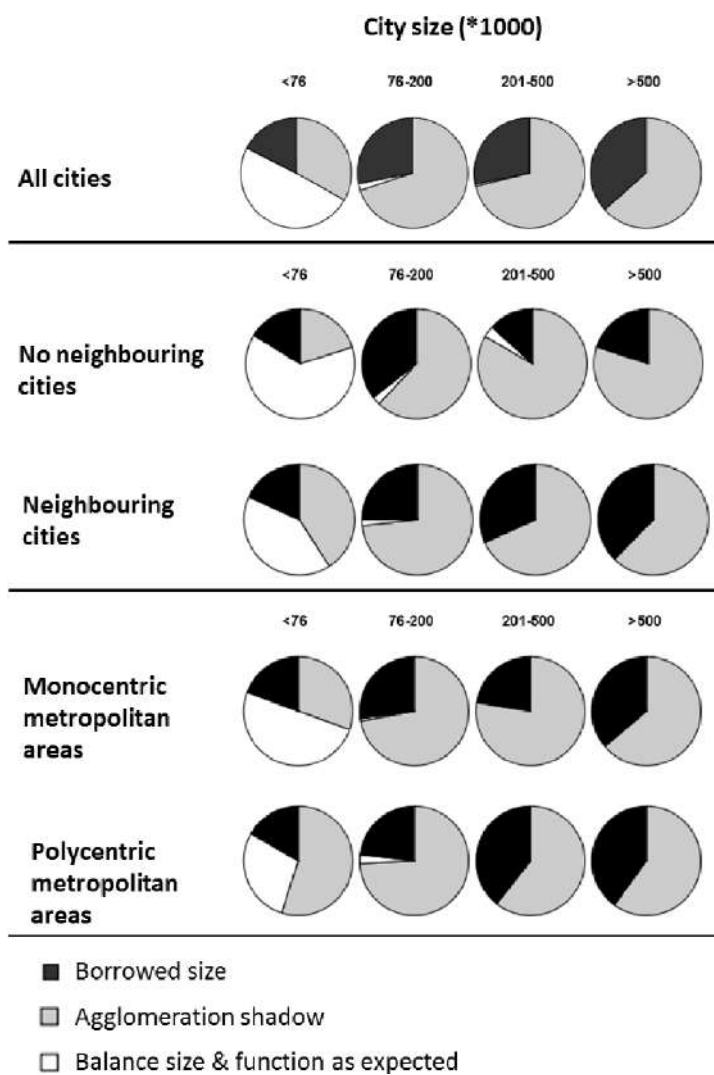
La mida prestada ajuda a la distribució del creixement i la riquesa pel territori. El transport ineficient o lent entre les ciutats petites i les grans ciutats té un efecte important en limitar les oportunitats, marginar les petites ciutats i impedir que es beneficiïn de la mida prestada del seu gran veí urbà.

S'ha calculat que menys de 45 minuts fins a les grans ciutats (sigui amb el mitjà de transport que sigui) permet que les ciutats intermèdies i els pobles més petits es beneficiïn de les economies d'aglomeració. Aquests avantatges de les grans ciutats poden redistribuir-se i expandir-se cap altres nuclis de dimensió menor a través de la consolidació de les xarxes.

Les regions que integren millor les ciutats petites i els països que tenen distribuïdes les seves grans ciutats per diferents regions tenen l'efecte de crear oportunitats per a tot el territori. De fet, aquestes oportunitats per a les ciutats superen amb escreix els beneficis econòmics que obtindrien d'una altra manera sense les grans ciutats que les aveïnessin.

Per als planificadors, pensar en habilitar xarxes i altres enllaços d'infraestructures entre les regions rurals i urbanes és essencial per combatre les desigualtats i fomentar la cohesió territorial i frenar el despoblament. Això té l'efecte net de millorar molt les oportunitats econòmiques i, potencialment, la qualitat de vida.

Gestionar la mida prestada i mitigar l'ombra de l'aglomeració és un repte per als planificadors urbans i els responsables polítics. Sovint implica la implementació d'estratègies de planificació regional, la promoció activa d'un desenvolupament regional equilibrat, i la garantia de que els llocs més petits o menys desenvolupats tinguin accés als recursos, infraestructures i oportunitats necessaris.



Font: E. Meijers, M. Burger (2014) Stretching the concept of 'borrowed size'

La "mida prestada" és un concepte polític emergent a diversos països europeus, que presenta un potencial teòric per explicar la dinàmica urbana contemporània,

presentant noves visions a les teories convencionals del creixement urbà que emfatitzen el paper de les economies d'aglomeració. El concepte de mida prestada s'ha d'estirar en termes d'escala i abast per millorar el seu valor polític. La mida prestada que es pot habilitar mitjançant interaccions en xarxes de ciutats a múltiples escales espacials (i que serveixen com a substitut dels beneficis de l'aglomeració) pot ajudar al posicionament de les ciutats intermèdies i de les que es troben fora dels corredors de desenvolupament, fent que els beneficis de les inversions en els eixos europeus es redistribueixin sobre el territori. Connectivitat (física i digital), serveis generals i pertinença a xarxes de diferents escales (locals, regionals, europees, mundials) poden ajudar a igualar oportunitats sobre el territori i reduir les geografies del descontentament que cada cop més tenen impactes sobre les opcions polítiques antidemocràtiques o antieuropees.

### 3. EL SISTEMA URBÀ EUROPEU

---

La centralitat de les ciutats en el desenvolupament mundial ha rebut una nova empenta en els darrers 40-50 anys. La xarxa de canals i carreteres eren els eixos de la integració dels territoris de l'estat nació. Al segle XXI, el seu equivalent són les xarxes de transport ferroviari de mercaderies i alta velocitat, les rutes de tràfic aeri, les xarxes digitals, les d'energia i les regions urbanes supraterritorials.

La xarxa global de ciutats és com l'exoesquelet material de la globalització, i les ciutats són els centres per a la governança dels diferents tipus de fluxos globals o regionals, siguin fluxos de capitals, idees, persones, talent, coneixements, virus... Les ciutats globals juguen un paper de comandament essencial, i les noves ciutats globals ocupen els seus nínxols especialitzats enriquint i diversificant les possibilitats de les dinàmiques generades. Les unes i les altres s'interrelacionen creant xarxes d'interdependències complexes.

Aquesta infraestructura urbana planetària té a Europa una especial força i rellevància per la seva predominança urbana, per la qualitat de les seves ciutats, per les dimensions i per les relacions entre elles. Economies de primer nivell com la alemanya es basen en una xarxa policèntrica de ciutats mitjanes ben comunicades i ben connectades, i on els serveis avançats i les empreses s'han combinat amb la producció industrial modernitzada.

El sistema urbà europeu és policentric, divers i dinàmic. El seu dinamisme sorgeix del paper essencial de les ciutats en el desenvolupament del continent, la seva economia i la seva cultura, però també de les diferents onades d'ampliació de la Unió Europea.

Els 28 estats membres de la UE (i ara 27) van entrar a la Unió Europea en diferents èpoques, amb unes estructures territorials i un sistema urbà jerarquitzat clars. Aquests sistemes de ciutats tenien una dinàmica i funcions que variaven amb l'entrada a la Unió. Cada estat es va integrar a Europa amb un sistema de ciutats estructurat, més o menys desenvolupat. El sistema urbà nacional estableix unes relacions jeràrquiques i funcionals entre diferents nuclis urbans normalment directament correlacionades amb la seva mida demogràfica i les funcions i activitats que s'hi desenvolupaven.

Els sistemes estatals/nacionals generalment de caràcter jeràrquic s'han inserit en unes dinàmiques diferencials. L'entrada a Europa va trencar en part aquestes jerarquies



oferint nous espais de relació, aliança, competició i oportunitats a ciutats fins aleshores mogudes per dinàmiques i polítiques d'una altra naturalesa i escala. El sistema urbà europeu està en evolució i dins d'aquests els sistemes nacionals també es reestructuren.

La integració europea va obrir aquests sistemes a altres espais, fluxos i influències, a noves oportunitats i als intercanvis transfronterers.

Les ciutats europees canvien el seu marc d'actuació i els potencials socis de col·laboració i aliances. L'ajustament de les ciutats de cada estat a aquest nou entorn de connectivitat i oportunitats ha donat lloc a l'actual sistema urbà europeu.

L'actual sistema urbà europeu és fruit **d'aquesta superposició de sistemes d'estat nació i de la integració europea**. És fruit de diferents onades de polítiques públiques a nivell europeu i estatal, així com de les accions de les pròpies ciutats i regions, i decisions de localització d'agents privats. El sistema de ciutats europeu ha evolucionat cap a un sistema interdependent i policentric que coexisteix amb els sistemes nacionals, alguns que funcionen molt bé i d'altres que necessiten polítiques de planificació i ordenació territorial.

L'actual sistema de ciutats a Europa és molt divers i heterogeni. Cada un dels més de 1.000 centres urbans petits, mitjans i grans tenen rols i funcions diferenciades. Moltes d'aquestes àrees urbanes tenen estructures pericèntriques que solapen àrees d'influència i es relacionen amb diferents centres de diferents maneres. La integració europea ha permès que algunes d'aquestes àrees siguin de caràcter transfronterer. Des dels anys 60s, la interdependència del sistema i la seva major connectivitat han transformat la vida europea.

### **La banana blava “Blue Banana”**

A finals de la dècada dels 1980s va consolidar-se a la Europa occidental, aleshores la Comunitat Econòmica Europea, una nova geografia. Aquesta geografia es va desenvolupar a partir de la crisi de la desindustrialització (deslocalització) i transformació cap a una manufactura avançada i els serveis avançats. Londres i París es van convertir en els motors d'aquest model, al voltant del qual es van consolidar les ciutats més dinàmiques. És el que es va anomenar **banana blava** que s'estenia des de Manchester a Milà, des del Regne Unit al nord-oest europeu fins al nord d'Itàlia al sud-est. El concepte va ser introduït inicialment pel geògraf francès Roger Brunet a principis

de la dècada de 1980 i des de llavors s'ha utilitzat com a eina per a la planificació territorial i la comprensió dels patrons de desenvolupament regional.

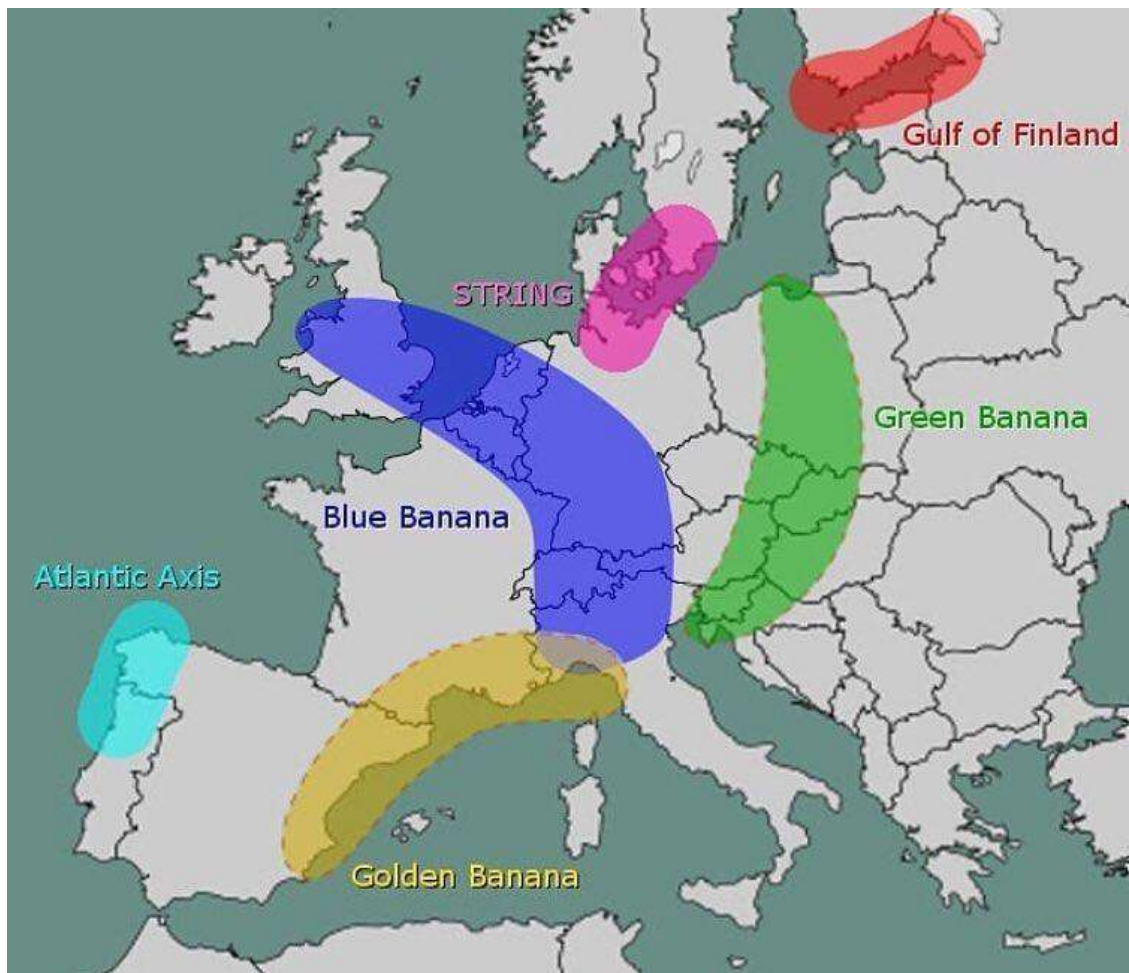
La Banana Blava és significativa per a la planificació territorial, ja que representa l'àrea on es concentra l'activitat econòmica, densitat de població i desenvolupament urbà d'Europa, especialment d'Europa occidental. Serveix com a punt focal per als responsables polítics, els planificadors urbans i els investigadors per comprendre i gestionar la dinàmica espacial del paisatge econòmic i urbà d'Europa.

Les àrees que engloba la Blue Banana inclouen ciutats i regions importants com Londres, París, Brussel·les, Amsterdam-Rotterdam, Frankfurt, Munic, Milà i Viena entre d'altres. Aquestes ciutats són conegudes per la seva alta densitat de població, les seves economies pròsperes, les seves infraestructures avançades i les concentracions d'empreses, institucions de recerca i equipaments culturals i poblacions molt diverses. Són ciutats que en part van aguantar les pressions de la de-industrialització i van desenvolupar capacitats financeres molt especialitzades, activitats capital intenses i/o innovadores, com a Torí, Stuttgart o Rotterdam. Una de les característiques principals de la banana blava és el seu paper com a regió econòmica central a Europa. Engloba una part important del producte interior brut (PIB) del continent i actua com a centre d'innovació, comerç i inversió. Aquest territori es beneficia de factors geogràfics favorables, com ara l'accés a ports, xarxes de transport, alta connectivitat i la proximitat a mercats clau, que contribueixen a la seva importància econòmica. A l'inici dels 90s del segle XX, l'anàlisi del dinamisme urbà d'Europa mostrava que 8 de les 10 ciutats líders del continent es trobaven en el territori de la Banana blava.

Amb el temps, al costat de la centralitat de la banana blava s'han anat definint altres "bananes" com la Banana daurada (de Milà a València amb Barcelona al centre) o la Banana verda (del Mar Bàltic fins a Croàcia passant per les ciutats poloneses, i les capitals dels estats de l'Europa de l'Est). La influència de la Banana blava s'ha expandit més cap a l'est als països d'Europa central i oriental, incloses ciutats com Varsòvia, Budapest i Praga. Aquestes àrees han experimentat una ràpida urbanització i creixement econòmic, contribuint a l'evolució i expansió generals del concepte Banana Blava.

La banana blava encara existeix en l'actualitat, però el sistema s'ha complexificat molt més amb ciutats fora d'aquest territori que han agafat protagonisme per la seva

especialització en sectors en gran creixement (indústries digitals, biotecnologia, indústries creatives) com Berlin, Estocolm, Copenhaguen, Barcelona...



Font: RECLUS (1989)

La banana és una construcció teòrica i no té reconeixement administratiu ni polític oficial. Els seus límits i significació poden variar segons diferents interpretacions i contextos regionals. No obstant això, segueix sent un marc útil per entendre la distribució espacial de l'activitat econòmica, els patrons d'urbanització i les tendències de desenvolupament regional a Europa.

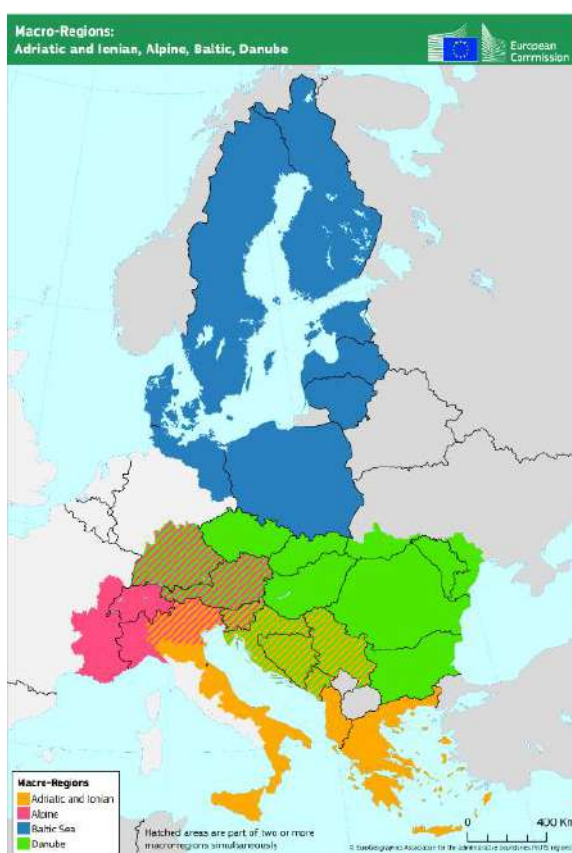
### Les Macro-regions

El sistema urbà europeu es suporta també en les polítiques de les macro regions. "L'estratègia macroregional de la Unió Europea (UE) és un marc polític que permet als

països ubicats a la mateixa regió abordar i trobar solucions conjuntes als problemes o aprofitar millor el potencial que tenen en comú” (European Union , 2017).

Fins ara la UE ha aprovat 4 macroregions com a iniciatives inter-governamentals:

- La regió del Mar Bàltic (2009)
- La regió del Danubi (2010)
- La regió jònica i adriàtica (2014)
- La regió alpina (2015)



Aquestes quatre regions comprenen fins a 27 països (UE i no UE) i més de 340 milions de persones. L'objectiu basic de les macroregions és promoure la cooperació i desenvolupament dels territoris que hi participen. Normalment treballen reptes comuns i promouen la col·laboració transfronterera en àrees com les infraestructures, la cultura, el transport, el desenvolupament econòmic, el medi ambient, el turisme i la integració europea.

Les macroregions europees no són els únics mecanismes de cooperació territorial que condicionen el posicionament i la dinàmica dels diferents nuclis urbans.

Hi ha altres macroregions o regions transfrontereres acollides a diferents

programes europeus que promouen la cooperació i la integració de diferents regions i països com són entre d'altres les euroregions: Euroregió Pirineus-Mediterrani; Euroregió Tirol-Tirol Sud-Trentino; Euroregió Elbe/Labe; Euroregió Nova Aquitània, Euskadi, Navarra; Euroregión Alentejo-Algarve-Andalucía, entre moltes d'altres.

A voltes la cooperació territorial ha donat lloc als anomenats clústers de ciutats. Els clústers de ciutats fan referència a una regió geogràfica que consisteix en un grup d'àrees metropolitanes o ciutats interconnectades. Aquestes zones solen estar

situades a prop les unes de les altres i han desenvolupat forts vincles econòmics, socials i culturals al llarg del temps. La idea de clústers de ciutats va aparèixer mimetitzant els clústers industrials o empresarials que posaven en contacte una sèrie d'actors complementaris, cooperatius o competitius que aconseguien una situació avantatjosa amb la seva cooperació.

Els clústers de ciutats es formen mitjançant el procés d'urbanització, on les ciutats i les àrees metropolitanes creixen i s'expandeixen a les regions properes, i finalment es fusionen. Això crea una xarxa de ciutats i pobles interdependents que comparteixen recursos, mà d'obra i infraestructures. Un clúster de ciutats es refereix generalment a un grup de ciutats o àrees urbanes que es troben a prop i estan connectades per enllaços econòmics, socials o de transport. Les ciutats d'un clúster poden compartir indústries, rutes comercials o llaços culturals similars, i poden col·laborar en qüestions com el desenvolupament d'infraestructures, la planificació econòmica o la gestió ambiental.

La gran interdependència d'aquests nuclis ha fet que aquests clústers han adquirit cada vegada més importància en les últimes dècades a mesura que la urbanització s'ha accelerat i les ciutats s'han tornat més interconnectades.

Els clústers de ciutats són motors del creixement econòmic i la innovació ja que proporcionen un entorn de suport per a l'emprenedoria, la innovació i l'intercanvi de coneixement. La concentració de talent, recursos i infraestructures en aquestes àrees urbanes fomenta el desenvolupament de noves idees, productes i serveis que poden impulsar el creixement econòmic i millorar la qualitat de vida.

El desenvolupament d'un clúster de ciutats precisa d'un conjunt complex de factors econòmics, socials i espacials que es veuen influenciats per una sèrie de polítiques públiques i arranjaments institucionals. Fomentar el seu desenvolupament comporta el desplegament d'un ventall de polítiques i accions entre les que destaquen el desenvolupament d'infraestructures que permeti millorar la connectivitat i reduir els costos de transport entre ciutats. Aquestes infraestructures inclouen des de la construcció d'autopistes, ferrocarrils i aeroports que connectin les ciutats, així com el desenvolupament d'instal·lacions compartides com ara el subministrament d'aigua, la gestió de residus i la infraestructura energètica.

També és important desenvolupar un marc de planificació regional que promogui el desenvolupament territorial, mediambiental i econòmic coordinat seguint una visió compartida del futur, identificant complementaritats i possibles coordinacions en l'ús del sòl, el transport i el medi ambient, i els recursos bàsics com l'aigua, l'energia o l'alimentació.

A aquestes s'han de sumar les polítiques dirigides a l'educació i desenvolupament del talent, la promoció de la innovació i la transferència de coneixement, programes d'intercanvi estables, suport a la recerca i el desenvolupament, l'educació en emprenedoria i les incubadores.

La cooperació internacional pot ser també una de les bases més sòlides per a la consolidació de clústers de ciutats o corredors que potenciïn el territori. El desenvolupament de vincles forts amb altres ciutats i regions tant a nivell nacional com internacional pot ajudar a promoure el desenvolupament d'un clúster de ciutats. Això inclou fomentar les relacions amb empreses, governs i institucions de recerca d'altres regions, promoure el comerç i la inversió internacionals i col·laborar en temes d'interès comú, com ara la protecció del medi ambient, la planificació urbana, la gestió de l'aigua, la generació d'energia...

A l'altre costat de la balança els clústers de ciutats són motors de desigualtat. Poden agreujar les desigualtats socials i econòmiques existents, així com la segregació territorial. En alguns casos, els beneficis del desenvolupament de clústers es concentren en un grup reduït de grups socials, mentre que d'altres queden enrere. Els responsables polítics han de prendre mesures per garantir que els beneficis del desenvolupament de clústers es comparteixin més àmpliament i que els grups vulnerables no es quedin enrere

Les xarxes infraestructurals, de projectes o institucionals poden ajudar a desenvolupar els clústers de ciutats. Amb la millora de les connectivitats i de les comunicacions digitals, **la distància ha perdut el pes que tenia en la formació inicial de clústers de ciutats.** Tot i que la proximitat física pot ser un avantatge per fomentar els clústers de ciutats, no és un requisit estricte. Hi ha exemples de clústers de ciutats distribuïts a grans distàncies i connectats per xarxes de transport, tecnologia de comunicació i interessos econòmics compartits.

El clúster "Silicon Valley" a Califòrnia, EUA, inclou ciutats i suburbis que es troben en una gran àrea geogràfica però estan connectats per un enfocament compartit en la innovació i l'emprenedoria d'alta tecnologia. De la mateixa manera, la "Regió del Triangle" a Carolina del Nord, EUA, inclou les ciutats de Raleigh, Durham i Chapel Hill, que es troben a una certa distància, però comparteixen punts forts en educació, investigació i tecnologia. També es consideren clústers urbans l'àrea del Gran Tòquio al Japó, el delta del riu Pearl a la Xina, el Randstad als Països Baixos, el "Triangle Bàltic" al nord d'Europa, que inclou les ciutats d'Hèlsinki (Finlàndia), Tallinn (Estònia) i Estocolm (Suècia), o el Rin-Ruhr que inclou Dusseldorf, Colònia, Essen i Dortmund, amb una població de més de 10 milions de persones.

Un exemple que ha fet escola és el clúster 4 Motors d'Europa que es va crear als anys 80 arran d'un post-diagnòstic d'una realitat econòmica i industrial ja existent. El clúster 4 Motors d'Europa va ser un dels primers clústers regionals que va sorgir de la idea de treballar conjuntament per promoure el creixement econòmic i la competitivitat. El clúster es va basar en el reconeixement que aquestes regions comparteixen característiques comunes, com ara una sòlida base econòmica, una mà d'obra altament qualificada i una cultura d'innovació i emprenedoria. Les regions també tenien reptes i oportunitats similars, com ara la necessitat d'invertir en infraestructures, educació i recerca i desenvolupament, i l'oportunitat d'aprofitar la seva proximitat entre elles per promoure la col·laboració i l'intercanvi transfronterers.

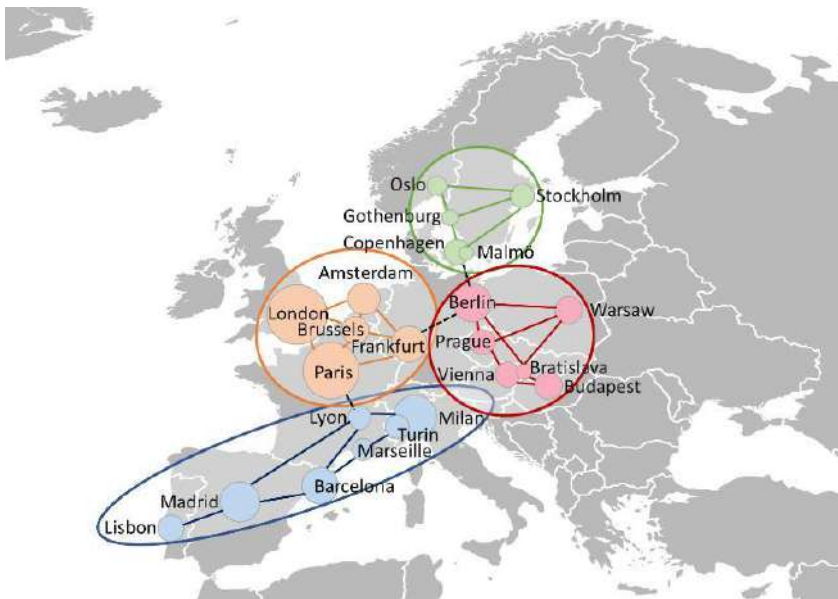
Des de la seva creació, el clúster 4 Motors d'Europa ha evolucionat i s'ha convertit en un model per a altres clústers regionals d'Europa i d'arreu del món. La qualitat i atractiu dels seus centres urbans està a la base del funcionament d'aquests espais econòmics, educatius i culturals.

La política de promoció de les macroregions des de la Unió Europea, així com l'ampliació territorial cap a l'est, ha fomentat el desenvolupament d'altres clústers regionals centrats en ciutats o àrees metropolitanes dinàmiques i líders en els seus territoris.

Els clústers de ciutats no són illes aïllades, sinó que estan interconnectats amb altres clústers i regions del món. Aquí és on els corredors prenen una rellevància especial per a l'ordenació territorial. Els responsables polítics han de pensar globalment quan proposen estratègies per al desenvolupament de clústers i assegurar-se que les seves

polítiques s'alineen amb les tendències i els reptes més àmplis als quals s'enfronta l'economia global i la seva societat en particular.

Ja s'estan veient moviments de formació de clústers de territoris que funcionen com macro-regions urbanes amb especialitats funcionals internes (Amsterdam-Rotterdam-Brussel·les-Paris-Frankfurt-Londres), el clúster al voltant del Mar Bàltic (Copenhagen-Malmö-Estocolm-Oslo-Göteborg...), al voltant dels Alps, o el clúster que emergeix de les capitals d'Europa central i de l'est. Aquests clústers tenen un efecte essencial sobre el desenvolupament dels territoris menys connectats i urbanitzats dels que depenen en gran part per a recursos essencials com l'aigua o l'alimentació, però també per al lleure. Els clústers de ciutats poden evolucionar en un futur proper com a resposta als canvis en l'economia global, la demografia i la tecnologia. Per exemple, el desenvolupament de les xarxes ferroviàries d'alta velocitat a Europa i d'altres infraestructures estratègiques (ports, túnels, àrees logístiques..) podria conduir a uns vincles econòmics més estrets entre ciutats de diferents regions.



Font: Clark, G. et al. (2018) Stylised map of clusters of European cities and the linkages between them  
©EIB

La importància creixent de l'economia digital també pot portar a la formació de nous clústers de ciutats basats en la ubicació de les empreses tecnològiques.



La manera com els ciutadans reconeixen els clústers de ciutats varia segons la regió i l'individu. Alguns ciutadans poden veure els clústers de ciutats com una font d'oportunitats econòmiques i culturals, mentre que altres poden veure'ls com una amenaça per a la identitat i l'autonomia locals. Els clústers ajuden a crear una massa crítica ( una de les fonts de poder i atracció) que supera la dimensió inicial de la ciutat, actuant de nou amb el concepte de mida prestada.

En general, és probable que els clústers de ciutats continuïn tenint un paper important en el desenvolupament econòmic i social d'Europa en les properes dècades.

### **El sistema urbà actual d'Europa**

El sistema urbà europeu format per sistemes estatals jerarquitzats que han evolucionat per la seva integració en l'espai europeu i el desenvolupament d'infraestructures continentals és un sistema policèntric de ciutats i àrees urbanes, divers, en evolució constant. Hi ha moltes maneres d'explicar el sistema urbà europeu basat en la centralitat i posicionament dels diferents centres urbans amb alguns elements a destacar.

Hi ha dues ciutats en escala, qualitat i funcions globals que són París i Londres (ara fora de la UE, però encara amb un paper clau al sistema urbà europeu).

La resta de capitals dels estats membres o estats candidats es troben en clar creixement, seguint una mica en el joc de "the capital takes it all" (la capital s'ho emporta tot, Oslo, Copenhaguen, Hèlsinki, Bucarest, Tallin, Riga, Estocolm...). El reforçament de la UE ha portat implícit una certa re-concentració del poder polític i financer i mediàtic en aquests nuclis urbans, deixant parcialment de banda altres nuclis urbans que eren part del sistema nacional.

També s'identifica una sèrie de ciutats (algunes d'elles capitals) que, seguint la política europea i estatal de clústers econòmics, s'han col·locat a primera línia del sistema urbà europeu amb alguna funció específica (núxol d'especialització) dins del sistema i amb un suport clar en les infraestructures europees actuals i de futur estratègiques: Vilnius (per les empreses Gazelle), Riga (clúster logístic), Sofia (industries emergents)...

Ciutats o regions urbanes de dimensió mitjana, molt heterogènies, que ocupen certs núxols d'especialització des de l'aeronàutica fins l'educació, passant per la logística, els

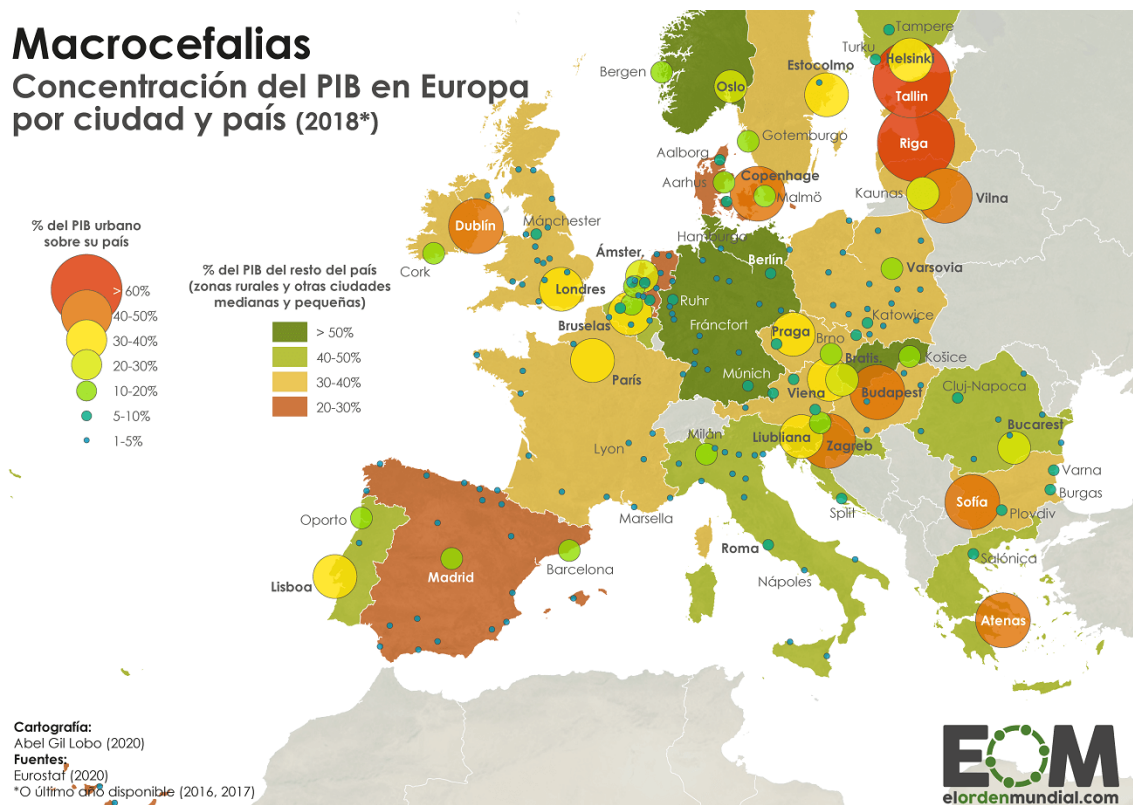
serveis de salut, les empreses TIC, la recerca o el turisme. Moltes d'elles tenen un gran reconeixement internacional, una alta qualitat de vida i sumen avantatges per les seves aliances i relacions (Rotterdam, Lió, Manchester, Munich, Barcelona, Cracòvia, Anvers, Colònia, Stuttgart...)

Moltes ciutats intermèdies que es relacionen amb totes aquestes formant a vegades el que s'ha anomenat "grapats de raïm" (grups de ciutats intermèdies o petites ben connectades amb totes les anteriors), i que s'aprofiten de l'anomenat dimensió prestada o posicionament prestat, o a l'inrevés pateixen les ombres d'aglomeració.

L'evolució dels sistemes urbans europeus no ha estat uniforme. En alguns casos s'ha generat una certa macrocefàlia on una o dues ciutats tendeixen a absorbir gran part dels recursos públics i privats, la població i el poder deixant altres àrees sense oportunitats. Els sistemes més equilibrats o policèntrics són els d'Alemanya i Itàlia, mentre els estats petits i Espanya o França presenten macrocefàlies importants que generen grans desequilibris territorials.

## Macrocefalias

### Concentració del PIB en Europa por ciudad y país (2018\*)



Font: GIL, A. (2021), El mapa del peso económico de las ciudades en Europa, El Orden Mundial.com

El territori europeu i el seu sistema urbà es dinamitzen a partir de l'actual organització territorial formada per una multiplicitat de formes urbanes que inclouen des de regions transfrontereres, regions metropolitanes, clústers de ciutats o regions, noves regions urbanes, àrees urbanes al voltant d'infraestructures o corredors crescuts al llarg d'eixos de transport, molt lluny ja de la Banana Blava i la seva prolongació cap a la costa mediterrània (banana d'or), encara que aquests territoris segueixen sent el cor econòmic d'Europa. Aquesta situació del sistema urbà europeu, dinàmica, és producte de les polítiques i actuacions de les ciutats, les àrees urbanes o les regions urbanes (d'especialització, de producció, d'atracció, de màrqueting...) però també de les estratègies europees i de les polítiques i pràctiques dels estats-nació, membres de la UE. Malgrat aquesta diversitat de formes urbanes els estats nació, les seves fronteres, les seves polítiques i prioritats, condicionen en gran mesura les capacitats dels centres urbans individualment o col·lectiva de construir els seus espais internacionals cohesionadors o competitius.

A l'estudi ***Europe and its Urban Development, 1970 to 2020*** (eib.org) de Greg Clark, Tim Moonen, i Jake Nunley es presenta una visió de les diferents etapes del desenvolupament del sistema de ciutats a Europa basant-se en les dinàmiques socioeconòmiques, marcades per la dimensió de la Unió i els elements clau en el desenvolupament geoestratègic i economicosocial. Cada una d'aquestes etapes ha donat lloc a diferents polítiques urbanes, dutes a terme per les pròpies ciutats i/o en marcs regionals, estatals i europeus.

La dècada dels anys 70s amb 9 estats membres va ser el període de la desindustrialització i la crisi del petroli. Les polítiques urbanes es van centrar en la recerca de noves activitats econòmiques per ocupar almenys a una part de la població acomiadada per la pèrdua de manufactures i a recuperar sòls contaminats o degradats. La dècada dels 80s va representar l'entrada dels països del sud a la CEE (Espanya, Grècia i Portugal), uns estats amb unes problemàtiques i unes oportunitats de desenvolupament diferents a les dels membres existents. També va ser la consolidació de les fronteres de la Unió amb països en desenvolupament. La globalització, amb els seus processos de deslocalització d'activitats econòmiques i promoció del comerç internacional, va marcar la dècada i les polítiques neoliberals occidentals. A nivell de

polítiques urbanes, la recuperació dels centres de la ciutat, l'habitatge i la construcció d'espais públics referents van estendre's per tota Europa.

### **Etales de desenvolupament del sistema urbà europeu**

<b>Data</b>	<b>Membres UE</b>	<b>Macro desenvolupaments europeus</b>	<b>Esdeveniments clau</b>	<b>Polítiques urbanes</b>
1970s	9 (6 fundadors i 3 nous)	Primeres reformes del mercat intern	Desindustrialització i crisi del petroli	Substitució d'ocupació Reparacions ambientals
1980s	12 (3 nous)	Banana blava	Globalització	Problemes del centre ciutat Habitatge Construcció de llocs
1990s	15 (3 nous)	TENs	Col·lapse del sistema soviètic	Cultura i turisme Competitivitat
2000	27 (12 nous)	Ampliació Estratègies macroregionals	Crisis financera global Terrorisme	Governança metropolitana Habitabilitat
2010	28 (1 nou)	Mega regions combinades	Auteritat Brexit	Especialització intel·ligent Resiliència Innovació i tecnologia
2020	27	Organització territorial dinàmica	Acords (deals) Col·laboració Sobiranes	Transicions bessones: verda i digital Transició justa
2030	Ampliació cap a l'est	Unió fiscal i social  Soberanes estratègiques (energia, indústria, seguretat, cadenes de valor, tecnologia...)	Desenvolupaments tecnològics  Enveliment  Arribades de poblacions	Urbanització regional i regions urbanes  Sistemes urbans de cooperació i col·laboració  Nous entorns ciutadans i urbans

Font: Europe and its Urban Development, 1970 to 2020 (eib.org), Greg Clark, Tim Moonen, and Jake Nunley i elaboració pròpia a partir de 2020

La dècada dels 1990s va estar marcada pel col·lapse del sistema soviètic i a nivell de la UE per la definició de la xarxa europea de transports de caràcter estratègic per a millorar la unió i la competitivitat del territori. La competitivitat i les polítiques de cultura i turisme es van convertir en el centre de les polítiques urbanes. Les ciutats europees es van transformar en un atractiu turístic amb centres modernitzats, fàbriques reconvertides en àrees de producció o consum cultural i espais públics renovats.

La primera dècada del segle XXI va veure l'entrada de 12 nous països a la Unió. L'ampliació va ocupar una gran espai i recursos i va trobar en les estratègies macroregionals una possibilitat de construcció de processos de cooperació interestatals i territorials. Aquesta dècada convulsa per la crisi financera global i la revifada del terrorisme als països occidentals, es va caracteritzar per la creixent metropolitització del sistema urbà mundial, i també europeu, i amb un esforç per treballar la governança metropolitana i millorar la qualitat de vida d'aquests espais.

Del 2010 al 2020, Europa va viure la dècada de l'austeritat i el creixement de les desigualtats intra i inter territorials, i el Brexit del Regne Unit que va sacsejar els fonaments de la Unió. En aquests context les ciutats es converteixen en el centre de la recuperació europea amb estratègies d'especialització intel·ligent, innovació i activitats econòmiques lligades a la tecnologia, així com les polítiques de resiliència molt necessàries davant els reptes de la crisi, les retallades estatals, la pandèmia i la crisi climàtica. A nivell territorial són importants les estratègies de combinació de megaregions, el foment de la cooperació territorial i les estratègies d'innovació regional.

L'estudi de Clark no arriba més enllà del 2020 però podríem seguir amb la seva tipologia i imaginar el futur de les properes dècades. La Unió Europea s'ampliarà amb més països de l'est i es promourà una major cooperació interterritorial, inclosa la transfronterera amb països no UE. Els acords (deals), la col·laboració i la recuperació d'autonomies i sobirania en temes estratègics (alimentació, chips, defensa, energia, aigua, manufactures bàsiques, salut...) marcaran la dècada amb la prioritització de les relacions internes, les macroregions i els sistemes urbans. Les ciutats, de totes les dimensions,

seran l'escenari i els actors de les transicions verda i digital, a més a més de gestionar alguns dels reptes demogràfics com l'envelliment i la integració de les persones migrades, tot per fer una societat europea més justa.

*El futuro no es lo que va a pasar,  
sino lo que vamos a hacer  
Jorge Luis Borges*

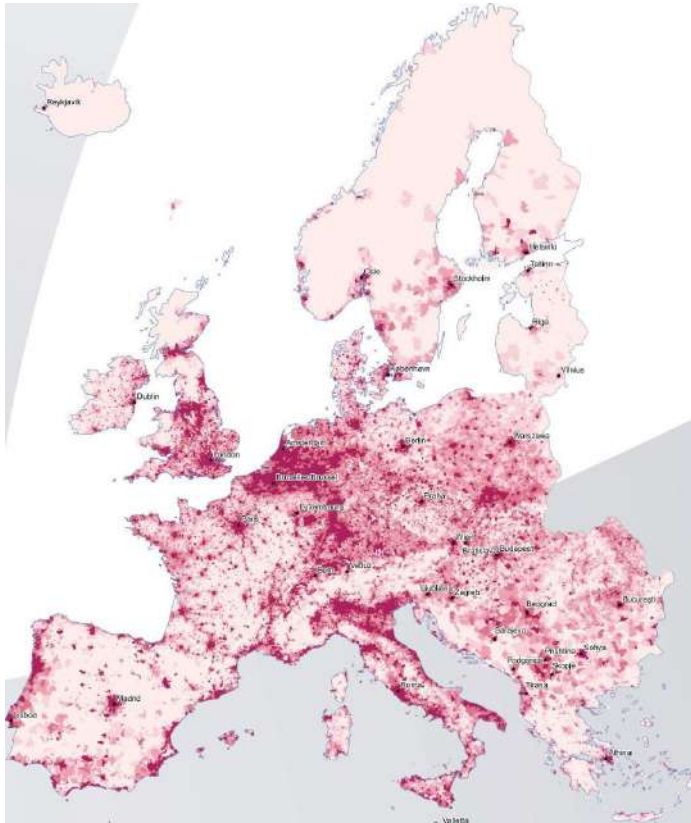
La quarta dècada del segle XXI hauria de veure una unió fiscal i social més profunda, una entrada de persones de tercers països tant com a procés de solidaritat i humanitari, com per a reemplaçament demogràfics, el treball per assegurar l'autonomia en temes estratègics i una capacitat d'oferir oportunitats a tothom i a tots els territoris en societats envellides i més fragmentades, i amb impactes grans pel canvi climàtic.

Les ciutats hauran de treballar per a mitigar i frenar la crisi climàtica (refugis climàtics, mobilitat no emissora o no mobilitat, canvi d'activitats i usos socials...), els reptes demogràfics d'envelliment, salut, recursos i soledat, la construcció de lligams intergeneracionals, l'aplicació ètica de la tecnologia i el treball en aliances amb territoris complementaris, competidors o alternatius.

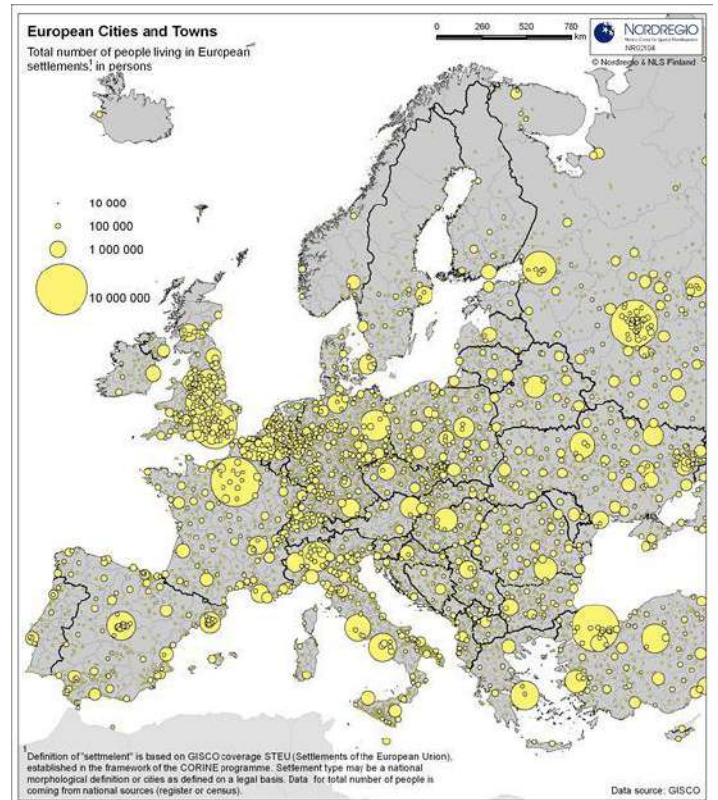
Els reptes de les properes dècades tenen dimensions espacials superiors a la local i interdependents amb nivells territorials diversos. Les ciutats poden ser sandboxes per a polítiques innovadores i també ser els distribuïdors/ implementadors de les actuacions dissenyades a nivells superiors.

La governança, no només metropolitana, sinó urbana serà un dels reptes de les dècades a venir: competència tècnica dels treballadors municipals; inserció en les dinàmiques de la societat i el territori; transparència; rendiment de comptes; solucions creatives als desacoblaments d'activitats-necessitats-fiscalitats; flexibilitats en la definició d'aliances, de construccions conjuntes i de solucions-cooperacions discontinues a nivell geogràfic; capacitat d'imaginar futurs i treballar per aconseguir-los fugint de les polítiques reactives i compensatòries...

Europa es troba amb els mateixos reptes que altres sistemes urbans, encara que les seves característiques li donen alguns avantatges que haurien de potenciar coordinadament des de les polítiques europees, estatals, regionals i locals.



Font: Clarck, G. et al (2018)



Ja fa dècades es va afirmar que el que li passa a les ciutats li passa als països. La frase es referia sobretot a l'evolució econòmica en un moment en que les ciutats ja eren els powerhouse de les economies en indústria i serveis personals, socials i avançats. L'evolució de l'economia i sobretot dels mercats laborals marcaran en gran part la potencialitat de les àrees urbanes.

Alguns estudis han mostrat que els mercats laborals locals d'Europa abans de la pandèmia (pre-2020) van experimentar una dècada de creixement i divergència, amb concentració d'atracció en uns punts i reducció de dinamisme en altres. Els llocs de treball europeus que es van posar en risc per la pandèmia del COVID 19 parcialment es superposen amb els llocs de treball que es consideren vulnerables als processos imparables de l'automatització. Els impactes de l'automatització afectaran les ocupacions i els grups demogràfics de manera desigual en un context de crisi

demogràfica, amb processos d'envelliment ràpids, reducció de la força de treball (si no es compensa amb immigració i polítiques familiars i de natalitat) i desequilibris territorials importants.

Algunes de les veus més rellevants en l'anàlisi del possible futur del mercat laboral d'Europa afirmen que el mix sectorial i ocupacional a Europa seguirà evolucionant en els propers anys i dècades. Es preveu que els sectors de la salut i el treball social, els serveis professionals, científics i tècnics, i els llocs de treball a l'educació representaran un 70% del creixement de l'ocupació a Europa. Les tendències a l'automatització també generaran un canvi en el mix d'ocupacions.

El creixement de l'ocupació podria concentrar-se encara més geogràficament del que està ara. Aquestes tendències poden tenir un efecte directe sobre l'evolució del sistema urbà europeu i els sistemes regionals i urbans dins de cada estat. L'acció política concertada a diferents escales territorials i de govern és necessària per aconseguir la cohesió territorial. No només la dimensió ha de determinar l'atracció. La connectivitat, la fiscalitat, la tecnologia són àrees per obrir el ventall.

Els darrers anys ja s'han produït canvis laborals i d'habilitats a tots els mercats laborals locals europeus, uns cap a dinàmiques positives en alguns llocs i altres cap al declivi d'activitats i d'atracció. El creixement de l'ocupació des del 2007 s'ha concentrat molt en 48 regions molt dinàmiques (McKinsey, 2022).

Aproximadament aquestes 48 megaciutats i grans hubs produeixen el 55% de les patents d'alta tecnologia de la EU. També concentren el 73% de les startups europees. Menys de 30 d'aquestes ciutats son seu del 80% de les 126 corporacions europees classificades al Fortune Global 500. A més a més, les 48 ciutats més dinàmiques concentren el 83% dels graduats STEM, i el 40% té una educació de nivell terciari (McKenzie, 2022).

Es preveu que les 48 megaciutats que han concentrat el 35% del creixement de l'ocupació a la UE podrien arribar a captar més d'un 50% dels llocs de treball que es creïn des d'ara fins el 2030. Això significa que aproximadament un 40% de la població europea viurà en àrees on l'ocupació decreix (McKenzie, JRC, 2022).

La disminució de la força de treball a Europa suposa un repte per a l'economia del continent. La mobilitat podria resoldre part del repte d'adaptació laboral d'Europa.



Les eleccions que facin avui els líders europeus determinaran com es desenvolupa el futur del treball, i cada àrea urbana o rural, individualment i col·lectivament haurien d'establir les seves prioritats per adreçar els reptes als que s'enfronten.

## **L'agenda territorial europea 2030**

L'agenda territorial europea 2030 vol ser l'expressió de la voluntat d'integració territorial d'Europa. L'Agenda Territorial proporciona un marc d'acció orientat a promoure la cohesió territorial a Europa. La cohesió territorial és un objectiu de la Unió Europea introduït pel Tractat de la Unió Europea (Article 3, TEU).

La cohesió territorial significa promoure un desenvolupament territorial equilibrat i harmoniós entre i dins dels països, regions, ciutats i municipis. El seu subtítol "un futur per a tots els llocs" ja indica la voluntat d'inclusió de la gran diversitat de territoris europeus. Europa té molts tipus diferents de "llocs": hi ha ciutats grans, mitjanes i petites, regions capitals, àrees metropolitanes, pobles petits, àrees periurbanes, àrees rurals, perifèries interiors, àrees perifèriques, àrees més septentrionals, àrees poc poblades, illes, àrees costaneres, àrees de muntanya, regions ultraperifèriques, regions transfrontereres, macroregions, àrees en declivi demogràfic i àrees en transformació econòmica i transició industrial, entre d'altres. Cada un d'aquests llocs té potencials de desenvolupament diversos però partint de bases diferenciades i de possibilitats diverses derivades dels processos de la seva història, la seva governança, de la seva localització, de la provisió de serveis públics, de l'existència de corredors europeus...

L'Agenda Territorial té en compte els marcs, informes i acords internacionals recents incloent l'Agenda 2030 de les Nacions Unides per al Desenvolupament Sostenible i els Objectius de Desenvolupament Sostenible (2015), l'Acord de París (2015), la Nova Agenda Urbana de les Nacions Unides (2016), el document de reflexió de la Comissió Europea 'Cap a una Europa Sostenible el 2030' (2019), la proposta de futura política de cohesió de la UE per al període 2021-2027 (2018), l'Agenda Urbana per a la UE (2016), la Nova Carta de Leipzig (2020), la Declaració Cork 2.0 per a una millor vida a les zones rurals (2016) i els principis de l'OCDE sobre política urbana i política rural (2019). També incorpora les propostes del Pacte Verd Europeu, amb el seu Pla

d'Inversió per a una Europa Sostenible i el Mecanisme de Transició Justa (2020) i el Programa de Recuperació de la Unió (2020).

Per assegurar un futur per a tots els llocs i persones a Europa s'ha d'aprofundir en la diversitat dels llocs i en el principi de subsidiarietat. A nivell urbà, aquests aspectes s'aborden a la **Nova Carta de Leipzig**. La cohesió territorial reforça la solidaritat per promoure la convergència i reduir les desigualtats entre els llocs més benestants i aquells amb perspectives menys pròsperes o que van quedant enrere. La cohesió territorial ajuda tots els llocs a rendir el millor possible utilitzant els seus propis recursos a través de la inversió centrada en el territori. El territori és important i se li reconeix la seva rellevància i tots ells són interdependents.

L'Agenda Territorial subratlla la importància i ofereix orientació per a la planificació espacial estratègica, i insta a reforçar la dimensió territorial de les polítiques sectorials a tots els nivells de governança. La planificació, la col·laboració i la coordinació són bàsiques per a aquests objectius. La coherència entre els nivells de govern i administració locals, subnacionals, estatals i europeus és essencial. Totes les polítiques públiques i decisions d'inversió públiques i privades tenen impactes territorials que condicionen les oportunitats de desenvolupament dels diferents llocs. Com diu l'Agenda Territorial “els llocs amb potencial o reptes comuns poden col·laborar per trobar solucions compartides. Els llocs amb potencial complementari poden explorar els seus avantatges comparatius conjuntament per a crear un potencial de desenvolupament addicional. Facilitarem la seva capacitat per desenvolupar respostes polítiques més efectives mitjançant una cooperació més estreta.”

L'Agenda Territorial posa en valor la planificació territorial i estratègica i vol contribuir a desenvolupar la dimensió territorial de les polítiques sectorials a tots els nivells de govern. Aquest objectiu bàsic se sustenta en la necessària coordinació i cooperació entre diferents territoris, diferents nivells de govern, diferents sectors i diferents actors socials per abordar assumptes i reptes complexos. Això requereix una comprensió comuna de que les necessitats de desenvolupament i els impactes futurs diferiran entre territoris a Europa, tant dins com entre països, i posen en valor la interdependència dels territoris i la necessària cooperació per aconseguir una

recuperació justa i verda. Les estratègies una Europa Justa i una Europa Verda permetran oferir a tots els habitants i a tots els llocs una perspectiva de futur.

Les propostes de coordinació entre territoris han d'incloure aquelles accions que lluitin contra les desigualtats i desequilibris entre persones i territoris, centrant-se en alguns temes essencials com les interdependències entre territoris, la integració global, la qualitat de vida, l'accessibilitat als serveis d'interès general, les oportunitats econòmiques i d'ocupació, els reptes demogràfics, i la digitalització i la 4arta revolució industrial.

En aquesta línia les accions dels actors que subscriuen l'agenda territorial han de fomentar el reforç de la governança multinivell, la cooperació entre territoris, els enfocaments basats en el lloc, la cohesió territorial a nivell europeu, la coordinació dels impactes i la coherència territorial de les polítiques sectorials, la cohesió territorial transfronterera, inter i intraregional, i la suma de les contribucions dels estats membres i els estats veïns a la cohesió territorial.

### **La Nova Carta de Leipzig**

L'Agenda Territorial i la Nova Carta de Leipzig comparteixen l'aproximació basada en el territori, la coordinació de polítiques i els marcs de polítiques multinivell efectius com a principis comuns. L'Agenda Territorial defensa aquests principis com a principis generals per a tots els llocs i sectors polítics. La Nova Carta de Leipzig proporciona orientació per a l'aplicació d'aquests principis a les ciutats, àrees urbanes, les seves regions funcionals i les àrees periurbanes. Ambdós projectes donen suport a una cooperació reforçada entre i a través dels nivells espacials, incloent les associacions urbano-rurals. La Carta de Leipzig promou el desenvolupament urbà integrat i sostenible, i la seva nova versió hi afegeix els reptes de l'actualitat, com el canvi climàtic, els moviments migratoris, la pèrdua de biodiversitat, l'escassetat de recursos, els canvis demogràfics, les pandèmies i la digitalització de les economies.

Com es descriu a la Nova Carta de Leipzig, els principis de la bona governança urbana i el disseny de qualitat asseguren llocs atractius, inclusius, duradors i adaptables, que contribueixen a fer-los més agradables i atractius perquè les persones hi treballin, hi visquin i hi gaudeixin. És essencial que les autoritats públiques planifiquin de manera

proactiva un disseny de qualitat i inclusiu quan considerin el desenvolupament a les nostres ciutats, pobles i viles.

Amb la reorientació de la carta original, es reconeixen els tres nivells espacials de les àrees urbanes europees (els barris, les autoritats locals i les àrees funcionals) que és on es desenvolupa la vida de la majoria dels ciutadans. Cada escala és òptima per desenvolupar-hi un tipus d'accions específiques. Per adaptar les polítiques urbanes a la vida diària de les persones, les ciutats necessiten cooperar i coordinar les seves polítiques i instruments amb les àrees suburbanes i rurals del seu entorn, en matèries com l'habitatge, les àrees comercials, la mobilitat, els serveis, la infraestructura verda i blava, els fluxos de materials, els sistemes alimentaris locals i regionals, i el subministrament d'energia, entre d'altres.

La nova Carta de Leipzig defensa els principis de la bona governança amb l'objectiu de proporcionar serveis i infraestructures per al bé comú, entre els que s'inclouen l'atenció sanitària, els serveis socials, l'educació, els serveis culturals, l'habitatge, el subministrament d'aigua i energia, la gestió de residus, el transport públic, les xarxes digitals i els sistemes d'informació, assignant responsabilitats basades en els principis de subsidiarietat i proporcionalitat. És essencial fomentar la cooperació més enllà de les fronteres administratives i nacionals i la coordinació de la planificació espacial en àrees urbanes funcionals, i zones de l'entorn.

## La Xarxa de transport europea

A la dècada dels 90s la Comissió Europea va llençar la **Xarxa de transports trans europea** coneguda com a TEN per millorar la connectivitat i competitivitat del continent, per reforçar la cohesió territorial, social i econòmica de la UE, amb dos nivells, un d'estratègic a acabar l'any 2030 i un de més complet que s'hauria d'enllestir al 2050.

La política de la Xarxa Trans-europea de Transport (TEN-T) inclou la implementació i el desenvolupament d'una xarxa a escala europea de línies ferroviàries, carreteres, vies navegables interiors, rutes marítimes, ports, aeroports i terminals logístiques ferroviàries, i ara també de connectivitat digital i de transport d'energies renovables.

L'objectiu final de TEN-T és eliminar àrees desèrtiques, treure colls d'ampolla i barreres tècniques, així com reforçar la cohesió social, econòmica i territorial a la UE. Europa no pot funcionar ni com a mercat ni com a societat sense una bona connectivitat entre els diferents territoris. La TEN-T és l'estructura bàsica d'inserció del sistema de ciutats a Europa.

La política de xarxes transeuropees de la UE vincula les infraestructures regionals i estatals per crear sistemes europeus coherents. Això inclou tant la interconnexió com la interoperabilitat, principalment per al transport i l'energia, però també per a les Tecnologies de la Informació i les Comunicacions (TIC).

Les ciutats són part de les xarxes TEN-T. Els nusos urbans juguen un paper essencial en l'estructuració territorial encara que s'ha de treballar per a una millor integració dels nuclis urbans en les xarxes per formar un tot sense barreres físiques ni administratives. Al mateix temps aquests nuclis han de ser els focus d'expansió del progrés europeu cap a altres territoris. Aquesta funció no sempre és fàcil. En ocasions els centres urbans ben connectats a la xarxa europea són la base de noves formes d'organització territorial com les macroregions, les regions transfrontereres o els corredors funcionals i socials. Les aliances entre àrees urbanes es converteixen en una necessitat i una eina imprescindible per a construir un territori europeu cohesionat i poder disseminar el progrés i el dinamisme als nuclis i territoris intermitjos.

La xarxa TEN-T construeix un continent de corredors i hubs de densitats desiguals al continent europeu. Per a la implementació de la xarxa de transport trans-europea es van establir nou corredors diferents i el que s'anomena dues prioritats horitzontals. A més a més es va establir un sistema d'informació per a coordinar i donar suport a les polítiques en desenvolupament. Els principals corredors estructuradors del territori europeu són els següents:

- Corredor Atlàntic
- Corredor Bàltic Adriàtic
- Corredor Mediterrani
- Corredor Mar del Nord-Bàltic
- Corredor Mediterrani-Mar del Nord
- Corredor Orient- Est Mediterrani
- Corredor Rin Alps
- Corredor Rin-Danubi

- Corredor Mediterrani-Escandinau

A aquests corredors se'ls ha d'afegir les Autopistes del Mar i el sistema de gestió del tràfic ferroviari europeu. Actualment les xarxes de connexió digital, així com les infraestructures d'emmagatzemat i transport d'energia (gas, electricitat, hidrogen...) s'han convertit en estratègiques d'aquesta consolidació territorial europea.

El **Corredor Atlàntic** s'estén des dels ports de la Península Ibèrica fins al port de Le Havre al nord de França, passant per les ciutats d'Estrasburg i Mannheim a la frontera franco-alemanya. Es pretén proporcionar continuïtat ferroviària transfronterera entre Lisboa, Madrid, París, Estrasburg, Mannheim i Le Havre. Aquest corredor té una forta dimensió multimodal, utilitzant rutes ferroviàries, carreteres, vies navegables interiors i marítimes. Entre els projectes clau del corredor es troba la connexió ferroviària Y vasca. La principal connexió mancada del corredor és la connexió transfronterera entre Lisboa i Madrid. El tram Porto-Valladolid es veu afectat per la falta d'electrificació en el costat espanyol on s'hi sumen els problemes d'interoperabilitat (diferències en l'ample de via, electrificació, sistemes de senyalització i longitud dels trens) amb França.

El **Corredor Bàltic-Adriàtic** és un dels eixos trans-europeus més importants a Europa Central, que discorre des dels ports bàltics de Gdansk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście al nord, fins als ports adriàtics de Koper, Trieste, Venècia i Ravenna al sud, passant per les regions industrials del centre i sud de Polònia, abans de travessar les fronteres txeca, eslovaca i austro-eslovènica en el seu camí cap al sud en direcció a Itàlia i Eslovènia. Aquest corredor inclou projectes ferroviaris clau, com el Túnel Base de Semmering i la línia de ferrocarril Koralm a Àustria, així com connexions transfrontereres importants entre els sis països del corredor. Només invertint en les seccions transfrontereres es pot fomentar el desenvolupament del trànsit internacional de llarg recorregut entre els països del corredor.

El **Corredor Mediterrani** és l'eix principal d'est a oest de la Xarxa Transeuropea de Transport (TEN-T) al sud dels Alps. Discorre entre la regió sud-oest del Mediterrani d'Espanya i la frontera ucraïnesa amb Hongria, seguint les costes d'Espanya (Múrcia, Alacant, València, Castelló, Tarragona, Barcelona i Girona) i França (Perpinyà, Montpel·lier, Marsella, Lió) i creuant els Alps cap a l'est a través d'Itàlia, Eslovènia i Croàcia, i continuant per Hongria fins a la seva frontera oriental amb Ucraïna. El corredor es compon principalment de carreteres i ferrocarrils, a més del riu Po, diversos canals al nord d'Itàlia i el riu Ròdano de Lió a Marsella. El corredor té una longitud d'aproximadament 3.000 km. Proporcionarà una connexió multimodal per als ports del Mediterrani Occidental amb el centre de la UE. També crearà una connexió d'est a oest a través de la part sud de la UE, contribuirà a un canvi modal de la carretera al ferrocarril en zones sensibles com els Pirineus i els Alps, i connectarà algunes de

les principals àrees urbanes de la UE amb trens d'alta velocitat. Una secció clau del corredor és la nova connexió ferroviària transfronterera entre França i Itàlia (Lió-Torí). A més, és necessari consolidar el desenvolupament de les connexions transfrontereres amb Eslovènia, Croàcia i Hongria, les connexions multimodals amb els ports d'Espanya i França, i millorar alguns trams ferroviaris a Itàlia i França per eliminar embuts clau. La coexistència de dos amplades de via (1668 mm a Espanya i 1435 mm en els altres països) és un altre repte per aquest corredor, així com la plena integració del país més nou de la UE, Croàcia.

**El Corredor Mar del Nord-Bàltic** és multimodal i connecta la regió del Mar Bàltic amb els països de la regió del Mar del Nord, millorant l'accessibilitat dels estats membres del nord i la connexió entre el nord-oest i el nord-est de la Unió Europea. El corredor travessa Bèlgica, els Països Baixos i el nord d'Alemanya, Polònia i després cap al nord travessa els Estats Bàltics. Des de la seva ampliació el 2021, tota Finlàndia i la part nord de Suècia en formen part, així com una secció a Polònia fins a la frontera amb Ucraïna. Des de l'ampliació, el Corredor Mar del Nord-Bàltic consta de 8.828 km de vies de tren, 6.934 km de carreteres i 2.839 km de vies navegables interiors. El projecte més significatiu del corredor és el Rail Baltica, una línia ferroviària d'ample europeu que connecta Tallin, Riga, Varsòvia... Considerant el gran nombre de nuclis urbans al Corredor Mar del Nord-Bàltic i la seva contribució al potencial econòmic del corredor, una de les prioritats és la continuïtat del seu desenvolupament.

**El Corredor Mar del Nord-Mediterrani** s'estén des de la capital escocesa d'Edimburg al nord, fins als ports francesos de Marsella i Fos-sur-Mer al sud; passant per Irlanda, Anglaterra, els Països Baixos i la capital francesa, abans de seguir la frontera franco-alemanya en ruta cap al sud. Quan estigui complet, el corredor oferirà connexions multimodals entre els ports del Mar del Nord, les principals conques fluvials europees (el Maas, el Rin, l'Escalda, el Sena, el Saona i el Ródano) i els ports del sud de França, Fos-sur-Mer i Marsella. També millorarà les connexions entre les Illes Britàniques i l'Europa Continental. Amb el Brexit aquest corredor presenta discontinuïtats importants.

Al costat continental, les vies navegables interiors representen el principal repte, amb enllaços mancats i embuts identificats entre el Sena i l'Escalda, i entre el Rin i el Ródano. D'aquests, el Canal Sena-Escalda és el projecte més destacat en desenvolupament.

**El Corredor Orient-Est Mediterrani** connecta grans parts d'Europa Central amb els ports del Mar del Nord, el Bàltic, el Mar Negre i el Mediterrani. Se centra en fomentar el desenvolupament d'aquests ports com a importants plataformes logístiques multimodals i proporcionar centres econòmics a Europa Central amb connexions modernitzades i multimodals amb les Autovies del Mar. El corredor incorpora l'Elba com a via navegable interior clau i millorarà les connexions multimodals entre el nord d'Alemanya, la República Txeca, la regió panònia i el sud-est d'Europa. El corredor també proporcionarà una millor

connexió amb Xipre. L'Elba també requereix importants millores per facilitar l'augment del trànsit. Els sistemes de gestió del trànsit transfronterers en ferrocarrils i vies navegables interiors encara han de ser implementats en moltes seccions.

El **Corredor Rin-Alps** constitueix una de les rutes de càrrega més transitades d'Europa. Connecta els ports clau del Mar del Nord de Bèlgica (Anvers) i els Països Baixos (Rotterdam, Amsterdam) amb el port mediterrani de Gènova. Les regions que abasta estan entre les més densament poblades i econòmicament fortes d'Europa. En conjunt, més de 70 milions de persones viuen, treballen i consumeixen a l'àrea d'influència del Corredor Rin-Alps, que també és seu d'un bon nombre de companyies líders en la indústria i el comerç, plantes de producció i centres de distribució. El corredor travessa la denominada "banana blava", que inclou importants centres econòmics de la UE, com Brussel·les i Anvers a Bèlgica, la regió del Randstad als Països Baixos, les regions alemanyes del Rin-Ruhr i del Rin-Neckar, les regions de Basilea i Zuric a Suïssa i les regions de Milà i Gènova al nord d'Itàlia. Aquest corredor multimodal incorpora el riu Rin com a principal via navegable interior d'Europa, així com importants projectes de túnel a Suïssa, incloent el túnel ferroviari més llarg i profund del món, el túnel de base del Gotthard. Els principals desafiaments del corredor són els embuts causats per l'increment del trànsit.

El **Corredor Rin-Danubi** proporciona l'enllaç principal d'est a oest a través de l'Europa continental. Al llarg del riu Danubi, connecta Estrasburg i el sud d'Alemanya amb les ciutats d'Europa Central de Viena, Bratislava i Budapest, abans de passar per la capital romanesa Bucarest fins a culminar al port del Mar Negre de Constança. Una segona branca del corredor segueix una ruta des de Frankfurt fins a la frontera eslovaca/ucraïnesa, connectant Munic, Praga, Zilina i Košice.

El **Corredor Mediterrani-Escandinau** representa un eix crucial nord-sud per a l'economia europea. El corredor s'estén des de Finlàndia i Suècia al nord, fins a l'illa de Malta al sud, passant per Dinamarca, el nord, centre i sud d'Alemanya, les zones industrials del nord d'Itàlia i els ports del sud d'Itàlia. Els projectes més significatius del corredor són el Fehmarnbelt Fixed Link i el túnel de base del Brenner, incloent les seves rutes d'accés. La connexió alpina transfronterera entre Munic i Verona representa un embut important al corredor i serà alleujada amb la construcció del túnel de base del Brenner, quan es posi en funcionament al voltant del 2026. Juntament amb l'eix Gotthard-Monte Ceneri a Suïssa i la connexió ferroviària Lyon-Turin, el corredor del Brenner unirà una complexa xarxa d'enllaços ferroviaris d'alta capacitat.

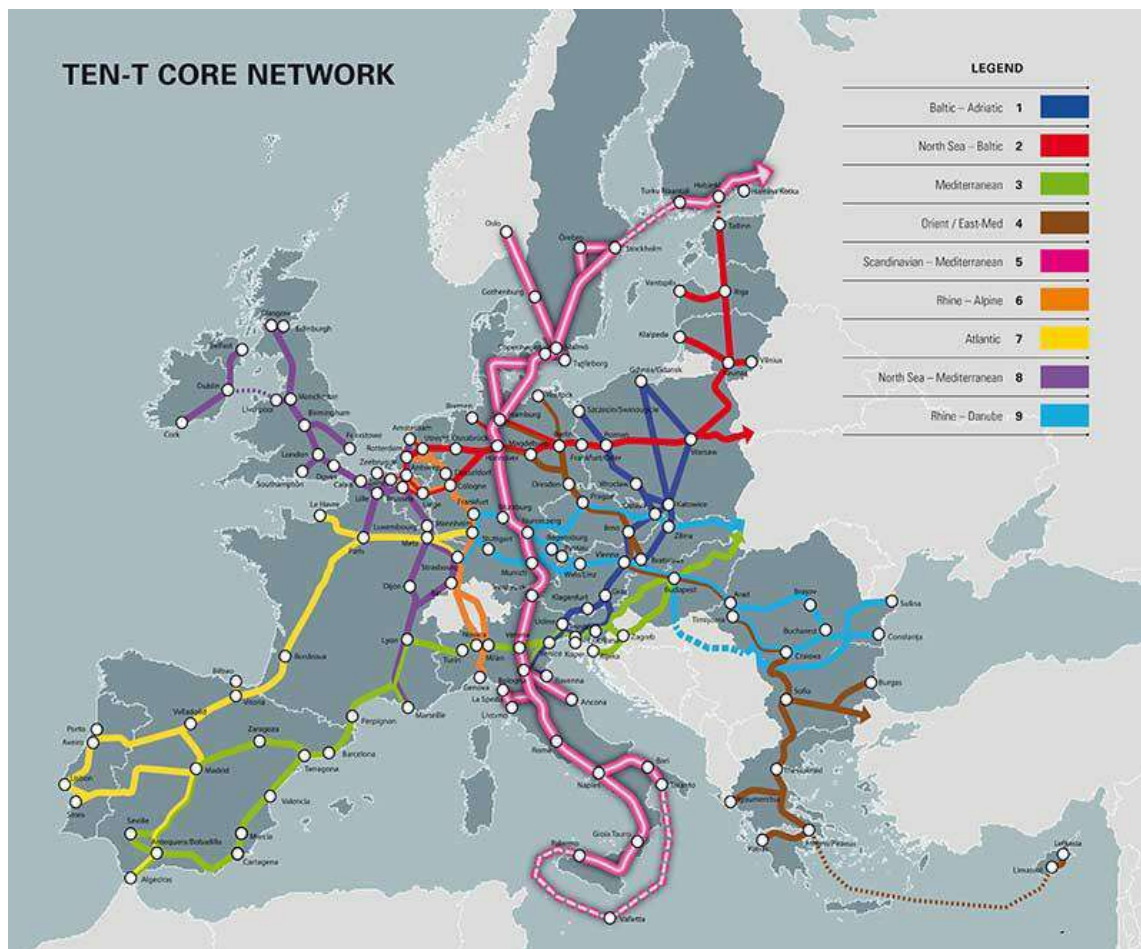
**Autopistes del Mar** (MoS) és el pilar marítim de la Xarxa Transeuropea de Transport (TEN-T). Consisteix en rutes de cabotatge, ports, infraestructures marítimes associades, equips, instal·lacions i tràmits administratius pertinents. El MoS contribueix a l'assoliment d'un Espai



Europeu de Transport Marítim sense barreres, connectant els Corredors de la Xarxa Central mitjançant la integració de les connexions marítimes amb l'interior. Té com a objectiu proporcionar alternatives més eficients, comercialment viables i sostenibles al transport exclusiu per carretera. El MoS vol incidir en millorar l'accés als mercats arreu d'Europa i la reducció de la pressió sobre els sistemes de carreteres europees ja sobrecarregats. El MoS també vol introduir noves cadenes logístiques intermodals basades en el transport marítim per aconseguir un canvi estructural en els sistemes de transport integrat porta a porta. El MoS aprofita el gran potencial del transport marítim com a columna vertebral del comerç internacional.

El **Sistema de Gestió del Trànsit Ferroviari Europeu (ERTMS)** és un sistema únic interoperable per substituir els més de 20 sistemes nacionals de control i comandament de trens actualment en funcionament a tot Europa. La implementació del sistema proporcionarà una interoperabilitat millorada a nivell transfronterer, creant un sistema ferroviari europeu continu i sense interrupcions. L'ERTMS està format per dos components principals: el Sistema Europeu de Control de Trens (ETCS), un sistema de protecció automàtica de trens (ATP) per substituir els que s'utilitzen actualment a tot Europa; i el Global System for Mobile Communications - Railways (GSM-R), un sistema de radiocomunicació per proporcionar comunicació de veu i dades entre la via i el tren, basat en el GSM estàndard i utilitzant freqüències especialment reservades per a aplicacions ferroviàries.

Actualment, tots els sistemes en funcionament a Europa són autònoms i no interoperables. La implementació de l'ERTMS és, per tant, clau per millorar les connexions transfrontereres, augmentar la capacitat internacional de càrrega i passatgers, proporcionar taxes de fiabilitat més altes, obrir el mercat d'oferta i, el més important, millorar els estàndards de seguretat.



Font: Trans-European Transport Network (TEN-T) (europa.eu)

Al 2013 es va proposar la revisió de la TEN-T per adequar-la a la transició cap a una mobilitat més sostenible. Les propostes de la TEN-T revisada aporten molts avantatges mediambientals, econòmics i de connectivitat, però són complexes d'implementar, especialment tot allò que inclou actuacions transfrontereres. Mentre s'accepta l'estructuració general de la proposta europea, cada estat prioritza aquelles inversions i les actuacions que més l'afavoreixen en funció de les seves necessitats o conjuntures, deixant parcialment de banda les estratègies europees. El cas del corredor mediterrani en el seu tram espanyol que va ser parat durant dècades, i en el seu enllaç amb Europa, que no sembla una prioritat de França, n'és paradigmàtic.

La planificació, desenvolupament, construcció i posta en marxa d'algunes de les grans infraestructures incloses en aquests eixos han impactat i modificat la connectivitat, ordenació del territori europeu i el posicionament dels seus nuclis urbans. Algunes fa dècades que van transformar el sistema urbà europeu. D'altres està per veure quina estructura territorial acaben consolidant. Alguns exemples són els següents:

- El Túnel sota el Canal de la Mànega que uneix Londres i París, passant per Lille, va acostar Londres al continent i va potenciar Lille i la seva metròpoli.
- El Pont d'Öresund que uneix Copenhaguen a Dinamarca i Malmö a Suècia, i que ha aconseguit consolidar l'aeroport de la capital danesa com a hub escandinau i ha donat a Malmö un nou posicionament en la xarxa urbana bàltica i europea.
- Les xarxes de tren d'alta velocitat a França, Espanya, o l'Intercity Express d'Alemanya que han apropat territoris abans aïllats, i alguns fragments especialment estratègics com el Brussel·les-Lille que uneix París amb la capital europea i aquesta darrera amb Londres.
- Les reformes i modernització dels ports de Rotterdam i d'Hamburg
- Els avançaments en les diferents versions del corredor mediterrani, especialment l'actualització de l'ample de via peninsular a l'ample de via europeu o el projecte d'unió ferroviària de Trieste amb Ljubljana i després amb Zagreb.
- El túnel de Base Mont d'Ambin de 57 km (AVE mercaderies i passatgers) que uneix les ciutats de Lió i Torí, i permet l'enllaç des del port de Venècia cap als ports de Bèlgica i els Països Baixos (Rotterdam, Anvers...).
- El túnel de Fehmarnbelt de 18 km sota el mar (tren i autopista entre Dinamarca i Alemanya) reduint substancialment el temps de desplaçament entre Malmö i Copenhaguen i Hamburg, Rostov i Kiel. Per exemple, el temps de desplaçament en tren per a passatgers entre Copenhaguen i Hamburg es reduirà de 4,30 a 2,30 hores.



La Rail Baltica es un projecte d'infraestructura ferroviària amb ample de via europeu per unir diferents països a través de les ciutats de Helsinki, Tallin, Riga (i aeroport de Riga), Kaunas (amb enllaç a Vilnius), i Varsòvia, cobrint un total d'uns 900 km entre Tallin i Varsòvia. De moment l'enllaç amb Helsinki es produirà amb transbordadors, però es preveu la construcció d'un túnel Tallin-Helsinki.



Red Baltica és un dels projectes prioritaris de la Unió Europea ja que uneix per ferrocarril l'Europa del Nord i l'Europa central a més a més d'erigir-se en el corredor econòmic del NE europeu un territori geoestratègic essencial amb frontera amb Rússia, Bielorússia i Ucraïna. La intermodalitat i multimodalitat del projecte amb

enllaços a tres noves terminals de càrrega i amb sinergies que potenciaran les actuals terminals internacionals existents com l'aeroport de Riga n'és una de les grans característiques.

Està clar que el posicionament de la xarxa de ciutats europees canvia amb la construcció d'aquestes infraestructures. Copenhaguen, Lille, Lió, Malmö, Riga, Tallin... són algunes de les ciutats europees de mida intermèdia que han trobat una clara funció en el sistema europeu i en el seu territori arrel d'aquestes inversions i de saber aprofitar l'oportunitat.

La xarxa transeuropea dibuixa un territori europeu en corredors, on els principals nuclis urbans definits per la UE actuen com a punts d'origen i arribada de fluxos. Aquests nodes urbans que són les peces d'enllaç de l'exoesquelet han de disposar de les connexions i actualitzacions necessàries per millorar la integració d'aquesta xarxa amplia de més de 420 nodes. Segons les propostes de la UE aquests nodes urbans detenten algunes obligacions com l'establiment de Plans de Mobilitat Sostenible (SUMPs) per a l'any 2025, la recollida i informació de dades sobre mobilitat urbana, disposar d'almenys una terminal multimodal de mercaderies i desenvolupar hubs de passatgers multimodals amb almenys una estació de recarrega per autobusos. La participació de les autoritats locals i regionals en la definició d'aquests requisits i equipaments és encara una assignatura pendent.

La revisió de la regulació TEN-T representa l'alineació amb les prioritats del European Green Deal i de l'Estratègia de Mobilitat Sostenible, que inclou aconseguir que almenys 100 ciutats europees siguin neutrals climàticament cap a l'any 2030. En tots els aspectes del transport i la mobilitat és molt important assegurar la connexió amb el hinterland, especialment en els casos de vies navegables interiors, ports i aeroports.

La xarxa de lobby per a les ciutats, Eurociutats, ha defensat en nombroses ocasions la necessitat de més implicació dels governs locals i els territoris en el desenvolupament de les xarxes transeuropees. Els processos de decisió actuals són clarament top-down, sense grans implicacions de les ciutats i sense incorporar les preocupacions i reptes que aquestes tenen en l'actualitat (mobilitats multimodals, noves formes de mobilitat, sistemes de transport públic metropolitans, integració dels plans de mobilitat urbana en les planificacions regionals...). Els corredors son bàsicament decisió i responsabilitat de la UE i dels governs estatals, i en aquesta perspectiva es detecta una

tendència a considerar els centres urbans com a nodes de connexió entre arteries de transport, o diferents modes o nivells de transport, enlloc de veure'ls com la residència, lloc d'activitat i espai de lleure de molts milions de persones.

Les ciutats i àrees urbanes han de ser integrades en la governabilitat de les TEN-T i establir mecanismes de coordinació de les polítiques urbanes i els desenvolupaments tecnològics en cada un dels corredors. Falten activitats clares d'intercanvis i transferències de coneixements per exemple en bones pràctiques (Helsinki, Paris, Frankfurt...) en processos integrals de planificació per transports multimodal, utilització de diferents fonts de finançament o integració d'actors. Les bones pràctiques són accions aïllades sense formar part d'una estratègia de replica o transferència.

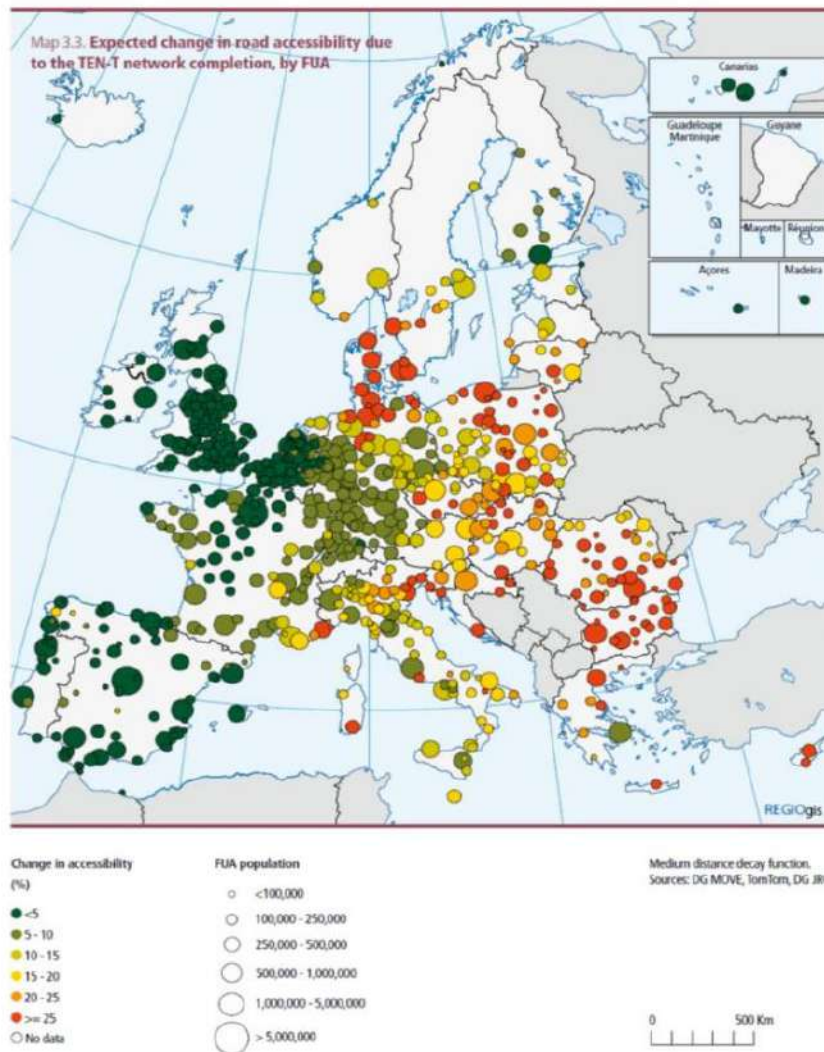
Els corredors europeus uneixen punts del territori, generen noves àrees d'activitat, repositionen els centres urbans, i integren el continent europeu, però necessiten assegurar la connexió i la difusió d'aquests avantatges cap a les àrees d'influència i territoris intermedis i cap aquelles àrees que es buiden de població i activitat.

Els espais que queden entre corredors són susceptibles de sentir-se marginats de la generació d'avantatges competitius i apartar-se dels eixos de progrés, generant el que s'ha anomenat "geografies del descontentament" que té el seu reflex en les protestes ciutadanes i els resultats electorals.

Per a la península ibèrica l'aplicació de la TEN representa una millora de la connectivitat interna i l'increment de possibilitats de transició cap a una mobilitat més sostenible i la integració entre Europa i Àfrica.

També planteja alguns reptes essencials com els següents:

- La connectivitat amb la resta del territori europeu encara és deficient (p.e. amb França).
- Les millores en accessibilitat cap el nucli central europeu són relativament menors que per altres territoris (com l'est europeu).
- La poca implicació dels nivells territorials subnacionals és un handicap per a la integració en la planificació regional i metropolitana.



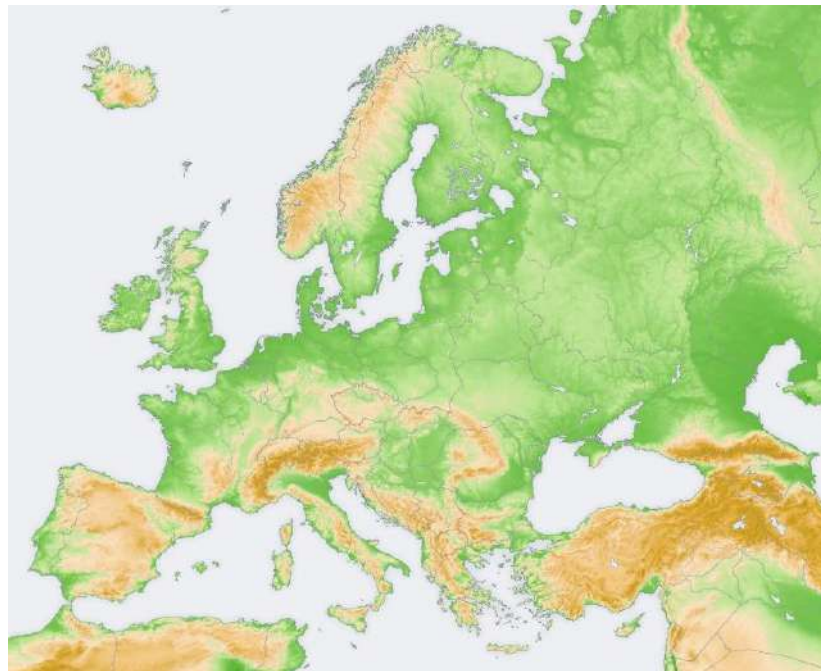
Font: Trans-European Transport Network (TEN-T) (europa.eu)



#### 4. LA PENÍNSULA IBÈRICA A EUROPA. APUNTS SOBRE EL TERRITORI

---

El territori peninsular està format per una unitat física, lligada a la resta d'Europa per un istme que representa una barrera només franquejada en els seus extrems litorals més oriental (per Catalunya) i més occidental (pel País Basc). Aquest relatiu aïllament de la resta d'Europa es tradueix en una sèrie de reptes d'integració i en possibilitats de consolidació d'un sistema urbà que tingui un pes important en la construcció d'Europa.



El sistema urbà de la península ibèrica és resultat de molts processos de llarg termini com la pròpia història, l'organització administrativa, la creació del sistema d'autonomies, la integració europea, l'evolució socioeconòmica, els canvis demogràfics, la inserció en la globalització i el desenvolupament d'assentaments i activitats al llarg dels decennis que han generat les geografies actuals.

Les realitats territorials de la península combinen processos urbans de diferent naturalesa i altres processos de buidatge o funcionalitat rural. Concentració urbana, urbanització extensiva, economies d'aglomeració, connectivitat, multiescalaritat, funcionalitat de geometria variable, la transformació del concepte rural... conviuen en la consolidació de l'hàbitat de la població espanyola i portuguesa del segle XXI.



Malgrat la seva rellevància i els esforços dedicats al fenomen metropolità, aquest no és l'únic que genera àrees d'influència ni l'únic rellevant en el desenvolupament del sistema urbà peninsular.

L'actual sistema urbà és resultat de lògiques de llarga durada i de l'aprofitament de situacions socioeconòmiques, demogràfiques o sistèmiques que han generat territoris amb clars avantatges i d'altres en processos d'aïllament o declivi.

La dinàmica demogràfica és especialment rellevant per identificar els processos d'urbanització i explicar l'actual distribució de les àrees urbanes, l'emergència de xarxes, les lògiques de fluxos i els fenòmens de la globalització i la mobilitat generalitzada de persones, capital i mercaderies.

En l'actualitat, i malgrat els molts estudis, reflexions i actuacions, es pot afirmar que no existeix un bon acoplament entre la governança i les diferents realitats urbano-territorials que existeixen. El desajustament entre les competències de les administracions públiques i l'àmbit real en el que operen els agents econòmics, socials i ciutadans no para de créixer amb les noves capacitats de mobilitat i els canvis de comportaments (turisme, viatges, globalitzacions mundials o regionalitzades...). Les divisions administratives rarament coincideixen amb les diferents escales dels processos urbans, la interdependència i la complexitat dels processos, així com la corresponsabilitat en la seva gestió. Al mateix temps el desenvolupament de les desigualtats espacials encara agrava més la incapacitat de gestió de les geografies diverses i desiguals.

La planificació territorial integral és necessària per superar la descoordinació i el localisme. El model territorial ha de ser el marc per a mantenir un reequilibri espacial, una xarxa infraestructural coherent, una protecció sistemàtica de l'entorn mediambiental, i lluitar contra les desigualtats socials i econòmiques creixents en els entorns urbans dinàmics i el declivi econòmic, social i demogràfic dels centres urbans no insertats en aquests espais.

Aquests reptes són impossibles d'abordar sense una col·laboració interadministrativa de diferents escales i interurbana, local, regional i europea. El reequilibri territorial, la cohesió urbana i l'equitat social significa afrontar, entre d'altres, reptes com l'envelliment insostenible i buidatge progressiu de grans parts del territori; la incertesa de l'evolució de les migracions internacionals tant a àrees urbanes

dinàmiques com a territoris en despoblament; les capacitats de generació d'oportunitats de vida i sociolaborals a territoris en declivi; els pactes de les grans aglomeracions amb el territori proveïdor d'alimentació, energia, aigua i recursos de lleure...

## **Definició dels processos urbans i de les àrees urbanes**

L'anàlisi i gestió del territori s'ha centrat durant molt de temps en les actuals divisions administratives, ja que a partir d'aquestes es poden obtenir les dades estadístiques que defineixen els processos territorials. També s'ha demostrat fa temps que aquestes anàlisis basades en les divisions administratives (inclús les seves sumes) no permeten copsar les realitats quotidianes i impedeixen una visió més a llarg termini.

Ja fa dècades que els processos urbans han superat en escala i dimensió els límits administratius de les ciutats tradicionals. En l'actualitat existeixen processos urbans molt diversos que apareixen com a resultat de diferents fenòmens. Les noves formes i facilitats de mobilitat individual i col·lectiva i l'accessibilitat generalitzada a les xarxes tècniques urbanes (aigua, sanejament, energia, connexió digital, recollida i tractament de residus) han redefinit l'espai rural versus l'urbà. A més a més la localització de les activitats econòmiques, les noves xarxes de relació, els canvis d'escala de vida... donen lloc a processos urbans molt diversos que configuren uns sistemes de desenvolupament territorials diferenciats.

La península ibèrica disposa d'un sistema urbà divers, que a voltes es mal interpreta per la insistència en basar les anàlisis en els límits administratius, les dimensions poblacionals o les densitats que es fan servir per a diferenciar el món urbà del món rural.

Es important adequar l'escala d'anàlisi per a cada un dels processos que s'estudien. Ja ha quedat clar amb els anys i desenes de publicacions que la governança de les àrees urbanes de la península ibèrica no s'ajusta a la seva dimensió real ni a l'escala, de geometria variant, dels reptes a les que s'enfronten. La governança de les àrees metropolitanes ha fet un salt endavant en les darreres dècades en la majoria de països europeus, mantenint-se Espanya i Portugal com excepcions importants (Tomàs, ed., 2023).

Ja fa més de vint anys que la OCDE (OCDE, 2002) va establir una sèrie de raons defensant la governança metropolitana, amb l'argument que era una de les poques vies per assegurar la competitivitat de les ciutats (i, per tant, de la majoria de països) i lluitar contra les desigualtats i els reptes globals que s'imposaven. Els arguments giraven entorn de múltiples dimensions entre les que destacaven la planificació, la mobilitat, l'abastiment d'aigua, la gestió de residus, i actualment la lluita contra les desigualtats, l'habitatge i el canvi climàtic.

La manca d'aquesta governança és una assignatura pendent però no impedeix la conceptualització d'estratègies de desenvolupament i col·laboració urbana dins del sistema de la península ibèrica.

Els processos urbans són múltiples i variats. Les situacions de partida són molt diverses i és necessari tenir en compte totes aquestes realitats. Entre els processos urbans més estudiats i considerats més rellevants pel seu impacte econòmic, social i polític es troba la metropolitanització. La metropolitanització és segurament el fenomen més conegut i estudiat, i les metròpolis juguen un paper cada cop més rellevant en els processos de desenvolupament econòmic, la innovació, l'atracció de la nova economia i les solucions als reptes globals. En l'actualitat es considera que el procés de metropolitanització és gairebé una necessitat per aconseguir el posicionament i la inserció necessaris en els processos de globalització, la definició dels nínxols d'especialització i tenir veu a l'entorn internacional.

Es obvi que les àrees metropolitanes tenen una dimensió poblacional, econòmica i territorial que genera una sèrie d'avantatges competitius que no es poden negar. La massa crítica mínima per atraure activitats, les infraestructures de producció i científiques punteres, desenvolupar la connectivitat global, atraure població i talent, serveis públics avançats, desenvolupar activitats culturals, sanitat puntera, serveis educatius globals... es troben a les ciutats que amb el seu creixement territorial i funcional tendeixen a crear metròpolis. Aquests processos no estan exempts de problemes, desavantatges i reptes com les desigualtats creixents, la consolidació de la segregació territorial, la contaminació i el soroll, la manca d'inclusió de les diferents diversitats, un mercat de treball polaritzat, els reptes de la mobilitat complexa, les àrees construïdes no sostenibles, les illes de calor, la generació i distribució d'energia, l'alimentació i l'aigua.

L'equilibri entre els avantatges competitius i els reptes i externalitats negatives ocupa gran part de les propostes de polítiques urbanes de l'actualitat. Moltes d'elles són processos de compensació dels resultats de decennis de desenvolupament de ciutats industrials, després de serveis, basades en l'extensió territorial, la mobilitat en cotxe i l'atracció de persones de tota condició i origen. La mirada interna i d'impacte sobre el territori és predominant en les propostes, i aquestes es realitzen habitualment des dels actors/agents locals o regionals, buscant el paraigües legislatiu més ampli possible.

Com hem citat més amunt el territori peninsular està format per una unitat física, lligada a la resta d'Europa per un istme que representa una barrera només franquejada en els seus extrems litorals. En aquest istme s'hi troben Portugal, Espanya, Andorra i Gibraltar. L'existència dels Pirineus (una cadena muntanyosa relativament petita comparada amb altres del món o d'Europa) marca una barrera cultural, econòmica i de comunicació.

El territori peninsular té un ventall de processos urbans, des de la metropolitanització fins a la consolidació de nuclis urbans agroindustrials, tots ells caracteritzats per la generació d'una àrea d'influència sobre el territori que els envolta o sobre els eixos que els uneixen a d'altres ciutats.

D'alguna manera, aquests fenòmens han estès les característiques urbanitzadores per tot el territori, canviant substancialment el sentit dels conceptes de ruralisme o ruralitat.

Les àrees d'influència dels centres urbans es poden definir de moltes maneres. Hi ha nombrosos treballs molt ben elaborats i documentats de diferents organismes que estableixen metodologies rigoroses, conceptes de definició d'influència i defineixen límits territorials d'aquestes influències funcionals, polítiques, econòmiques, etc. Destaquen a Europa els treballs de l'OCDE, l'Urban Audit de la Comissió Europea, l'Atlas de l'Agenda Territorial 2030 de la presidència alemanya de la Unió Europea, o l'Atlas Nacional de España del Govern espanyol, a més a més d'altres estudis més acadèmics o comercials.

No és objectiu d'aquest article la definició o delimitació de les ciutats, les àrees urbanes, les àrees metropolitanes o les regions urbanes i les seves àrees d'influència,

i per tant els arguments que es desplegaran més endavant estan centrats en les idees bàsiques de centres urbans, amb àrees d'influència i relacionats amb altres elements similars o diferencials per motius de proximitat, de lligams infraestructurals o d'aliances econòmiques o culturals.

Basant-se en la informació d'aquests estudis queda clar que una gran part dels creixements demogràfics i de l'atracció econòmica d'Espanya i Portugal es produeix en les realitats metropolitanes o urbanes.

Per a plantejar una fotografia del sistema urbà peninsular farem servir la radiografia territorial de l'estudi de J.M. Gómez et al. "Procesos urbanos funcionales en Iberia: una aproximación a la integración del territorio urbano más allá de la metropolización" publicat l'any 2020.

En el cas de la península ibèrica els més de 270 processos urbans inclouen aproximadament un 65% de la població total, xifra que puja fins gairebé un 90% del total si se sumen les anomenades primeres corones i segones corones d'influència. No totes les àrees d'influència tenen la mateixa morfologia amb un centre "central" primari, una primera àrea d'influència molt pròxima i una segona relligada a l'evolució del centre d'una manera més laxa.

Més enllà d'aquestes estructures trobem les "vores" urbanes que són territoris que abans es qualificaven com a rurals i que ara tenen un caràcter urbanitzat en relació als serveis i infraestructures urbanes de les que disposen, però dels que les dinàmiques depenen de diferents variables, històriques i conjunturals.

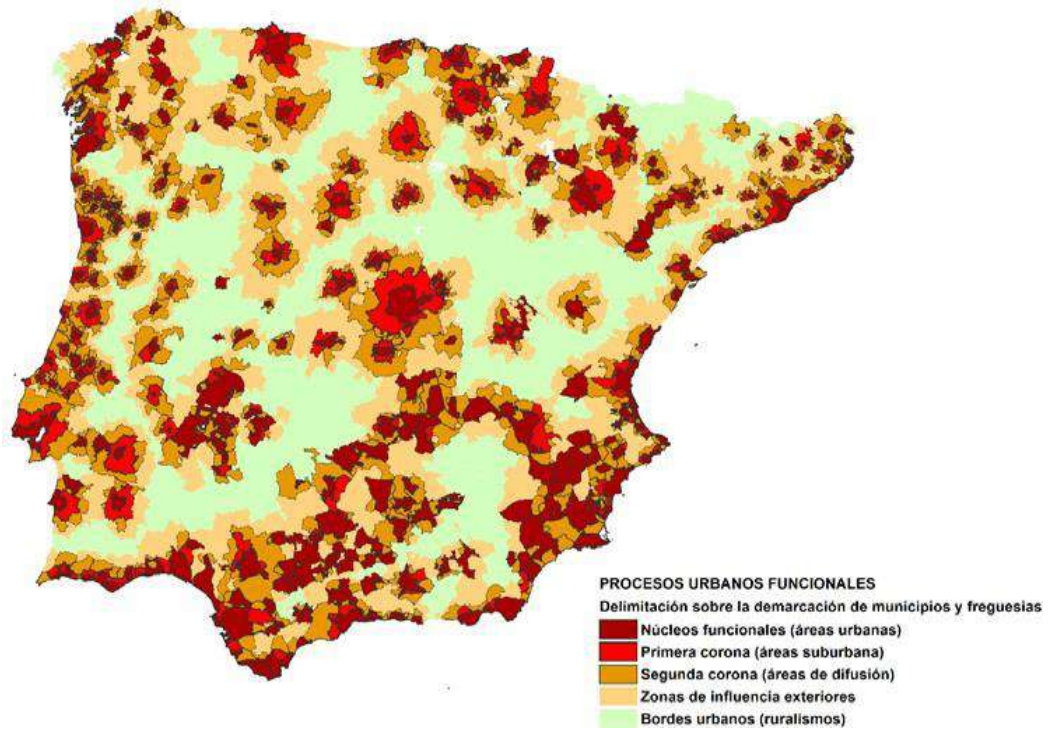
Seguint la delimitació d'aquest estudi podríem dir que la península ibèrica hi ha més de 270 àrees urbanes funcionals de característiques molt diferents. La realitat urbana es podria resumir com segueix:

- 16 àrees funcionals que disposen de més de 500.000 habitants i concentren més del 50% de la població peninsular.
  - Madrid, ciutat global, Barcelona i Lisboa són àrees metropolitanes consolidades d'alta rellevància, el que ara podríem anomenar ciutats globals especialitzades.
  - Valencia, Oporto, Sevilla-Dos Hermanas, Málaga-Marbella i Ría de Bilbao tenen més d'1 milió de persones.

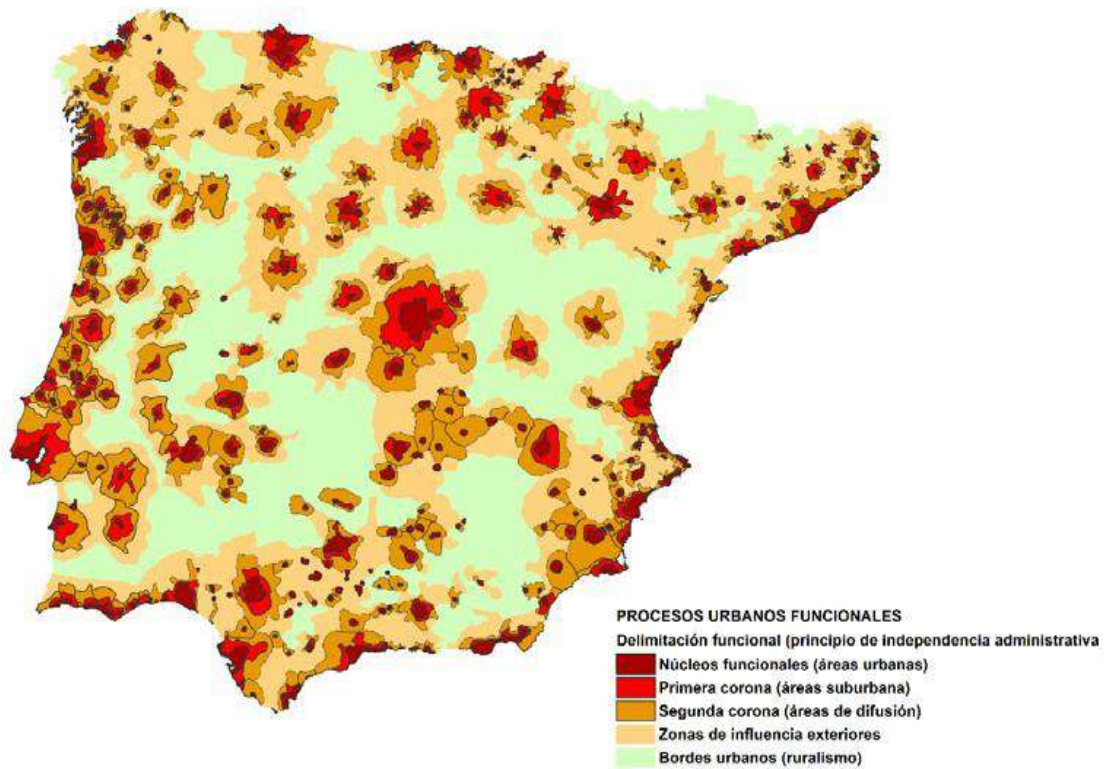
- Astúries Central, Murcia, Alacant-Elx, Zaragoza, Vigo-Pontevedra, Bahía de Cádiz-Jerez de la Frontera, Granada i Almería són àrees urbanes que sobrepassen el mig milió d'habitants.
- Hi ha 27 àrees urbanes funcionals d'entre 200.000 i 500.000 habitants que inclouen les següents ciutats: Donostia-San Sebastián, A Coruña, Tarragona, Santander, Valladolid, Castelló de la Plana, Pamplona, Córdoba, Coímbra, Vitoria, Huelva, Braga, Cartagena, Bahía de Algeciras, León, Toledo, Benidorm, Salamanca, Santiago de Compostela, Girona, Jaén, Aveiro, Burgos, Albacete, Lleida, Guimarães i Logroño.
- Es delimiten 80 àrees d'entre 50.000 i 200.000 de població.
- Per últim s'identifiquen 150 àrees urbanes funcionals que disposen de menys de 50.000 persones i presenten dinàmiques i posicionaments molt diversos en el sistema urbà peninsular.

En base a les demarcacions administratives de municipis i freguesias de la Península Ibérica es delimiten les àrees urbanes funcionals, que es modifica substancialment quan s'aplica el principi d'independència administrativa.

## Delimitació final de les àrees urbanes funcionals peninsulars



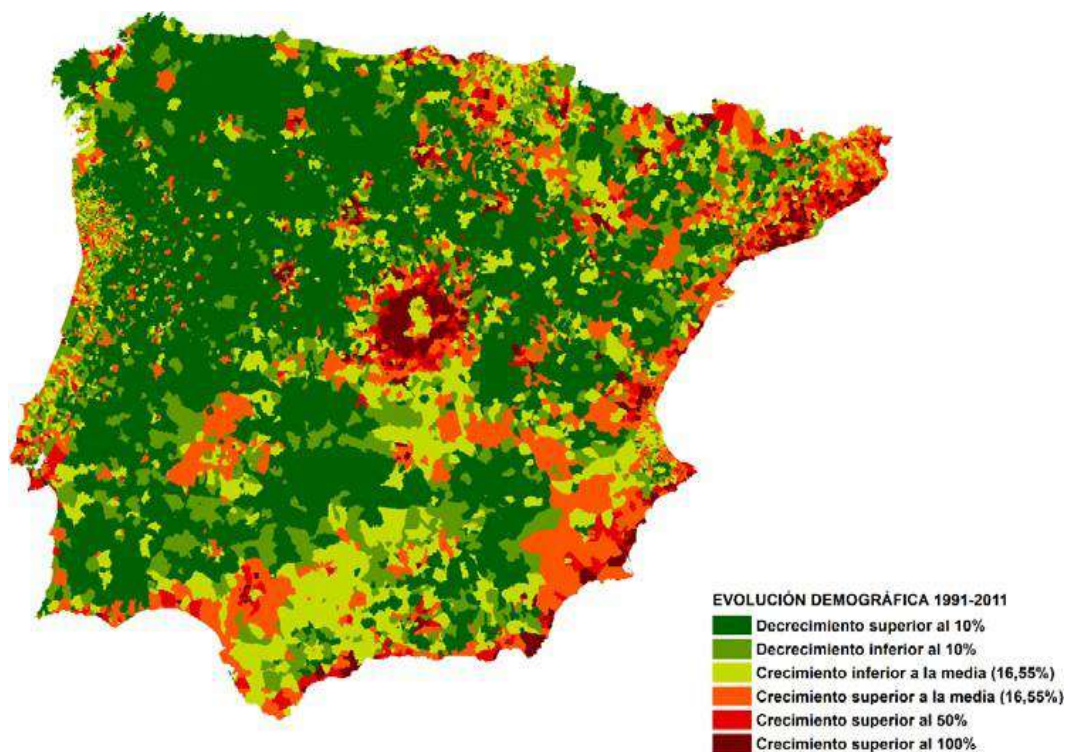
Font: Gómez et al. (2020)



Font: Gómez et al. (2020)

Aquesta relació de fenòmens urbans té el seu reflex territorial en l'evolució demogràfica de la península des de començaments dels anys 1990s. La concentració al voltant de Madrid, tota la costa mediterrània, així com zones importants de la costa atlàntica des d'Algecires fins la costa gallega, la costa cantàbrica, especialment País Basc i Cantàbria, i alguns eixos d'unió d'aquests punts dinàmics son els que creixen demogràficament i econòmica.

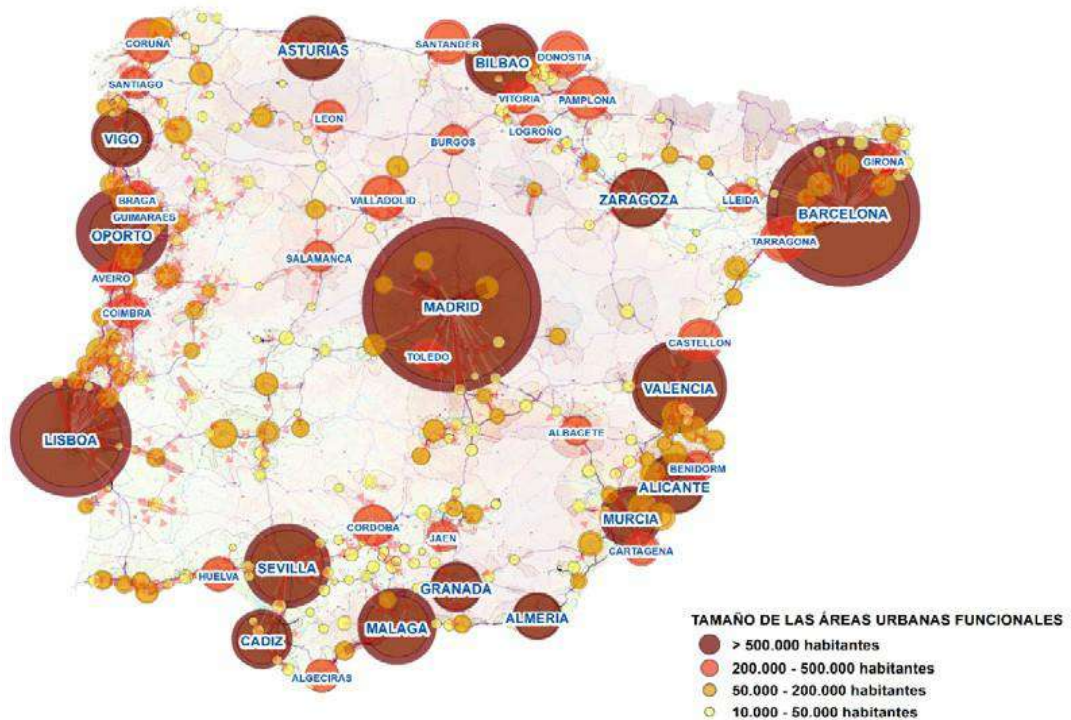
### Evolució demogràfica 1991-2011



Font: Gómez et al. (2020)



## Sistema urbà peninsular



Font: Gómez et al. (2020)

No tots els processos urbans funcionals que es donen a la península ibèrica resulten en un procés urbanitzador cap a les seves àrees d'influència. Alguns s'urbanitzen més pels processos d'ocupació del territori via PAUs que a partir d'un aprofundiment de les funcions administratives, econòmiques o infraestructurals. En el cas dels territoris més rurals, el seu ancoratge funcional al sistema urbà suposa un avantatge respecte aquells que es troben més allunyats o pitjor connectats.

Els processos urbans i urbanitzadors no tenen els mateixos resultats a tot el territori peninsular. també en els processos urbans hi ha territoris guanyadors i d'altres que malgrat ser àrees urbanes estan en decadència demogràfica o econòmica. Els mapes mostren una clara configuració d'espais urbans de desenvolupament a la península ibèrica, eixos que poden estructurar funcionalitats que permetin potenciar els seus avantatges, lluitar contra els seus problemes i establir aliances amb altres territoris actualment en declivi.

La majoria dels espais urbans en creixement de la península ibèrica s'estructuren en eixos o corredors a excepció de la regió urbana central entorn de Madrid. Aquests és l'espai que més població aglomera i exerceix de xucladora als territoris que l'envolten amb una extensió de la urbanització.

La resta del sistema urbà peninsular s'estructura a les costes, anomenades perifèries. Es detecten els següents eixos urbans d'expansió:

- L'eix mediterrani, que cobreix tot el litoral urbà català i s'estén des de Castelló fins a Múrcia i Almeria.
- L'eix atlàntic que engloba des de Lisboa fins Porto.

Es important notar que aquests dos eixos són corredors de fluxes de mercaderies i persones, i hi ha importants inversions de caràcter europeu en curs.

L'eix cantàbric amb els nuclis de Donostia, Bilbao i Santander, i que s'exten més enllà de la frontera francesa que es desglosa en dos corredors en creixement:

- El que s'estén cap a l'Ebre amb les àrees urbanes de Vitoria, Pamplona i enllaç cap a Saragossa i Lleida;
- I el que flueix cap al centre peninsular cap a l'oest en direcció a Burgos i Valladolid.

El sud peninsular també disposa de dos corredors urbans de creixement. S'identifica

- El litoral andalús, de Màlaga a Algeciras;
- L'eix del Guadalquivir que inclou Sevilla i tota la vall fins a Cadis

Clarament es detecta que alguns dels nuclis urbans en expansió formen part d'eixos d'enllaç entre els territoris esmentats més amunt. Burgos entre Madrid i l'eix basc; Badajoz-Mérida entre l'eix atlàntic i Madrid; Albacete, entre la capital espanyola i llevant; Lleida, estructurant l'eix de l'Ebre des del Mediterrani cap al Cantàbric...

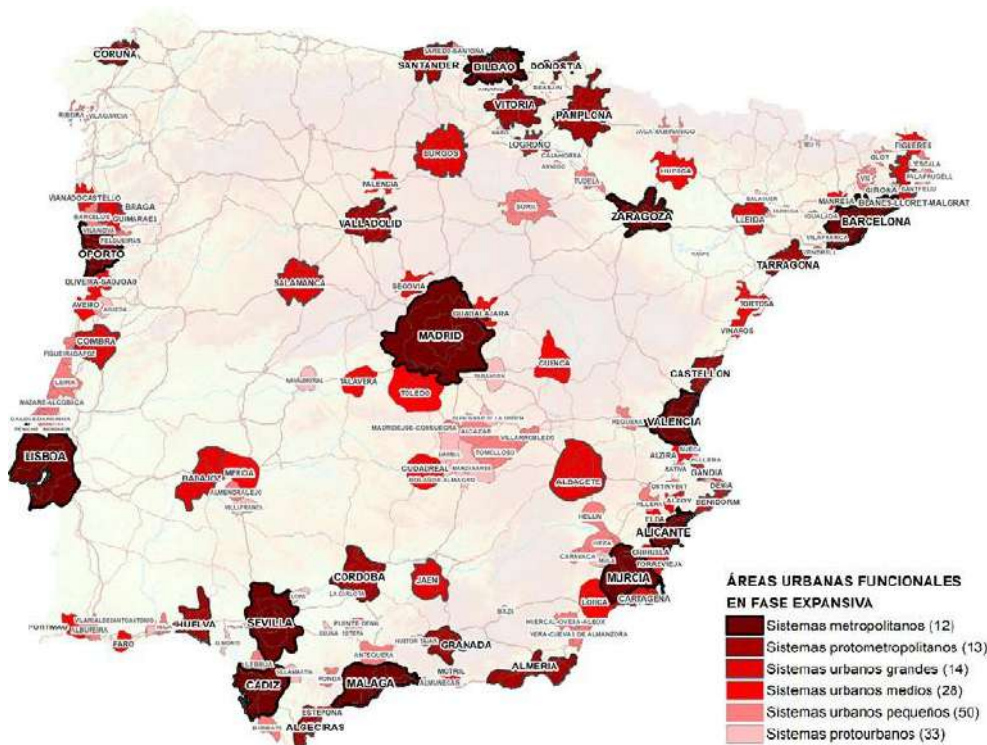
Remarquem de nou que no es tracta aquí d'un exercici de delimitació d'àrees urbanes ni d'àrees d'influència, sinó de la detecció de sistemes urbans territorialitzats que estructurin el futur de la península i la seva inserció a Europa, i que poden ser la base per a l'establiment d'una política territorial de reequilibri ibèric, amb eixos i centres urbans relligats en xarxes.

Només aproximadament la meitat dels processos urbans funcionals detectats es caracteritzen per una expansió del procés urbanitzador cap a les seves àrees

d'influència. Uns 150 sistemes estan en fase expansiva. Són els territoris que guanyen en el procés urbanitzador o bé per processos històrics o bé per trobar-se en les xarxes o corredors pròxims allà on es donen les dinàmiques de configuració del territori, cada cop més polaritzat.

Segons l'estudi citat, la gran majoria dels nuclis en expansió es troben al voltant de les grans regions urbanes de la península. Destaquen la regió urbana central al voltant de Madrid, la regió urbana catalana, la regió del llevant mediterrani, l'eix atlàntic que uneix Lisboa i Porto, l'eix del Guadalquivir i el litoral andalús, i l'eix Cantàbric i Ebre.

### 150 àrees urbanes en fase expansiva



Font: Gómez et al. (2020)

La península ibèrica no està aïllada de les tendències exposades més amunt. El territori peninsular és la llar de moltes ciutats i àrees urbanes que potencialment podrien formar part de macroregions, d'euroregions, de clústers de ciutats, centrats en les aliances, la solidaritat i la cooperació. Com ja hem mencionat més amunt l'escala de concreció d'aquestes relacions pot variar.

Construir un clúster de ciutats amb nuclis urbans de la península requeriria un enfocament col·laboratiu i coordinat que tingui en compte els punts forts i els reptes únics de cada ciutat. En treballar juntes per millorar la connectivitat (que pot implicar més gestió que inversió), promoure la innovació i l'emprenedoria i desenvolupar iniciatives compartides en sectors clau, aquestes ciutats podrien construir un clúster de ciutats vibrant i sostenible que impulsi el creixement econòmic i millori la qualitat de vida dels residents, a més a més d'oferir oportunitats per als territoris avui en declivi.

Els corredors de fluxos i centres urbans també podrien ser l'exoesquelet d'un sistema de clúster de ciutats o de la dimensió prestada. Un corredor urbà normalment es refereix a una disposició lineal d'àrees urbanes o ciutats connectades per infraestructures de transport, com ara carreteres, ferrocarrils tradicionals o d'alta velocitat. Aquestes àrees urbanes poden tenir forces i economies complementàries, i poden col·laborar en iniciatives de desenvolupament econòmic, projectes d'infraestructures, innovació científica o innovacions socials per a resoldre reptes punyents.

En general, un corredor urbà pot ser una manera útil de conceptualitzar un clúster de ciutats que està modelat per la infraestructura de transport i altres factors geogràfics, com per exemple la vall d'un riu (l'eix de l'Ebre, l'eix del Guadalquivir). L'èxit d'un clúster de ciutats dependrà en última instància d'una sèrie de factors, com ara la fortalesa de l'economia local, la qualitat de vida dels residents i el nivell de col·laboració i coordinació entre diferents ciutats i àrees urbanes, així com la voluntat, lideratge i col·laboració dels diferents nivells d'administració existents.

L'establiment d'aliances entre ciutats de tipus funcional (complementàries, compartir serveis...), projectuals o d'altre naturalesa milloren la competitivitat del territori i la qualitat de vida dels ciutadans de diverses maneres. Les ciutats poden col·laborar, depenent de la proximitat, per compartir serveis, com ara transport públic, gestió de residus o serveis d'emergència, així com serveis educatius especialitzats. Això pot millorar l'eficiència i reduir els costos per a totes dues ciutats, millorant la vida dels ciutadans i la competitivitat del territori.

Les ciutats poden col·laborar per desenvolupar estratègies de complementarietat funcional, és a dir, per especialitzar-se en diferents àrees i complementar-ne les fortaleses i debilitats. És especialment rellevant la col·laboració en projectes conjunts,

com ara iniciatives de desenvolupament econòmic, programes de renovació urbana o projectes de turisme. La interacció cultural com a servei als ciutadans i activitat econòmica juga un paper essencial en aquestes aliances. Els esdeveniments i festivals com un festival de cinema o música pot atraure visitants d'altres ciutats i països, tot fomentant el turisme i la cooperació cultural.

En moltes ocasions, les col·laboracions o aliances que superin els marcs administratius municipals o autonòmics requereixen marcs regulatoris o fórmules de governança i gestió de difícil execució en l'actualitat. El marc legislatiu i regulatori actual a Espanya pot presentar certes limitacions per al desenvolupament d'aquestes accions de col·laboració intermunicipal de territoris no continus, cosa que pot afectar-ne l'impacte sobre el desenvolupament territorial de la península ibèrica. La ferma voluntat dels diferents nivells de govern i administració en favor de l'ordenació territorial, la cooperació interurbana i la potenciació de les fortaleses afegides és del tot necessària per a tirar endavant aquest tipus d'aliances.

És important destacar que ja hi ha iniciatives i programes que promouen la col·laboració intermunicipal a Espanya, com ara el Programa de Cooperació Interterritorial de la Unió Europea o el Programa Nacional de Ciutats Intel·ligents del Govern d'Espanya.

El Programa de Cooperació Interterritorial de la Unió Europea té com a objectiu fomentar la cooperació i l'intercanvi de coneixements entre regions i ciutats europees per promoure el desenvolupament territorial i la cohesió social. Aquest programa finança projectes de cooperació interterritorial que involucren dues o més regions o ciutats de diferents països europeus. A Espanya, diverses regions i ciutats han participat en projectes finançats pel Programa de Cooperació Interterritorial de la Unió Europea. Per exemple, el projecte Atlantic Youth Creative Hubs té com a objectiu fomentar l'emprenedoria creativa entre els joves de les regions atlàntiques d'Europa, i compta amb la participació de ciutats espanyoles com la Corunya, Vigo i Gijón.

El Programa Nacional de Ciutats Intel·ligents és una iniciativa del Govern d'Espanya i té com a objectiu fomentar el desenvolupament de ciutats intel·ligents i sostenibles a tot el país. Aquest programa promou la col·laboració entre ciutats i la innovació en àrees com ara la gestió de serveis públics, la mobilitat sostenible, l'eficiència energètica i la participació ciutadana. El programa ofereix suport financer i tècnic a les ciutats espanyoles per desenvolupar projectes innovadors en aquestes àrees.

Algunes de les ciutats espanyoles que han participat al Programa Nacional de Ciutats Intel·ligents són Barcelona, Madrid, València i Màlaga, tot fomentant la cooperació entre ciutats i l'intercanvi de coneixements.

Més enllà d'aquests programes hi ha diverses aliances col·laboratives entre ciutats de la península ibèrica que estan funcionant i que tenen com a objectiu promoure el desenvolupament territorial i la col·laboració inter urbana i/o regional en diferents àrees.

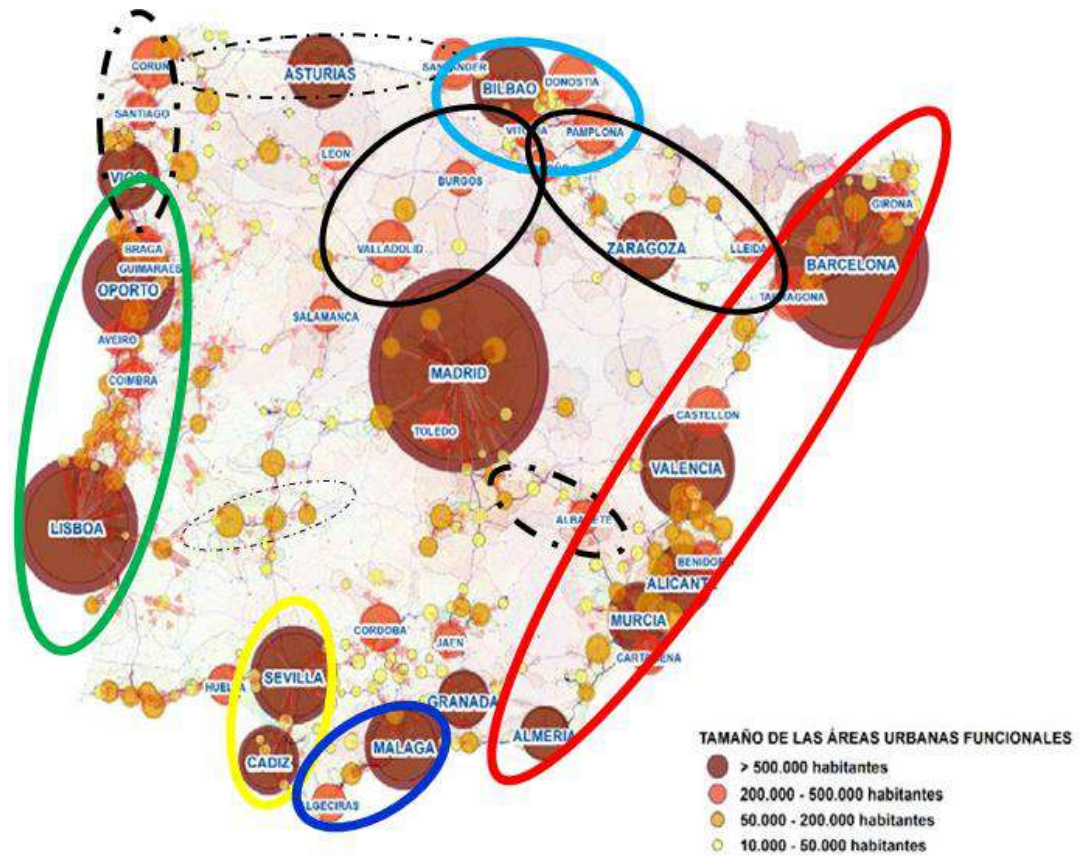
**Euroregió Aquitània-Euskadi-Navarra:** Es tracta d'una aliança interregional entre tres regions de la península ibèrica: la regió d'Aquitània a França, la comunitat autònoma del País Basc a Espanya i la comunitat foral de Navarra a Espanya. Aquesta aliança té com a objectiu promoure la cooperació en àrees com ara el desenvolupament econòmic, la innovació, la cultura i el medi ambient.

**Aliança Smart Iberia:** És una aliança entre les ciutats espanyoles de la Corunya, Madrid, Màlaga, Santander, Sant Sebastià, València i Saragossa, que té com a objectiu promoure el desenvolupament de ciutats intel·ligents a Espanya. Aquesta aliança col·labora en àrees com la mobilitat sostenible, la gestió de serveis públics i la participació ciutadana.

**Xarxa de Ciutats Ave:** És una xarxa de ciutats espanyoles que es troben a la línia d'alta velocitat ferroviària que uneix Madrid amb la ciutat portuguesa de Porto. Aquesta xarxa té com a objectiu promoure el desenvolupament econòmic i turístic de les ciutats que es troben en aquesta línia d'alta velocitat, fomentant la cooperació en àrees com ara la promoció turística i l'organització d'esdeveniments culturals.

Aquestes iniciatives i programes poden ajudar a fomentar la col·laboració entre ciutats i el desenvolupament territorial de la península ibèrica. També es necessita iniciatives que pressionin els operadors per activar corredors i fluxos que ara pateixen una situació de poca atenció (corredor ferroviari Bilbao- litoral mediterrani, horaris de tren Valencia-Barcelona, etc).





Font: Gómez et al. (2020) i elaboració pròpia

## 5. ALGUNES PROPOSTES DE FUTUR

---

El present i el futur demostren que aconseguir una societat més justa i sostenible requereix imaginar nous futurs, establir noves maneres de funcionar i proposar activitats que permetin aconseguir la cohesió territorial i el reequilibri a nivell europeu. La generació d'una dinàmica de sistema de ciutats co-operatives, col·laboradores, complementaries, difusores permetrà allargar les llums del progrés a territoris que poc a poc perden dinamisme en favor dels avantatges competitius de les aglomeracions.

Una estratègia diferent al que s'ha fet fins ara hauria de prioritzar aquelles polítiques i programes que canvien les dinàmiques d'una manera multidimensional, trencant la lògica temàtica al temps que modifiquen l'essència dels processos de treball de l'organització i que impacten en diferents aspectes o en tota la cadena de valor productiu, social o mediambiental.

La informació exposada al llarg d'aquest informe permet pensar en una Europea territorialment més equilibrada a partir de repartir, redistribuir els avantatges de les economies d'aglomeració i de les grans àrees urbanes reforçant la connectivitat del territori i a partir de la construcció de xarxes funcionals, geogràfiques o projectuals.

Les idees exposades en aquest article necessiten més recerca empíriques. Les xarxes de ciutats han pres més rellevància amb el temps sobretot pel nombre de xarxes i activitats desenvolupades, però no sabem si la connectivitat que proveeixen les xarxes es fa més important amb el temps ni com influeix la cooperació entre membres en temes com la funció prestada o la dimensió prestada. Les afirmacions que hem establert son més associacions condicionals que associacions de causalitat: la dimensió, les xarxes, i les funcions metropolitanes s'interrelacionen de maneres diverses.

Validar els conceptes de mida prestada i economies de xarxa en les dinàmiques d'evolució urbana, especialment a Europa, és un altre camí de recerca. A més a més, i de cara a les polítiques de reequilibri metropolità, és essencial analitzar com es poden compensar o superar els efectes de les ombres d'aglomeració sobre altres nuclis urbans de la regió urbana.



Es important construir aliances regionals superant i trencant els límits administratius i les similituds polítiques. Totes les persones es mereixen una oportunitat d'accés a serveis, progrés i futur. Les aliances es poden construir en base a diferents elements, bàsicament funcionals o projectuals. Es rellevant l'articulació d'espais supraregionals basats en funcionalitats i interessos comuns Pot ser amb una base funcional o projectual. En l'actualitat hi ha diversos projectes que es poden activar no tant centrats en la seva institucionalització sinó en els seus objectius, per exemple l'establiment d'acords de geometries variables com els 4 motors d'Europa, activació de l'Euroregió en projectes comuns, el corredor mediterrani, el clúster de l'automòbil elèctric o el desenvolupament de serveis específics (l'Hospital de Cerdanya entre Espanya i França és un bon exemple pràctic de gestió transfronterera).

Aquestes aliances no només han de permetre solucions creatives i innovadores als reptes dels territoris sinó que poden permetre assegurar una massa crítica per aconseguir un posicionament i una incidència que empenyin cap als objectius de la cohesió territorial.

La recerca de complementarietats en activitats econòmiques (industrials o de serveis) ha de permetre construir espais d'atracció més enllà dels límits administratius. La continuïtat geogràfica no és un requisit. L'Aliança 4 universitats, les rutes turístiques Sevilla-Barcelona o l'aliança del cotxe elèctric són alguns exemples en funcionament. Es important treballar amb les ciutats de la península ibèrica per aconseguir activar la mida prestada global al sistema i bilateralment o multilateral i a diferents escales. Per treballar per a fomentar el reequilibri territorial, proveir d'oportunitats i serveis l'Espanya buida, respondre a les necessitats de les aglomeracions urbanes que no son autosuficients i fer servir el sistema de ciutats com a columna vertebral de la equitat i la redistribució s'haurien d'establir instruments/espais comuns de pensament de futur a llarg termini; millorar els instruments de seguiment i avaluació de les dinàmiques territorials; analitzar els impactes territorials de polítiques sectorials; definir estratègies compartides entre nuclis urbans a diferents nivells territorials i en diferents temàtiques (infraestructures, economia, recerca, grans esdeveniments, producció cultural, educació...); estructurar espais urbans multifuncionals sense haver de fer "ciutats completes", per a les que no hi ha ni suficients recursos ni suficient capacitat o massa crítica; aprofundir el treball en xarxa i co-creació dels espais urbans per aprofitar els recursos disponibles i sumar sinergies; crear massa

crítica per a col·laborar i competir amb clústers de ciutats d'Europa o del món i re balancejar els poders territorials a la península.

A tall d'exemple, s'esquematitza una possible proposta de recerca. Les noves geografies de la velocitat, del crim, dels moviments humans, del turisme, de les innovacions i explotacions tecnològiques... fan que el desacoblament entre les competències de les administracions i els límits administratius existents per una banda, i les solucions o governança d'aquests fenòmens per una altra sigui cada cop més evident. A Europa, aquests fenòmens s'aguditzen per l'alt grau d'urbanització, la co-existència de molts estats sobirans, els processos de construcció d'Europa amb l'estructuració d'un espai polític i físic (grans infraestructures...), els graus de descentralització dels governs, els sistemes de benestar social, l'aposta per la democràcia i l'alta mobilitat de la població per motius de treball o lleure. Conceptes com competitivitat i cohesió, igualtat d'oportunitats i rellevància, serveis públics avançats i distribució territorial són reptes essencials de l'Europa del segle XXI en un entorn de globalitzacions canviants, regionalitzades i de fluxos incerts.

De cara a la construcció d'una Europa justa és rellevant tenir un coneixement més aprofundit sobre les següents qüestions:

- Quines són aquestes geografies que condicionen el desenvolupament territorial (per exemple la geografia de la velocitat que marca que alguns nuclis urbans de països llunyans estiguin més pròxims (física i socialment) que amb els seus entorns regionals).
- Quines opcions de governança es poden desenvolupar des del territori per copsar les noves dinàmiques i respondre als reptes d'aquestes noves geografies per a no deixar ningú ni cap territori fora del desenvolupament europeu. Quin paper hi tenen els nuclis urbans intermedis, les aglomeracions o àrees metropolitanes i les regions.
- Aprofundir en els avantatges, contradiccions, economies d'escala, connectivitats i la difusió de les capacitats dels territoris a partir de la formació i consolidació de xarxes de nuclis urbans i/o regions/territoris específics.

La reflexió, l'anàlisi i la recollida de casos específics poden ajudar a la construcció d'una Europa més cohesionada territorialment. Òbviament, totes aquestes propostes

han de concretar-se i emmarcar-se en l'estratègia i activitats de la Fundació Catalunya Europa.

## 6. BIBLIOGRAFIA

---

Almeida, C. M., & Costa, P. M. (2013). Portugal: changing urban systems in a peripheral country. In *Urbanization in the World Economy* (pp. 355-376). Springer.

Altaweel, M. (2019), **The Geography of Borrowing Size**, *Economic Geography*

Belil, M., Borja, J. i Corti, M. (editores) (2012) *Ciudades, una ecuación imposible*, Café de las Ciudades, Buenos Aires.

Belil, M. (2016) *Changing the city, changing the world* en *Cities in the 21st Century*, editat per O. Nel.lo i R. Mele, Routledge, Londres i Nova York, Fundació Enel

Belil, M. (2016) *Estados y Ciudades, una lucha desigual* en *Ciudades para cambiar la vida* editado por J. Borja, F. Carrión y M. Corti

Belil, M. (2016) *La ciudad es la gente. Una nota sobre Jane Jacobs* en *Ciudades para cambiar la vida* editado por J. Borja, F. Carrión y M. Corti

BLANCO, I., CRUZ, H., GOMÀ, R., ANTÓN, F., & PORCEL, S. (2021). «Densidad institucional, organización ciudadana y vulnerabilidad urbana». In O. NEL-LO (ED.), *Efecto Barrio: Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas* (pp. 177–200). Valencia: Tirant Humanidades.

Brezzi, M., & Veneri, P. (2015). Assessing Polycentric Urban Systems in the OECD: Country, Regional and Metropolitan Perspectives. *European Planning Studies*, 23(6),

BRUGMANN, J. (2010). *Welcome to the Urban Revolution*. Nueva York: Bloomsbury.

BURGER, M. J., MEIJERS, E. J., HOOGERBRUGGE, M. M., & TRESSERRA, J. M. (2014). «Borrowed Size, Agglomeration Shadows and Cultural Amenities in North-West Europe». *European Planning Studies*, 23 (6), 1090–1109.

CAMAGNI, R., & CAPELLO, R. (2004). «The city network paradigm: Theory and empirical evidence». *Contributions to Economic Analysis*, 266, 495–529. [https://doi.org/10.1016/S0573-8555\(04\)66016-0](https://doi.org/10.1016/S0573-8555(04)66016-0)

CAMAGNI, R., & CAPELLO, R. (2015). «Second-Rank City Dynamics: Theoretical Interpretations Behind Their Growth Potentials». *European Planning Studies*, 23 (6), 1041–1053.

CARDOSO, R., MEIJERS, E. J., HAM, M. VAN, BURGER, M., & VOS, D. DE. (2019). «Why bright city lights dazzle and illuminate: A cognitive science approach to urban promises». *Urban Studies*, 56 (2), 452–470.

CASTELLS, M. (2011), «A network theory of power». *International Journal of Communication*, vol. 5, p. 773-787)

- CLARK, G. et al. (2016), [Europe and its Urban Development, 1970 to 2020 \(eib.org\)](#)
- CLARK, Greg, [Tim Moonen](#), and [Jake Nunley](#) (2018) **The Story of Your City: Europe and its Urban Development, 1970 to 2020**, European Investment Bank
- DIJKSTRA, L., GARCILAZO, E., & MCCANN, P. (2013). «The Economic Performance of European Cities and City Regions: Myths and Realities». *European Planning Studies*, 21 (3), 334–354.
- ESPON (2013) SGPTD Second Tier Cities and Territorial Development in Europe: Performance, Policies and Prospects, ESPON, European Union
- ESPON (2015), European Towns and Territorial Cooperation, ESPON, European Union
- ESPON (2017), European Territorial Review, Territorial Cooperation for the future of Europe, ESPON, European Union
- ESPON (2018), SPIMA - Spatial dynamics and strategic planning in metropolitan areas, ESPON, European Union
- ESPON (2019), State of the European Territory, ESPON, European Union
- European Union (2017) “What is an EU macro-regional strategy?”  
European Union, Trans-European Transport Network (TEN-T) (europa.eu)
- European Union (2020), **THE NEW LEIPZIG CHARTER, The transformative power of cities for the common Good**. Adopted at the Informal Ministerial Meeting on Urban Matters on 30 November 2020
- European Union (2020), **IMPLEMENTING THE NEW LEIPZIG CHARTER THROUGH MULTI-LEVEL GOVERNANCE, Next steps for the Urban Agenda for the EU**. Adopted at the Informal Ministerial Meeting on Urban Matters on 30 November 2020
- Urban Agenda for the EU, <https://www.urbanagenda.urban-initiative.eu/>
- EUROSTAT. (2018). *Cities (Urban Audit)*. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/cities/spatial-units>
- Fernández-Montes, S., & García-Ramon, M. D. (2013). The Spanish urban system: Europeanization and internationalization. *European Urban and Regional Studies*, 20(1), 53-68.
- Gasca, M., & Palomares-Linares, I. (2018). The evolution of the urban system in Spain during the twentieth century. In *The evolution of the spatial economy* (pp. 109-134). Springer.
- GIL, A. (2021), El mapa del peso económico de las ciudades en Europa, *El Orden Mundial.com*
- Gómez, J. M. et al. (2020). **Procesos urbanos funcionales en Iberia: una aproximación a la integración del territorio urbano más allá de la metropolización** *Cuadernos Geográficos* 59(2), 93-128

- GÓMEZ GIMÉNEZ, J. M. (2022). *Fracturas socioespaciales en la Península Ibérica, 1986-2016*. [DUyOT, ETSAM, Universidad Politécnica de Madrid].
- Hall, P. (1998). *Cities in civilization: Culture, innovation, and urban order*. Pantheon.
- Harvey, D. (2012). *Rebel cities: From the right to the city to the urban revolution*. Verso Books.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Vintage.
- JIMÉNEZ ROMERA, C. (2012). «¿Qué queda del territorio en la era de los flujos globales?». *Ciudades*, 15, 51–63.
- Katz, Bruce (2014) "The Rise of Innovation Districts: A New Geography of Innovation in America" (2014) –
- Katz, Bruce (2013) "The Metropolitan Revolution: How Cities and Metros Are Fixing Our Broken Politics and Fragile Economy" (2013)
- Katz, Bruce (2018) "The New Localism: How Cities Can Thrive in the Age of Populism" (2018)
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Blackwell Publishing
- MEIJERS, E. J., & BURGER, M. J. (2017). «Stretching the concept of “borrowed size”» *Urban Studies*, 54 (1), 269–291.
- Meijers, E. J., Burger, M. J., & Hoogerbrugge, M. M. (2016). Borrowing size in networks of cities: City size, network connectivity and metropolitan functions in Europe: Borrowing size in networks of cities. *Papers in Regional Science*, 95(1), 181–198.
- MINISTERIO DE FOMENTO (ESPAÑA). (2018). *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España*. <https://www.fomento.gob.es/portal-del-suelo-y-politicas-urbanas/atlas-estadistico-de-las-areas-urbanas>
- Moreno, L., & Villanueva, F. (Eds.). (2015). *Handbook of urban morphology*. Routledge.
- MUMFORD, LEWIS. (2002). *La ciudad en la historia: sus orígenes, transformaciones y perspectivas (E. L. Revol, Trad.)*. Logroño: Pepitas de calabaza. (Obra original publicada en 1961).
- Nogués, S., & Brenner, N. (Eds.). (2015). *Cities and regions in the 21st century: challenges and perspectives*. Routledge.
- R. Paddison (2001) "City-Regions as Metaphors and Realities: Exploring the Lessons for Spatial Planning" *Regional Studies*
- Palomares-Linares, I., González-Rodríguez, M. R., & Morales-Ruiz, A. (2015). New urban hierarchies and functional urban regions in the Iberian Peninsula: An exploratory analysis. *Journal of Maps*, 11(3), 437-446.
- Parkinson M, Meegan R, Karecha J, Evans R, Jones G, Sotarauta M, Ruokolainen O, Tosics I, Gertheis A, Tönkö A, Hegedüs J, Illés I, Lefèvre C, Hall P (2012) *SGPTD second tier cities and territorial development in Europe: Performance, policies and prospects. Final Report ESPON SGPTD project*. European Institute of Urban Affairs/ESPON, Liverpool/Luxembourg
- PHELPS, N. A. (2004). «Clusters, dispersion and the spaces in between: For an economic

geography of the banal». *Urban Studies*, 41 (5-6), 971-989.  
<https://doi.org/10.1080/00420980410001675887>

PHELPS, N. A. (2017). *Interplaces: An Economic Geography of the Inter-urban and International Economies*. Oxford: Oxford University Press.

RECLUS (1989). *Les villes européennes: Rapport pour la DATAR*. RECLUS, Montpellier

Roca, J., & Villaverde, J. (2014). Urban growth in the Spanish Mediterranean: An analysis of the evolution of the urban system. *Cities*, 38, 49-58

Roig, D., & Urteaga, E. (2016). Urbanización y sistema urbano en la Península Ibérica: el impacto de la crisis. *Documents d'anàlisi geogràfica*, (62), 47-66

Scott, A. J. (2013). *The political economy of cities*. Princeton University Press.

Soja, E. W. (2010). *Seeking spatial justice*. University of Minnesota Press.

Veneri, P., & Gómez-Loscos, A. (2018). Urban systems and regional development in Spain: the role of the metropolitan areas. *Regional Studies*, 52(6), 815-826.

Volgmann, K., & Rusche, K. (2019). The Geography of Borrowing Size: Exploring Spatial Distributions for German Urban Regions: The Geography of Borrowing Size. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale*

Willem van Winden and Jonathan Zeitlin (XXXX) "Regulating city clusters: towards a new regulatory regime for regional development in Europe" *European Planning Studies*,