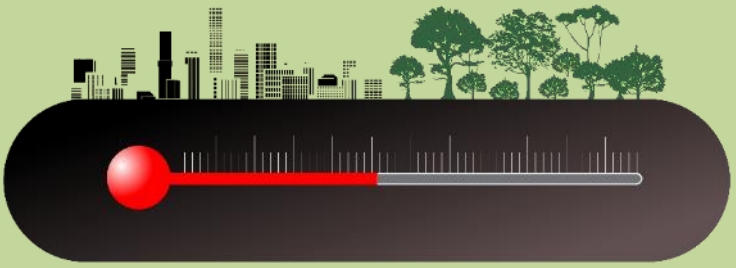
Cicle de seminaris tècnics sobre infraestructura verda urbana

L'urbanisme com a aliat de la infraestructura verda

Diputació Barcelona | AMB | Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat



El cicle de seminaris tècnics és una activitat del **Grup de treball d'adaptació i naturalització** de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat, coorganitzat per la Diputació de Barcelona, la Xarxa i l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). L'objectiu del cicle és aportar i compartir coneixements fruit de les accions concretes d'adaptació que estan portant a terme diferents ajuntaments i ens locals.

Els continguts dels seminaris responen als interessos i prioritats definides pel propi grup en la reunió de constitució.

La **infraestructura verda** en els nous models de ciutat es defineix com una xarxa estratègica d'espais naturals, zones verdes urbanes, corredors ecològics, cobertes i façanes verdes, i altres solucions basades en la natura, **planificada per generar beneficis ambientals, socials i econòmics**. No es tracta només de sumar espais verds, sinó d'articular-los de manera connectada i funcional per garantir serveis ecosistèmics. Així, la infraestructura verda es consolida com un eix estructurant dels **nous models urbans orientats a la sostenibilitat, la salut i l'equitat territorial**.

SEMINARI 1

L’urbanisme com a aliat de la infraestructura verda

19 i 20 de març de 2026

SEMINARI 1

L'urbanisme com a aliat de la infraestructura verda

19 i 20 de març de 2026

Decàleg

Què cal tenir en compte de l'urbanisme perquè sigui un aliat de la infraestructura verda urbana?

Des d'una **mirada tècnica**, l'urbanisme ha d'entendre el carrer com una **infraestructura tridimensional** amb superfícies més permeables on el subsol sigui un element determinant per a l'èxit de la vegetació.

Des d'una **mirada estratègica**, l'urbanisme ha d'actuar com un eix estructurant que prioritzi la **funcionalitat ecològica**. Ha de ser un **urbanisme regeneratiu i ecosistèmic** basat en la proximitat, on es redueixi el domini del vehicle privat per **rescatar l'asfalt** i transformar-lo en espai per a la vida i la biodiversitat

1. **Canvi de paradigma urbanístic**
   La infraestructura verda s'ha de consolidar com l'**eix estructural i condicionant** de qualsevol model de desenvolupament territorial, deixant de ser un complement estètic per esdevenir una eina de governança.

2. **L'economia del donut i els límits planetaris**
   Cal projectar ciutats que operin en l'**espai segur i just per a la humanitat**, respectant el sostre ecològic i garantint un fonament social digne per a tota la ciutadania.

3. **Disseny adaptatiu i escenaris futurs**
   El planejament ja no pot dependre de dades estàtiques, sinó que ha d'integrar **projeccions científiques i escenaris futurs** per ajustar els càlculs hidràulics i climàtics a les noves exigències extremes del

Decàleg

territori. La renaturalització exigeix una **gestió funcional i proactiva** que superi la jardineria tradicional per la implementació de **solucions basades en la natura**, com els Sistemes Urbans de Drenatge Sostenible (SUDS), per garantir la infiltració de l'aigua al subsol, la recàrrega dels aqüífers i la maximització dels serveis ecosistèmics de regulació. Aquest nou model de governança aposta pel foment de **boscos urbans resilients**, una selecció rigorosa d'espècies vegetals adaptades a la nova realitat climàtica i la **restauració activa d'àmbits degradats**,

4. Reintegrar la ciutat en la natura

L'objectiu de la naturalització no és simplement "posar verd" a la ciutat de forma ornamental, sinó crear una **xarxa capil·lar de proximitat** que garanteixi que cap ciutadà visqui a més de 200 metres d'un espai naturalitzat (ciutat dels 15 minuts) i **reintegrar el teixit urbà en els cicles de la natura**, entenent la ciutat com un sistema viu que ha de recuperar els seus cicles metabòlics aplicant els **serveis ecosistèmics de regulació**.

5. El PDUM com a nou model de governança territorial

El Pla Director Urbanístic Metropolità estableix la infraestructura verda com l'**eix estructural i condicionant** que subordina el desenvolupament urbà a la matriu biofísica, proposant un model de ciutat **policèntrica i nodal**. Aquesta estratègia s'articula mitjançant tres grans superestructures (espais oberts, estructura blava i estructura verda urbana) i imposa requisits tècnics estrictes en sòl urbà, com el **substrat continu** i un mínim del **20% de permeabilitat**, per maximitzar els serveis ecosistèmics.

6. Rescatar l'asfalt per a la vida

La transformació urbana exigeix **reconquerir l'espai públic** històricament cedit a l'automòbil per transformar-lo en espais de proximitat, biodiversitat i confort climàtic. Aquest procés de **"rescatar**

Decàleg

l'asfalt" permet transitar cap al **model de ciutat** prioritzant recorreguts segurs, tant per a humans com per a no-humans, en una trama urbana més capil·lar i connectada afavorint la mobilitat activa.

7. El carrer com a infraestructura tridimensional

Cal entendre el carrer en totes les seves capes, posant especial èmfasi en la **qualitat del subsol** (substrats continus i solucions estructurals) com a factor determinant per a la supervivència i salut de la vegetació.

8. Governança transversal i equips interdisciplinaris

La naturalització urbana no pot ser responsabilitat d'un sol departament, sinó que requereix superar la fragmentació administrativa mitjançant la creació **d'equips de treball transversals** d'urbanisme, medi ambient, obres, protecció civil, serveis jurídics, participació ciutadana, comunicació... L'èxit dels projectes depèn d'aquesta mirada holística (preferiblement, des de la diagnosi inicial fins a l'execució) que facilita la gestió dels conflictes i afavoreix que la infraestructura verda sigui el nexe articulador entre diferents zones de la ciutat.

9. L'urbanisme tàctic com a eina d'aprenentatge

Les actuacions reversibles i de baix cost permeten **testar transformacions**, gestionar el conflicte de manera proactiva i generar un nou imaginari col·lectiu abans d'executar projectes definitius.

10. La salut com a motor pedagògic

El **vector salut i benestar**, especialment la seguretat dels infants altres col·lectius vulnerables, és l'argument més eficaç per vèncer les resistències ciutadanes al canvi de model urbà.

Síntesi del Seminari

Es defensa la idea que la planificació urbana pot deixar de ser una barrera per convertir-se en el motor principal de la naturalització de les ciutats. Al llarg de les dues sessions, s'ha posat de manifest que la infraestructura verda (IV) no és només una suma d'espais verds, sinó una **xarxa funcional i connectada** que garanteix serveis ecosistèmics essencials com la regulació del clima, la gestió de l'aigua i la millora de la salut pública.

D'una banda, des d'una **perspectiva metabòlica i estructural**, s'ha defensat que les ciutats han de reintegrar-se en la natura ajustant el seu metabolisme al de la biosfera. El nou Pla Director Urbanístic Metropolità (PDUM) exemplifica aquest canvi de paradigma en situar la infraestructura verda com l'eix que condiciona tot el desenvolupament urbà, classificant l'estructura del territori en tres capes: els espais oberts, l'estructura blava (cicle de l'aigua) i l'estructura verda urbana. Aquest enfocament estratègic es complementa amb el disseny adaptatiu, que projecta solucions basades en la natura preparades per als escenaris futurs de canvi climàtic.

D'altra banda, la implementació tècnica en entorns consolidats s'ha centrat en la transformació del carrer, centrant els esforços **a eliminar asfalt per guanyar espai per a la vida i la biodiversitat**, posant èmfasi en la **dimensió tridimensional del carrer**. Perquè la vegetació prosperi, és determinant actuar en el subsol que permetin infiltrar l'aigua i recarregar els aqüífers.

En aquest procés, l'**urbanisme tàctic** ha emergit com una eina transitària clau per visibilitzar els beneficis de la naturalització de manera ràpida i avaluable abans de les transformacions definitives, però cal tenir en compte, que tota acció requereix una **gestió política valenta del conflicte** i un canvi de mentalitat de la ciutadania. Sent la **salut** i **la protecció de col·lectius vulnerables** un dels motors pedagògics que poden ajudar a assolir un model urbà més just i habitable.

Mira tot el seminari aquí

Consulta la documentació

Síntesi de la Sessió 1

Aquesta sessió del seminari va establir les bases per entendre la infraestructura verda no com un complement estètic, sinó com un eix estructural que ha de condicionar el futur desenvolupament urbà.

L'exposició va començar amb la **Míriam García (LANDLAB)**, qui va defensar la necessitat de **reintegrar les ciutats en els cicles de la natura**, ajustant el metabolisme urbà al de la biosfera. La seva proposta de **disseny adaptatiu** defensa l'aplicació de solucions basades en la natura que responguin als escenaris climàtics futurs, maximitzant serveis ecosistèmics com la regulació hídrica i el segrest de carboni. Apostar per un urbanisme de proximitat (la ciutat dels 15 minuts) que permeti **reduir l'espai destinat a l'asfalt** per guanyar espais de vida i biodiversitat.

En l'escala metropolitana, **Jacob Cirera (AMB)** va presentar el **Pla Director Urbanístic Metropolità (PDUM)** com un canvi de paradigma on la infraestructura verda se situa com el primer eix que defineix el model de territori, condicionant la resta d'assentaments. El PDUM proposa un increment de sòl no urbanitzable i estructura la infraestructura verda en tres capes funcionals: els **espais oberts**, l'**estructura blava** (centrada en el cicle natural de l'aigua) i l'**estructura verda urbana** (parcs i eixos connectors en sòl urbà). Entre les innovacions del pla destaca la identificació d'àmbits de restauració i una regulació d'usos que inverteix la intensitat de protecció per salvaguardar les planes agràries i els espais de recàrrega d'aqüífers.

Finalment, **Anna Crispi (Ajuntament de Terrassa)** va aterrar aquestes estratègies en un cas pràctic: la **renaturalització de les rieres de Terrassa**. Aquest projecte estratègic busca transformar les antigues infraestructures grises (canals de formigó construïts després dels aiguats de 1962) en connectors verds que eliminin la fractura social entre barris. El cas de Terrassa exemplifica el trànsit de la "mentalitat de formigó" a una **gestió fluvial integrada i transversal**, on intervenen diferents departaments, que fomenta la mobilitat activa, la biodiversitat i la resiliència urbana.

En conclusió, la sessió va subratllar que l'urbanisme a convertir-se en un **aliat de la funcionalitat ecològica**, passant de la protecció passiva a una gestió activa i transversal que garanteixi la salut i l'equitat territorial davant la crisi climàtica.

Renaturalització i canvi climàtic. Com impulsar el disseny adaptatiu a les ciutats

L'exposició de la **Míriam García García** (arquitecta, paisatgista, tècnic urbanista i directora del Departament de Planificació, paisatge i canvi climàtic de LANDLAB) s'ha centrat en com impulsar el **disseny adaptatiu** a les ciutats per fer front a la crisi sistèmica que patim, on ja s'han traspassat sis dels nou límits planetaris que permeten l'estabilitat de la vida humana a la Terra: el canvi climàtic, la pèrdua de biodiversitat, el canvi en el sistema de terres, els fluxos biogeoquímics (el cicle del fòsfor i del nitrogen), el canvi a l'aigua dolça i la contaminació química. El traspàs d'aquests límits genera una situació crítica que dificulta la vida humana i requereix un canvi cap a una economia regenerativa que respecti el sostre ecològic del planeta.

Partint del model de **l'economia del dònut**, defensa un urbanisme regeneratiu orientat a assolir l'equilibri entre els fonaments socials i el sostre ecològic, amb l'objectiu de crear espais segurs i justos per a la humanitat. Així, **el desenvolupament urbà** no es limita a ser **ambientalment sostenible,** sinó que també promou **ciutats socialment inclusives, equitatives i vitals**.

En aquest marc, qüestiona la dependència excessiva de les infraestructures grises i aposta per un disseny basat en els serveis ecosistèmics, especialment els de regulació (segrest del carboni, reducció del soroll, la transpiració...). Reivindica la infraestructura verda com un **sistema complex, robust i interconnectat**, que cal abordar de manera integral, incloent-hi des de boscos fins a cobertes verdes, per actuar com a motor de resiliència davant les inundacions, l'efecte illa de calor i la pèrdua de biodiversitat. En l'àmbit pràctic, subratlla la importància de gestionar el cicle de l'aigua mitjançant **Sistemes Urbans de Drenatge Sostenible (SUDS)**, com pous d'infiltració o jardins de pluja, que permeten **reduir l'asfalt** i fixar la humitat al subsol per afavorir el creixement vegetal. Aquesta mirada tècnica s'ha d'articular amb **estratègies de proximitat**, com la "ciutat dels 15 minuts" o les superilles, que **alliberen espai públic** per a humans i no humans. Finalment, emfatitza el fet que el **disseny adaptatiu** ha de ser **proactiu i prospectiu**, basant-se en els escenaris futurs per projectar hàbitats que puguin evolucionar i continuar prestant serveis a mesura que les condicions climàtiques canviïn, transformant així el risc del canvi climàtic en una oportunitat per crear entorns urbans més justos i confortables.

L'aproximació de la Infraestructura Verda Metropolitana des del PDUM

En **Jacob Cirera** (Servei de redacció del PDU de l'AMB) ha explicat en com el nou **Pla Director Urbanístic Metropolità (PDUM)** situa la **infraestructura verda com l'eix vertebrador i condicionant de tot el model de desenvolupament territorial**. Amb un **model de ciutat policèntrica i nodal**, on els assentaments s'integren en la matriu biofísica per afavorir la proximitat i capgirar l'actual jerarquia de mobilitat cap a un sistema basat en la mobilitat activa i el transport públic.

Un dels punts més rellevants de la presentació ha estat la demostració de com l'urbanisme pot actuar com un aliat real de la natura: a través d'una anàlisi dels valors ambientals i els riscos del territori, el pla proposa incrementar en **1.840 hectàrees** el sòl no urbanitzable respecte al planejament vigent. Aquesta aposta es desplega mitjançant tres grans superestructures connectades:

1. **Espais oberts** (sòl no urbanitzable): El pla defineix claus com les àrees nucli (més forestals i major pendent), el mosaic agroforestal (pendents suaus però amb abandonament agrícola) i la plana agrària (zones planes amb agricultura professionalitzada). Una innovació destacada és la **inversió de la intensitat d'usos** per permetre més activitats al mosaic per evitar l'abandonament agrícola (creant un *buffer* contra incendis), mentre que es restringeixen fortament a la plana agrària per protegir el sòl fèrtil i la recàrrega d'aqüífers. A més, s'identifiquen **90 àmbits de restauració** on cal actuar per corregir la fragmentació i la degradació periurbana.
2. **L'estructura blava** (connectors fluvials i l'espai costaner): El pla estableix regulacions addicionals per millorar la infiltració en aqüífers estratègics, gestionar l'escolament superficial a les capçaleres i preservar les zones humides.
3. **L'estructura verda urbana:** Formada per una xarxa de parcs i eixos verds en sòl urbà que proveeixen serveis de lleure i salut. Obliga a garantir condicions estructurals amb rases de **substrat continu** i un mínim del **20% de superfície permeable** per assegurar que la vegetació pugui prosperar de forma sana.

En definitiva, es prioritza la maximització dels serveis ecosistèmics (provisió, regulació i culturals), però es requereix la **col·laboració amb els municipis** per transformar les directrius urbanístiques en una realitat territorial més saludable i resilient.

Impuls de la infraestructura verda a través de la renaturalització de les rieres urbanes de Terrassa

L'**Anna Crispi** (directora de l'Àrea de Transició Ecològica de l'Ajuntament de Terrassa) explica el **"Pla estratègic de renaturalització i adaptació al canvi climàtic de les rieres de Terrassa"**, un projecte que neix per superar el model d'infraestructura grisa i l'efecte barrera heretat dels aiguats de 1962. En aquest nou context, s'ha creat una regidoria específica de rieres i es treballa de forma transversal entre diverses àrees municipals (transició ecològica, urbanisme i protecció civil...), que es complementa amb participació ciutadana. L'objectiu no és només millorar la qualitat ambiental amb la **renaturalització,** com una **eina d'adaptació al canvi climàtic multidimensional**, sinó també utilitzar l'urbanisme com a eina per **eliminar la fragmentació entre barris**.

Per articular aquest canvi de paradigma es proposen **tres aproximacions complementàries** que redefineixen el paper de les rieres. Es veuen les rieres com a **eixos de multi-funcionalitat sostenible**, que cal clarificar, agrupar i prioritzar en favor de la sostenibilitat i qualitat territorial (**relacions lineals**). D'altra banda, es busca que hi hagi un **relligat urbà i ambiental**, incorporant travessers i itineraris que, a banda de ser funcionals, aportin valors patrimonials, socials i paisatgístics (són les **relacions transversals**), i es pretén convertir els espais periurbans degradats en una seqüència d'espais de qualitat, garantint la **integració paisatgística, la inclusió social i la seguretat ciutadana** (**relacions de contacte**).

Així doncs, el pla s'articula mitjançant la convergència de tres àrees temàtiques transversals que busquen transformar les rieres en eixos de vida i resiliència. L'àrea d'**integració urbana i inclusió social (urbanisme)** se centra a potenciar la connectivitat a través de nous elements transversals i espais lliures accessibles, tot promovent la interrelació social i dissenyant l'entorn amb criteris inclusius i de perspectiva de gènere. Simultàniament, la **naturalització i biodiversitat (medi ambient)** treballa per revertir la urbanització de les lleres i potenciar la permeabilitat del sòl per afavorir la infiltració de l'aigua, utilitzant vegetació autòctona i creant corredors biològics. Per últim, l'àrea de **sostenibilitat i seguretat (enginyeria)** prioritza la mobilitat activa a peu i en vehicles personals, així com el transport públic.

En definitiva, Terrassa vol convertir el seu principal hàndicap històric en una oportunitat per guanyar **resiliència climàtica i millorar la qualitat de vida** dels seus habitants.

Torn de preguntes

Al Jacob Cirera se li pregunta sobre el **calendari** d'aprovació del PDUM, i explica que el pla va tenir la seva segona aprovació inicial el febrer de 2026, a la que es van fer 4.500 aportacions al canvi, que si es consideren molt significatius cal tornar a l'aprovació inicial. No obstant això, es preveu que siguin modificacions no molt rellevants i que hi hagi prou amb fer una participació pública més curta, de manera que l'**aprovació provisional sigui a principis del 2027** i la **definitiva a finals del 2027 o principis del 2028**.

Una altra pregunta va ser com es preveu **evitar que la infraestructura verda metropolitana quedi fragmentada entre municipis**. En aquest cas, el Jacob explica que hi ha tres opcions: la **preventiva** (desclassificant sectors o planificant connectors), si ja està fragmentat, es pot actuar sobre la **infraestructura** (aquí cal coordinar-se amb els ens competents) o actuant sobre els **àmbits de restauració dels espais oberts** del PDUM (on cal articular projectes i analitzar-ho específicament).

A l'Anna Crispi se li pregunta sobre la recollida i el tractament de dades per elaborar el Pla. I explica que per a la diagnosi hidràulica s'ha utilitzat el **Pla Director de les Rieres de Terrassa (2022)**, encarregat a l'ACA, que analitza la seguretat i capacitat de les infraestructures, que ha ajudat a detectar les mancances. D'altra banda, internament, s'ha treballat amb l'**equip d'estratègia transversal** que inclou Transició ecològica, Urbanisme, Obres, Espais Verds, Protecció Civil i Serveis Jurídics, superant la fragmentació administrativa i poder treballar de forma permeable.

Sobre la frondositat del verd, si és puntual o extensiu a tota la riera, explica que no es tanquen a cap idea i que adaptaran les actuacions als diferents punts per poder escollir les solucions que s'ajustin més a les necessitats de l'entorn.

Síntesi de la Sessió 2

La segona sessió del seminari, ha aprofundit en com transformar les ciutats consolidades en **espais més resilients i saludables** mitjançant la naturalització del teixit urbà existent. La jornada ha destacat que la infraestructura verda no és un element ornamental, sinó una eina de govern del territori que requereix un **canvi de mentalitat** i una gestió política decidida.

La intervenció de **Xavier Matilla** ha reivindicat l'**urbanisme tàctic** com un instrument fonamental per "rescatar l'asfalt" i testar transformacions abans de fer-les definitives. A través del model de les Superilles de Barcelona, defensa que el carrer s'ha d'entendre com una infraestructura tridimensional, on la qualitat del **subsol és determinant** per a la supervivència de la vegetació. Un concepte clau ha estat l'ús de la **salut com a motor pedagògic**, ja que la ciutadania accepta millor la reducció del trànsit quan es vincula directament al benestar dels infants.

En l'escala municipal, **Sant Cugat del Vallès** ha presentat el seu nou **Pla d'Infraestructura Verda Urbana i Periurbana** com un canvi de paradigma per passar d'un verd passiu a una gestió activa, on es visualitza el verd com una "xarxa de venes i artèries" que connecta la ciutat amb el medi natural (Collserola i Sant Llorenç del Munt) més enllà de les fronteres administratives. Aquest pla destaca per la seva aposta per la **capil·laritat**, integrant no només els parcs públics sinó també el verd privat i implementant solucions com els SUDS per tancar el cicle de l'aigua i millorar la resiliència de l'arbrat.

Finalment, el cas pràctic de **Cornellà Natura** ha il·lustrat com una ciutat compacta i densa pot guanyar resiliència mitjançant la creació d'**eixos verds estratègics**. El projecte ha aconseguit connectar parcs preexistents transformant vies de quatre carrils en espais de mobilitat activa amb doble alineació d'arbrat i parteres de bioretenció.

En definitiva, la sessió ha conclòs que l'èxit de la infraestructura verda depèn d'una **mirada holística** que uneixi **urbanisme, medi ambient i mobilitat**. La **gestió del conflicte**, la **pedagogia constant** i la **valentia política** per prioritzar el vianant i la biodiversitat sobre el vehicle privat són els pilars per transitar cap a un model de ciutat més just i adaptat als escenaris climàtics futurs. Sense oblidar la necessitat de **recollir dades** per demostrar els beneficis dels projectes una vegada executats.

Eixos verds i urbanisme tàctic

L'exposició de **Xavier Matilla** (Arquitecte-urbanista i exarquitecte en cap de Barcelona) presenta com transformar el carrer en un element viu de la infraestructura verda en entorns urbans fortament consolidats, on l'obtenció de grans peces de sòl per a parcs és pràcticament impossible.

Defensa que la renaturalització no és només "posar verd", sinó **reintegrar la ciutat en els cicles de la natura**, ajustant el seu metabolisme al de la biosfera i rescatant l'espai públic històricament cedit a l'automòbil. Aquesta visió estratègica es desplega a través del model d'**Eixos Verds**, una evolució de les Superilles que inverteix les prioritats de mobilitat per guanyar espai per a la vida. En l'escala de planificació, destaca el trànsit del Pla del Verd (2014), de caràcter estructural i centrat en grans corredors, cap al Pla Natura (2020), que aterra en l'escala de barri i identifica àmbits crítics de continuïtat.

Des del **vessant tècnic i projectual**, reivindica la **tridimensionalitat del carrer**. L'èxit de la vegetació depèn de la transformació del subsol amb rases contínues de **substrat estructural** i SUDS per afavorir la infiltració de l'aigua. Pel que fa a la mobilitat, el model assegura que el trànsit de pas desaparegui mitjançant un sistema de **girs obligatoris** a les cruïlles, aconseguint baixar dels 8.000 als 800 vehicles diaris en carrers com Consell de Cent, de Barcelona.

Reivindica l'**urbanisme tàctic** com a eina d'aprenentatge i gestió del conflicte, perquè aquestes actuacions, de baix cost i ràpida execució, permeten testar transformacions i modificar-les segons la resposta ciutadana i la realitat ambiental del moment. Es recomana la creació d'un **codi gràfic unitari** (en Barcelona es va fer basat en la reinterpretació del panot) que permet identificar l'asfalt com a espai propi de la ciutat rescatat per als vianants. D'altra banda, destacat l'ús de la **salut com a motor pedagògic** per vèncer les resistències al canvi que sempre sorgeixen. Programes com "Protegim les escoles" demostren que la ciutadania accepta millor la pèrdua de carrils o aparcaments quan es vincula directament a la seguretat i salut dels infants.

Cal tenir una gestió política decidida per aplicar les accions que afavoreixin el canvi de model, però quan la gent entén els projectes i comprova que funcionen, els dona suport. Els resultats avalen el model, amb una **reducció del 18% del trànsit al centre de la ciutat i el compliment, per primera vegada, dels límits de contaminació europeus**.

Pla d'Infraestructura Verda Urbana i Periurbana local de Sant Cugat del Vallès (PEVI)

La **Sara Miralles** i l'**Elena Bech** (arquitecta del Servei de Planificació territorial i tècnica de Medi Ambient de l'Ajuntament de Sant Cugat) ha exposat com el municipi ha consolidat un model de ciutat on el verd ha passat de ser un element passiu del paisatge a convertir-se en una infraestructura clau per governar el territori.

L'evolució urbanística ha estat íntimament lligada a la seva **xarxa hidrogràfica**. Des de la fundació del nucli original entre rieres fins a l'expansió dels anys 20 impulsada pel ferrocarril, el municipi va adoptar una tipologia de ciutat jardí amb una forta presència de **verd privat**, que encara avui és un component essencial de la seva infraestructura. No obstant això, va ser el **PGM de 1976** el que va marcar el canvi de paradigma, situant el verd com una infraestructura urbana bàsica on els nous creixements s'han dissenyat seguint el traçat de rieres i torrents, transformant-los en **parcs lineals i connectors ecològics** que actuen com a pulmons de la ciutat.

El nou **PIVE** neix per donar coherència a tota aquesta xarxa i visibilitzar el verd com un sistema de **"venes i artèries"** que no entén de fronteres administratives. El Pla s'estructura en tres marcs d'actuació que permeten baixar de l'escala territorial a la urbana: el **marc territorial** centrat en les àrees nucli i els grans connectors ecosocials, el **marc de la vora o franja periurbana**, que identifica els **"Parcs Porta"** com a punts estratègics per diversificar l'accés de la ciutadania al medi natural i actuar com a zones tampó contra incendis, i el **marc de la trama verda urbana**, on es potencia la capil·laritat del verd a través d'eixos fluvials urbans, eixos viaris enjardinats i el manteniment de la biodiversitat en els jardins privats.

S'aposta per una **gestió activa de la biodiversitat**, substituint la jardineria tradicional per segues selectives i el foment de boscos urbans més resilients, i la integració del cicle de l'aigua mitjançant **SUDS** (com rases inundables i parteres de bioretenció), que permeten "rescatar l'asfalt" i millorar l'autosuficiència hídrica de la vegetació.

Finalment, el Pla identifica **punts crítics**, amb els seus conflictes, potencials i oportunitats, on cal assegurar que el disseny urbanístic no talli els corredors existents, garantint així la continuïtat de la matriu biofísica i la salut de la ciutadania.

Implantació d'un eix verd del projecte Cornellà Natura

La **Virgínia Vallvé** (Cap d'estudis i projectes ambientals de l'Ajuntament de Cornellà de Llobregat) ha presentat el **projecte Cornellà Natura** com una estratègia municipal transformadora per convertir una ciutat compacta i densament urbanitzada en un entorn més resilient, saludable i naturalitzat. Aquest full de ruta, iniciat fa prop de deu anys, té com a objectiu principal la **renaturalització** del teixit urbà mitjançant la creació d'una xarxa d'infraestructura verda que connecti els barris i els espais lliures.

L'element central de l'exposició ha estat la implementació de l'**Eix Verd i Cívic**, un corredor continu de 3,6 km que travessa la ciutat des de la carretera d'Esplugues fins a la d'Hospitalet. Aquest eix actua com un connector ecològic i social que vincula equipaments públics i els dos grans pulmons verds del municipi: el parc de Rosa Sensat i el parc de Can Mercader. La transformació s'ha basat a reduir l'asfalt i guanyar espai per a vianants, zones verdes i un carril bici segregat que forma part de la Bicivia metropolitana.

Al llarg del recorregut, s'han aplicat diverses **solucions basades en la natura** de manera adaptada a cada tram **millorant el subsol i la biodiversitat** (incorporant arbres i arbustos d'espècies resistents a la sequera i al canvi climàtic), introduint **SUDS** (sistemes de retenció i infiltració d'aigua pluvial que milloren l'autosuficiència hídrica de la vegetació i eviten problemes d'escorrentia) i amb la creació d'un talús vegetal per facilitar la **connectivitat social** eliminant barreres històriques, com l'antiga via del tren, i suavitzant els desnivells entre els barris limítrofs.

L'eix ha permès guanyar més de **7.200 m² de superfície verda** i **3.550 m² de superfície** per a vianants. A més, s'ha destacat el **vector salut** com a motor de suport social un estudi indica que la transformació de l'entorn genera un estalvi estimat de **218 € anuals per habitant en despesa sanitària**, fruit del foment de l'activitat física en espais més amables.

Finalment, es subratlla la importància de la **comunicació pedagògica** i la implicació ciutadana perquè la població entengui la naturalització i reducció d'espai al vehicle privat com una millora directa en la seva qualitat de vida.

Torn de preguntes

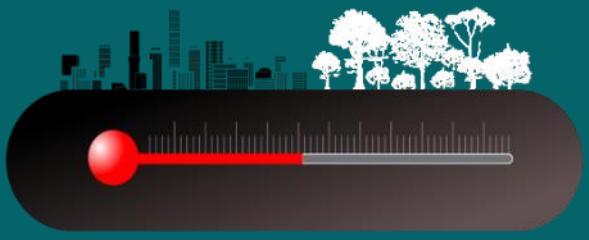
Al Xavier Matilla se li pregunta si la reducció de vehicles s'ha traduït en un transvasament cap al transport públic i la mobilitat activa. Matilla confirma que el **transport públic està batent rècords d'usuaris** i **que l'ús de la bicicleta s'ha duplicat en termes generals,** arribant al col·lapse en certs itineraris**.** També apunta que part del trànsit s'ha desplaçat cap a les Rondes (amb un increment del 8%), un efecte que ja es preveia en el model per alliberar el centre de la ciutat.

D'altra banda, davant la pregunta sobre **els principals impediments** per desplegar els Eixos Verds respon que correspon més a **una qüestió mental que no pas tècnica**, on hi ha una "addicció" al vehicle privat que s'aferra al model antic i es resisteix al canvi. Per això cal una d'una **gestió política valenta del conflicte,** fer molta **pedagogia** utilitzant el **vector de la salut** i començar amb actuacions ràpides i factibles que demostrin beneficis immediats per vèncer les resistències. També convida a consultar els catàlegs d'espècies i criteris de plantació del "**Pla Natura Barcelona 2021-2030**" i la "**Carta del Verd i de la biodiversitat**" de Barcelona, disponibles al repositori BCN Roc.

A la pregunta de si es pot consultar el **nou Pla d'Infraestructura Verda i Periurbana local de Sant Cugat**, s'explica que, tot i estar enllestit, **encara no s'ha aprovat oficialment**, procés que podria trigar entre dos i quatre mesos, moment en què serà públic, però si algú té molt d'interès pot demanar-ho per correu i miraran de donar-li resposta.

Pel que fa a la identificació de **punts crítics** prioritaris, van destacar el sector de Ca n'Ametller. És un **ecobarri** on hi ha previst un gran creixement **pendent de desenvolupament**. L'objectiu és assegurar que aquest nou barri no es converteixi en un "coll d'ampolla" que talli la connectivitat del corredor del Turó de Can Mates.

La Virgínia Vallvé atribueix l'èxit de l'eix verd de Cornellà a l'estratègia de **començar per les zones més emblemàtiques** en lloc dels trams més viaris. També destaca l'ús de l'**urbanisme tàctic durant la pandèmia** que va ajudar a testar la reducció de carrils, cosa que va permetre modificar i millorar els projectes d'urbanització definitiva (com l'ampliació de voreres) abans de la seva execució.



Diputació Barcelona | AMB | Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat

Amb el suport de:

Eidos
Dinamització Social