



Observatori Local i de la Col·laboració Publicoprivada



Observatori Local i de la Col·laboració Publicoprivada és una publicació d'**Observatorio de las Ideas S. L.** dirigida especialment al món local i a les activitats de col·laboració publicoprivada de tota mena.

OBSERVATORI LOCAL

COORDINACIÓ:

Elena Costas, doctora en Economia i fundadora de KSNET

EQUIP DE RECERCA:

**Josep Antoni Báguena - Jordi Baltà - Lluís Camprubí - Joan Frigols - Eduard Güell
Benjamín Augusto López - Lluís Medir - Luis Martín - Pol Morillas - Andreu Orte - Esther Pano
Bàrbara Pons - Carles Rivera - Jordi Rosell - Paula Salinas - Elisa Stinus Bru de Sala - Mariona Tomàs
Francesc Trillas - Joan-Josep Vallbé - Ferran Vallespinós**

OBSERVATORI DE LA COL·LABORACIÓ PUBLICOPRIVADA

COORDINACIÓ:

Montserrat Ballarín, doctora en Dret Financer i Tributari, i **Lluís Torrens Mèlich**, economista

EQUIP DE RECERCA:

**Pablo Algarrada - Isabel Bassas - Miguel Ángel Bernal - José Antonio Donaire - María Antonieta
Fernández - Julio González García - Mónica Iruela - Francesc José María - Eugenia López Mora
Ana Medina - Ester Marco - Víctor Meseguer - Ester Oliveras - Miquel de Paladella
Montserrat Pareja-Eastaway - Héctor Santcovsky - Daniel Santiago - Ángel Tarrío**

EDITA

Observatorio de las Ideas S.L.

PRESIDENT

Daniel Fernández

COORDINACIÓ DEL CONSELL EDITORIAL

Àngels Ingla

CIF B65855868

Diputació, 262, 2n 1a 08007

Barcelona Tel. 93 494 97 20

www.observatoriodli.com

ISSN - edició en paper: 2938-9518

ISSN - edició digital: 2938-642X

D. Legal: B.3419-2024



| OBSERVATORI LOCAL |

LA URBANITZACIÓ MUNDIAL JA NO ÉS NOMÉS COSA DE LES GRANS CIUTATS

Ressenya d'**Elena Costas** sobre «World Urbanization Prospects 2025: Summary of Results».

COM MÉS TURISTES, MÉS OCUPACIÓ?

Ressenya de **Luis Miguel Guirola** sobre «Do More Tourists Promote Local Employment?».

PLANS DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE A EUROPA: IMPLEMENTACIÓ, AVALUACIÓ I REPTES DE GOVERNANÇA

Ressenya d'**Ariane Aumaitre** sobre «Sustainable Urban Mobility Plans Policies and Implementation in Europe: Evidence from Vienna, Thessaloniki, Terrassa, Budapest, and York».

LA VIANANTITZACIÓ DELS CARRERS, PROVOCA GENTRIFICACIÓ COMERCIAL?

Ressenya de **Pere A. Taberner** sobre «The Effects of Pedestrianization on Commercial Dynamics: A Quasi-Experimental Study in Barcelona».

| OBSERVATORI DE LA COL·LABORACIÓ PUBLICOPRIVADA |

RECERCA I INNOVACIÓ DUAL I CPP A EUROPA

Ressenya de **Lluís Torrens** sobre «Unlocking the Potential of Dual-Use Research and Innovation».

LA CPP EN EL NOU ENTORN ECONÒMIC I SOCIAL

Ressenya d'**Héctor Santcovsky** sobre «Shared Prosperity in a Fractured World: A New Economics for the Middle Class, the Global Poor, and Our Climate».

ACCIÓ CONCERTADA SOCIAL DAVANT ELS TRIBUNALS

Ressenya de **Francesc José María Sánchez** sobre «A vueltas con la acción concertada: un régimen fallido para la prestación no contractual de servicios de cuidados».

REPTES DE LA INDUSTRIALITZACIÓ DE L'HABITATGE

Ressenya de **Montserrat Pareja-Eastaway** sobre «The potential Role of Modern Methods of Construction in Addressing Systemic Supply Issues».



Benvolgut lector, benvolguda lectora,

Encetem un nou trimestre ja amb la calor que anuncia l'estiu... i les vacances! Tanmateix, no podem faltar a la nostra cita amb aquesta revista, més centrada que mai a intentar trobar solucions als principals problemes de l'àmbit local i a destacar la importància de mantenir, en molts àmbits de la nostra societat, una col·laboració publicoprivada.

A la primera secció, l'Observatori Local, parlem de quatre temes fonamentals. En primer lloc, la urbanització al món, a partir d'un informe de les Nacions Unides que permet comparar ciutats, pobles i zones rurals entre països i al llarg del temps. El segon article analitza si el turisme afecta l'ocupació local a Espanya. Els resultats evidencien que l'ocupació no augmenta, sinó que genera una recomposició sectorial: l'hostaleria i el turisme creixen, però es redueix la indústria manufacturera. El tercer article estudia la mobilitat sostenible, a partir de les dades extretes dels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible implementats en diferents ciutats europees. I, finalment, un exemple local real: analitzem si la vianantització dels carrers de Barcelona ha contribuït a la gentrificació comercial, entesa com la substitució del comerç local tradicional de proximitat per negocis d'oci i consum orientats als turistes o a la població amb més poder adquisitiu.

A la segona secció de la revista, l'Observatori de la Col·laboració Publicoprivada, trobem quatre temes més que esperem que també siguin del vostre interès. En primer lloc, el que es coneix com a «doble ús», un concepte que ha adquirit una nova dimensió en constatar-se que moltes de les tecnologies més rellevants per a la defensa i la seguretat d'Europa –intel·ligència artificial, ciberseguretat, biotecnologia, semiconductors, comunicacions quàntiques– s'estan desenvolupant principalment en el sector civil i no pas en el públic. En segon lloc, ens endinsem en la globalització contemporània: si bé durant dècades l'Estat es limitava a garantir l'estabilitat macroeconòmica i la seguretat jurídica, mentre que l'eficiència sorgia espontàniament de l'obertura i la competència, segons el cèlebre economista Dani Rodrik, quan es despolititza l'economia, el poder no desapareix, sinó que es desplaça fora del control democràtic. El tercer article tracta de l'anomenada acció concertada social: impulsada per les comunitats autònomes, té una base jurídica feble, construïda a partir d'una interpretació errònia de la Directiva de Contractació Pública que cal corregir. Per acabar, tanquem aquest número parlant de la industrialització de la construcció, que cada vegada més es presenta com una via per augmentar l'oferta d'habitatge.

Confiam que aquests estudis us facin reflexionar i aportin idees. I, per descomptat, aprofitem l'avinentsa per desitjar-vos un bon estiu.

L'equip editorial

LA URBANITZACIÓ MUNDIAL JA NO ÉS NOMÉS COSA DE LES GRANS CIUTATS

- **Publicació:** «World Urbanization Prospects 2025: Summary of Results», UN DESA/POP/2025/TR/, n. 12, Nova York, 2025. Disponible a: <https://desapublications.un.org/publications/world-urbanization-prospects-2025-summaryresults>
- **Autoria:** Departament d'Assumptes Econòmics i Socials, Divisió de Població de les Nacions Unides.
- **Síntesi:** Elena Costas Pérez, doctora en Economia i sòcia de KSNET.

SÍNTESI DE LA IDEA

L'informe de les Nacions Unides demostra que la urbanització mundial avança de manera sostinguda, però també que entendre-la exigeix superar la divisió clàssica entre «urbà» i «rural». El 2025, el 45 % de la població mundial viu en ciutats, el 36 % en pobles i àrees semidenses, i només el 19 % en zones rurals. A més, fins al 2050, dos terços del creixement demogràfic mundial es concentraran a les ciutats. La principal novetat de l'informe és que incorpora una metodologia harmonitzada –degree of urbanization– que permet comparar ciutats, pobles i zones rurals entre països i al llarg del temps.

Durant dècades, la urbanització s'ha explicat com un moviment lineal: la població abandona les zones rurals i es concentra a les ciutats. No obstant això, l'informe «World Urbanization Prospects 2025, Summary of Results», elaborat per la Divisió de Població de les Nacions Unides, planteja una lectura més matisada. La urbanització no és només el creixement de les grans metròpolis, sinó una transformació profunda de la manera com la humanitat es distribueix entre ciutats, pobles, àrees periurbanes i zones rurals.

La principal aportació de l'informe és metodològica. Per primera vegada, les Nacions Unides presenten estimacions i projeccions de població per a tres categories comparables internacionalment: ciutats, pobles i zones rurals. Aquesta classificació es basa en el *degree of urbanization*, una metodologia harmonitzada que utilitza criteris de mida poblacional, densitat i continuïtat territorial a partir de quadrícules d'1 km². Les ciutats es defineixen com a àrees amb almenys 50.000 habitants i una densitat mínima de 1.500 habitants per km²; els pobles i les àrees semidenses, com a agrupacions d'almenys 5.000 habitants i 300 habitants per km², i les zones rurals, com a espais menys densament poblats.

Aquest canvi no és menor. Les estadístiques urbanes tradicionals depenen de definicions nacionals molt heterogènies: alguns països fan servir criteris administratius; d'altres, llinars de població, i uns altres, criteris econòmics o funcionals. El resultat és que dos assentaments similars es poden classificar de manera diferent segons el país. Davant d'això, l'informe proposa una mirada més comparable i contínua que permeti entendre millor la diversitat de formes de poblament.

Els resultats són contundents. El 1950, només el 20 % de la població mundial vivia en ciutats. El 2025, aquesta proporció va assolir el 45 % dels 8.200 milions d'habitants del planeta. Al mateix temps, el pes de les zones rurals s'ha reduït a la meitat: d'un 40 %, aproximadament, el 1950 fins al 19 % actual. Per la seva banda, els pobles i les àrees semidenses continuen sent una peça central del sistema territorial mundial, amb un 36 % de la població.

La projecció cap al 2050 confirma que la urbanització continuarà avançant. Les Nacions Unides estimen que dos terços del creixement demogràfic mundial entre el 2025 i el 2050 tindrà lloc a les ciutats, mentre que la resta es concentrarà, en bona part, als pobles. La població rural mundial, en canvi, assolirà el seu màxim durant la dècada del 2040 i després començarà a disminuir.

L'informe també desmunta una idea habitual: que el futur urbà del món depèn únicament de les megaciutats. És cert que aquestes continuen creixent. El 1975 hi havia vuit megaciutats; el 2025, n'hi ha 33, i més de la meitat es troben a l'Àsia. Jakarta, Dhaka i Tòquio encapçalen el rànquing mundial, i Dhaka es podria convertir en la ciutat més poblada del món a mitjan segle.

Però la majoria de la població urbana no viu en megaciutats. De les més de 12.000 ciutats identificades el 2025, el 96 % tenen menys d'un milió d'habitants, i el 81 %, menys de 250.000. Moltes de les ciutats que creixen més ràpidament són, precisament, petites i mitjanes, especialment a l'Àfrica i l'Àsia. Això té implicacions molt rellevants per a la política pública: el repte urbà no es troba només a gestionar grans àrees metropolitanes, sinó també a dotar de capacitats, infraestructures i planificació assentaments intermedis que sovint disposen de menys recursos tècnics.

Una altra idea central és que la urbanització serà geogràficament molt desigual. Més de la meitat del creixement previst de la població urbana fins al 2050 es concentrarà en set països: l'Índia, Nigèria, el Pakistan, la República Democràtica del Congo, Egipte, Bangladesh i Etiòpia. La manera com aquests països gestionin el seu creixement urbà tindrà efectes decisius sobre els Objectius de Desenvolupament Sostenible, la reducció de la pobresa, la demanda d'infraestructures, la transició climàtica i la cohesió territorial.

L'informe també alerta que no totes les urbs creixen. Més de 3.000 ciutats van perdre població entre el 2015 i el 2025; majoritàriament, ciutats petites. Aquesta dada és especialment important perquè obliga a pensar en polítiques urbanes diferenciades: algunes ciutats s'hauran de preparar per absorbir creixement i proporcionar habitatge, transport i serveis; d'altres hauran d'adaptar-se a l'envelliment, la pèrdua de població i el manteniment d'infraestructures amb una base demogràfica més reduïda.

Per acabar, subratlla una dimensió ambiental clau: la superfície construïda creix més ràpidament que la població. Entre el 1975 i el 2025, l'àrea ocupada per la humanitat va augmentar gairebé el doble de ràpid que la població mundial, fet que va elevar la superfície construïda per persona de 43 a 63 metres quadrats. Aquesta expansió té implicacions directes sobre el consum de sòl, la pressió sobre les terres agrícoles, la mobilitat, les emissions i la sostenibilitat dels models urbans.

En conjunt, el «World Urbanization Prospects 2025» ofereix una lectura renovada del procés urbà global. El seu principal missatge és que el futur no es pot entendre només des de la dicotomia ciutat-camp ni des de la fascinació per les megaciutats. La urbanització real es desplega en un continuïum de grans ciutats, ciutats petites, pobles, perifèries i àrees rurals interdependents. Per als governs locals, això implica planificar, de manera integrada, habitatge, mobilitat, serveis bàsics, connectivitat digital, usos del sòl i vincles urbano-rurals. La urbanització continuarà sent una de les grans transformacions del segle XXI. Que contribueixi a un desenvolupament més inclusiu i sostenible dependrà de com es governi.

COM MÉS TURISTES, MÉS OCUPACIÓ?

- **Publicació:** «Do More Tourists Promote Local Employment?», *Journal of Human Resources*, 2025. Disponible a: <https://doi.org/10.3368/jhr.0423-12851R2>
- **Autores:** **Libertad González**, professora a la Universitat Pompeu Fabra i a la Barcelona School of Economics, i **Tanya Surovtseva**, professora a la Universitat de Barcelona i a l'IEB.
- **Síntesi:** **Luis Miguel Guirola**, doctor en Economia Política per la Universitat de Duke, professor a la Universitat de Barcelona i membre del grup de recerca AQR-IREA.

SÍNTESI DE LA IDEA

Les autores analitzen com l'augment del turisme afecta l'ocupació local a Espanya. Utilitzant shocks internacionals de seguretat que desvien turistes cap a províncies espanyoles, aconsegueixen identificar l'efecte causal del turisme sobre els mercats laborals. Els resultats mostren que el turisme no fa augmentar l'ocupació total, sinó que genera una recomposició sectorial: crea llocs de treball en l'hostaleria i serveis, però fa que es redueixen en sectors de més productivitat, com ara la indústria manufacturera.

El debat sobre l'impacte econòmic del turisme ocupa, més que mai, un lloc central en l'agenda pública. A Espanya, aquesta aposta es remunta al desenvolupisme dels anys seixanta, quan es va explotar l'immens patrimoni i un clima privilegiat per equilibrar el sector exterior. Avui, les raons per fomentar aquesta indústria són similars: representa una via de desenvolupament ràpida per a zones sense altres alternatives, i es consolida com un pilar fonamental que va suposar el 12 % del PIB espanyol l'any 2022.

Tanmateix, aquesta estratègia no està exempta de crítiques. D'una banda, tot i que fomenta l'ocupació local, sovint es tracta de llocs de treball temporals i precaris en sectors de baixa productivitat, com ara l'hostaleria. L'especialització en aquests sectors aniria en detriment d'altres indústries més prometedores i estables, i frenaria la diversificació econòmica. Així mateix, la pressió turística comporta efectes negatius palpables per a la ciutadania: augment generalitzat del cost de la vida, reorientació de l'oferta d'oci i pèrdua de la identitat dels barris. Això s'esdevé de manera molt més recent i acusada ara, en un context en què l'escassetat d'habitatge i el creixement dels habitatges d'ús turístic semblen haver reduït el parc immobiliari destinat a residència habitual.

Moltes autoritats locals s'enfronten al dilema de quin model de ciutat promoure. I la resolució d'aquest dilema depèn, en gran manera, d'entendre el pes que tenen els factors esmentats anteriorment, per això és indispensable disposar de dades i d'una metodologia d'avaluació rigorosa.

És precisament en aquest context on pren valor l'article de les professores Libertad González i Tanya Surovtseva, publicat recentment al *Journal of Human Resources*, una de les revistes acadèmiques d'economia laboral més prestigioses del panorama internacional. Les autores aborden una qüestió estructural bàsica: el turisme, realment fa augmentar l'ocupació? La resposta a aquesta pregunta no és òbvia. Observar que el sector turístic crea llocs de treball després d'una bona temporada no és suficient per concloure que hi hagi una millora global, ja que aquest auge simplement podria estar reorientant recursos que, si no hi hagués aquesta pressió turística, s'haurien destinat a altres àrees de l'economia. En gran manera, el volum de visitants que rep un municipi és el resultat tant de la demanda espontània com de l'oferta i la regulació dels ajuntaments, i això fa que sigui molt complex separar la causa de l'efecte.

L'estudi fa servir una estratègia empírica molt enginyosa. Basant-se en nombroses fonts de gran qualitat –registres d'afiliació a la Seguretat Social, l'EPA, enquestes d'ocupació hotelera i bases de dades globals sobre terrorisme–, les investigadores construeixen un experiment natural la lògica del qual és la següent: els *shocks* de seguretat foragiten els viatgers, i, atès que els turistes de diferents països trien destinacions diferents dins d'Espanya, podem comparar com reacciona l'ocupació en cada regió davant aquests transvasaments. Per exemple, és ben sabut que els turistes alemanys estiuegen tradicionalment a les illes Balears. Si es produeix un atac terrorista greu en un tercer país que competeixi directament pel turisme alemany, un gran nombre d'aquests viatgers es veurà «empès» a canviar les vacances i anar a Mallorca. Aquest increment sobtat de turistes es produeix independentment de qualsevol millora o política econòmica que hagi implementat el govern local balear; és una arribada de visitants totalment importada i exògena.

Els resultats de l'anàlisi d'aquesta variació obliguen a replantejar la narrativa habitual. Quan aquests *shocks* provoquen un augment del nombre de turistes, efectivament creix la contractació en l'hostaleria i serveis, però, alhora, es redueix l'ocupació en altres sectors. En termes quantitatius, les autores estimen que un increment del 10 % en l'arribada de turistes a una província fa augmentar l'ocupació en el sector turístic un 1,2 % respecte de la seva quota habitual. Ara bé, aquest auge genera, simultàniament, una caiguda significativa de l'ocupació manufacturera i una reducció del 0,5 % dels salaris mitjans de la província. Com a resultat, la taxa global d'ocupació o de participació laboral de la zona no millora; el saldo net de llocs de treball és pràcticament nul.

Aquest article suggereix, per tant, una premissa clau que hauria d'orientar el debat metropolità: el turisme no fa augmentar necessàriament l'activitat econòmica total mesurada per la creació neta d'ocupació, sinó que la recompon. Evidentment, l'estudi també presenta limitacions. L'impacte estimat captura l'efecte mitjà a Espanya, i és molt possible que la dinàmica concreta variï en funció de la mida o la saturació prèvia de cada municipi. A més, aquestes xifres es refereixen únicament al curt termini, per la qual cosa podrien estar mostrant tan sols una cota inferior de l'efecte estructural al llarg dels anys. Malgrat això, i tenint en compte que el fenomen turístic abasta moltes més dimensions que el mercat de treball –com ara l'habitatge o els serveis públics–, la investigació apunta sòlidament en una direcció: fomentar cegament l'arribada de turistes pot abocar els municipis a una especialització econòmica poc desitjable des del punt de vista de la qualitat de vida dels seus habitants.

PLANS DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE A EUROPA: IMPLEMENTACIÓ, AVALUACIÓ I REPTES DE GOVERNANÇA

- **Publicació:** «Sustainable Urban Mobility Plans Policies and Implementation in Europe: Evidence from Vienna, Thessaloniki, Terrassa, Budapest, and York», a M. Džunić *et al.* (eds.), *Advancing Urban and Local Governance in Western and Transition Europe*, Springer, 2026. Disponible a: https://doi.org/10.1007/978-3-032-04265-1_11
- **Autors:** Edit Süle, professora associada de Logística; Maria Fernanda Florez, investigadora doctoral, i Adrián Horváth, professor associat, tots de la Universitat Széchenyi István.
- **Síntesi:** Ariane Aumaitre Balado, doctora en Ciències Polítiques i Socials, i consultora especialitzada en anàlisi i avaluació de polítiques públiques.

SÍNTESI DE LA IDEA

Aquest article analitza els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible implementats en diverses ciutats europees amb l'objectiu d'identificar estratègies efectives per promoure una mobilitat més sostenible. Mitjançant un enfocament mixt que combina l'anàlisi comparada de polítiques urbanes i models quantitius aplicats al cas de Budapest, els autors demostren que hi ha una gran heterogeneïtat en la implementació d'aquests plans, així com importants limitacions en la disponibilitat de dades i indicadors comparables. L'estudi conclou que millorar la recollida de dades locals, desenvolupar indicadors estandarditzats i dissenyar mesures més concretes i avaluables són elements clau per enfortir l'efectivitat i la rendició de comptes d'aquests plans a Europa.

El capítol de Süle, Florez i Horváth aborda un dels grans reptes contemporanis de les ciutats europees: la transició cap a sistemes de mobilitat urbana més sostenibles. En un context marcat per la congestió, la contaminació i la forta dependència del vehicle privat, la Unió Europea va començar a impulsar, ja a principis dels anys 2000, noves estratègies de planificació urbana orientades a integrar sostenibilitat ambiental, eficiència econòmica i accessibilitat social en les polítiques de transport. En aquest marc, sorgeixen els Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) o Plans de Mobilitat Urbana Sostenible, promoguts per la Comissió Europea com a instruments estratègics per ajudar les ciutats a dissenyar polítiques de mobilitat més integrades, multimodals i centrades en les persones.

L'article pretén identificar quines estratègies i mesures són més efectives per promoure una mobilitat urbana sostenible, així com analitzar les dificultats existents per avaluar-ne l'impacte i comparar resultats entre ciutats europees. Per fer-ho, utilitza un enfocament mixt que combina una anàlisi qualitativa comparada de diferents plans urbans amb una aproximació quantitativa centrada en el cas de Budapest. D'una banda, l'estudi revisa els SUMP de diverses ciutats europees, concretament, Viena, Tessalònica, Terrassa i York, amb l'objectiu d'identificar estratègies comunes, innovacions i dificultats en la seva implementació. De l'altra, avalua fins a quin punt l'expansió d'infraestructures de transport públic aconsegueix modificar patrons de mobilitat urbana.

Gràcies a l'anàlisi comparativa de plans de diferents ciutats, s'evidencia que hi ha una gran diversitat d'enfocaments en la implementació dels SUMP. Mentre que ciutats com Viena presenten estratègies integrals i ben articulades, basades en la participació ciutadana, la redistribució de l'espai

públic i la integració de diferents tipus de transport, d'altres presenten plans més generals o amb un menor nivell de detall operatiu. Aquesta heterogeneïtat reflecteix tant l'autonomia local en l'elaboració dels plans com la dificultat d'estandarditzar polítiques de mobilitat en contextos urbans molt diferents.

Com a conseqüència d'aquesta heterogeneïtat, l'article identifica una debilitat important en la mesura i el seguiment dels resultats. Tot i que la Comissió Europea ha definit indicadors clau per avaluar la mobilitat sostenible, com ara les emissions contaminants, l'ús del transport públic o la seguretat viària, els autors subratllen que gran part d'aquestes dades es reporten únicament a escala nacional i no local. Això limita la capacitat d'avaluar l'impacte real de les polítiques urbanes concretes i dificulta tant la comparació entre ciutats com la identificació de bones pràctiques transferibles.

L'anàlisi quantitativa, centrada en Budapest, estudia la relació entre inversió en infraestructures de transport públic i mobilitat sostenible. Els resultats demostren que l'ampliació de determinades infraestructures ferroviàries, especialment la xarxa de metro i metro subterrani, s'associa a un increment de l'ús del transport públic. És a dir, a mesura que augmenta la seva cobertura i extensió, també augmenta el nombre de quilòmetres recorreguts pels usuaris del sistema. Tot i que l'estudi reconeix limitacions derivades de l'escassetat de dades històriques i locals, les troballes reforcen la idea que la inversió en transport públic pot jugar un paper important en la reducció de la dependència del vehicle privat i en la promoció de formes de mobilitat més sostenibles.

L'article conclou que la transició cap a una mobilitat sostenible no depèn únicament del disseny de polítiques, sinó també de factors institucionals, econòmics i socials. En concret, s'identifiquen els tipus de barreres següents:

- Financeres: limitacions pressupostàries i dificultats per assegurar finançament estable per implementar mesures de mobilitat sostenible.
- Polítiques i culturals: resistència per part de determinats grups socials o econòmics davant mesures que limiten l'ús del vehicle privat.
- Legals i institucionals: fragmentació de competències i manca de coordinació entre diferents nivells administratius i organismes públics.
- Pràctiques i tecnològiques: manca de capacitats tècniques, experiència o eines tecnològiques necessàries per desenvolupar i implementar els SUMP de manera efectiva.

Finalment, l'article proposa una sèrie de recomanacions orientades a millorar l'efectivitat dels SUMP, entre les quals destaca la necessitat d'enfortir la recollida de dades a escala local i avançar cap a indicadors més estandarditzats. Això permetria mesurar millor els efectes de les polítiques implementades, comparar resultats entre ciutats i facilitar l'intercanvi de bones pràctiques. Així mateix, posa en relleu la importància de desenvolupar mesures concretes, clares i implementables, més enllà d'objectius generals o ambiciosos, amb la finalitat de millorar la implementació, la transparència i la rendició de comptes dels plans de mobilitat. També subratlla la rellevància de combinar enfocaments tradicionals amb solucions innovadores, com ara la mobilitat compartida, els *hubs* intermodals o el concepte de «ciutat dels quinze minuts», orientades a reduir desplaçaments i afavorir models urbans més sostenibles i accessibles.

LA VIANANTITZACIÓ DELS CARRERS, PROVOCA GENTRIFICACIÓ COMERCIAL?

- **Publicació:** «The Effects of Pedestrianization on Commercial Dynamics: A Quasi-Experimental Study in Barcelona», *Applied Geography*, n. 189, 103947, 2026. Disponible a: <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2026.103947>
- **Autors:** **Pablo Villar-Abeijon**, del Grup d'Investigació en Mobilitat, Transport i Territori (GEMOTT), Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona (UAB); **Carme Miralles-Guasch**, del GEMOTT, Departament de Geografia de la UAB, i **Oriol Marquet**, del GEMOTT, Departament de Geografia de la UAB i l'Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals (ICTA-UAB).
- **Síntesi:** **Pere A. Taberner**, responsable d'Investigació a KSNET i estudiant de doctorat en Economia a la Universitat de Barcelona (UB) i a l'Institut d'Economia de Barcelona (IEB).

SÍNTESI DE LA IDEA

Aquest article analitza si la vianantització dels carrers de Barcelona ha contribuït a la gentrificació comercial, entesa com la substitució del comerç tradicional de proximitat per negocis d'oci i consum discrecional orientats als turistes o a la població amb més poder adquisitiu. Els resultats demostren que la vianantització augmenta el tancament de negocis i redueix la diversitat comercial, però no impulsa l'obertura de nous bars i restaurants. L'estudi també apunta que el principal motor de la gentrificació comercial a Barcelona és, en realitat, la pressió turística.

En les darreres dècades, les zones urbanes estan experimentant una transformació profunda en què es prioritzen les persones davant dels vehicles. La vianantització dels carrers s'ha convertit en una de les estratègies més populars de mobilitat sostenible i millora dels espais públics. No obstant això, en el debat públic, aquest tipus de transformacions susciten una preocupació recurrent: la vianantització d'un carrer acaba expulsant el petit comerç de tota la vida?

La idea que hi ha al darrere és intuïtiva: un carrer més bonic, sense cotxes i amb més vianants pot atreure negocis amb un poder de mercat més gran, augmentar els lloguers dels locals comercials i forçar el tancament dels comerços de proximitat que fa dècades que donen servei al veïnat. Aquest fenomen té un nom en la literatura acadèmica: gentrificació comercial. Tanmateix, està justificada aquesta idea? Hi ha realment una relació causal entre la vianantització i la gentrificació comercial, o es tracta d'una correlació espúria provocada per altres factors, com ara el turisme massiu? Aquesta és la pregunta que aborda l'article de Villar-Abeijon, Miralles-Guasch i Marquet.

L'estudi combina dues fonts de dades de l'Ajuntament de Barcelona: un registre de carrers vianantitzats elaborat a partir de plataformes municipals i verificat amb imatges històriques de Google Street View, i el cens oficial de locals comercials en planta baixa corresponent als anys 2014 i 2022. A partir d'aquestes dades, els autors pretenen aïllar l'efecte específic de la vianantització en les dinàmiques dels negocis i així evitar que els resultats s'expliquin per altres factors. La pregunta metodològica que es plantegen és: com es pot saber si els canvis observats en el comerç d'un carrer són deguts a la vianantització i no simplement al fet que aquest carrer ja era diferent dels altres des del començament?

En termes senzills, la idea és la següent: en lloc de comparar carrers vianantitzats amb qualsevol altre carrer, els autors en busquen de molt semblants entre si (pel que fa a longitud, preu de l'habi-

tatge, densitat comercial prèvia, perfil demogràfic del veïnat, nivell d'activitat turística, etc.) i formen parelles similars en les quals un carrer s'ha convertit en zona de vianants i l'altre no. Això permet atribuir les diferències observades a la vianantització en si mateixa i no al fet que els carrers ja eren diferents des del principi. A partir d'això, els autors mesuren l'impacte de la vianantització en el nombre net de locals, el nombre de tancaments, el nombre d'obertures, la taxa de rotació, la diversitat dels negocis, la proporció de bars i restaurants, i la presència de comerç discrecional i infreqüent.

La conclusió és que la vianantització s'associa a un augment significatiu de negocis que desapareixen: els carrers convertits en zona de vianants han perdut prop d'un 13 % més de comerços que els que no s'han vianantitzat però que presenten característiques semblants. No obstant això, la vianantització no es va traduir en un increment de l'obertura de nous negocis; de fet, s'observa una lleugera reducció de nous establiments (poc menys d'un 13 % menys d'obertures). Així doncs, sembla que no s'associa a un augment del nombre total de negocis als carrers afectats per la mesura. Pel que fa a la diversitat comercial, els carrers vianantitzats van experimentar una pèrdua significativa de varietat en les categories de negoci. És a dir, el comerç d'aquests carrers es va tornar més homogeni. Ara bé, aquesta disminució de la diversitat no ve explicada per un augment de bars, restaurants o altres negocis discrecionals.

A què respon, doncs, la gentrificació comercial a Barcelona? Els autors demostren que el principal factor és la pressió turística. Les zones amb una elevada intensitat turística mostren una reducció dràstica de la diversitat comercial, un fort creixement de bars i restaurants (un 21 % més que a les zones amb baixa intensitat turística) i una major presència de negocis orientats als visitants. El turisme supera la vianantització com a factor explicatiu en pràcticament tots els indicadors, excepte en els tancaments de negocis.

Els resultats d'aquest estudi tenen implicacions directes per als ajuntaments que estan debatent o executant projectes de vianantització. En primer lloc, aquesta mesura no sembla desencadenar, per si sola, processos de gentrificació comercial. No obstant això, l'estudi també llança senyals d'alerta que mereixen atenció: sí que provoca un augment dels tancaments de negocis i una reducció de la diversitat comercial. Aquí, els autors suggereixen que la vianantització podria provocar un efecte d'encariment anticipat dels lloguers: els propietaris apugen les rendes preveient una major rendibilitat de la zona i alguns negocis tradicionals es veuen obligats a tancar abans que arribin els nous establiments que els substituiran. Tanmateix, no poden contrastar aquesta hipòtesi, ja que suposaria un procés de gentrificació més llarg en el temps que les dades del 2022 no permeten analitzar.

En segon lloc, els autors recomanen integrar objectius d'equitat social en els projectes de vianantització i complementar-los amb mesures de protecció del comerç de proximitat i amb polítiques d'habitatge que frenin els processos de gentrificació residencial. Finalment, l'estudi subratlla que la intensitat turística té més pes en la reducció del comerç de proximitat que la vianantització. Això té una implicació de política pública rellevant: si l'objectiu és preservar la diversitat comercial dels barris, les mesures de regulació del turisme són instruments molt més directes i eficaços que no pas frenar la transformació dels carrers en zones per a vianants.

RECERCA I INNOVACIÓ DUAL I CPP A EUROPA

- **Publicació:** «Unlocking the Potential of Dual-Use Research and Innovation», informe de la Comissió Europea (Directorate General for Research and Innovation), 10.2777/5771805, 2025. Disponible a: <https://data.europa.eu/doi/10.2777/5771805>
- **Autors:** Izabela Albrycht, de l'AGH University de Cracòvia; Johan Evers, de l'IMEC; Karl Hilding, de Vinnova; Veronica Vella, de la Universitat de Lieja, i André Xuereb, de la Universitat de Malta.
- **Síntesi:** Lluís Torrens Mèlich, economista i cocoordinador de l'Observatori de la Col·laboració Publicoprivada.

SÍNTESI DE LA IDEA

El concepte de «doble ús» no és nou, però ha adquirit una nova dimensió en constatar que moltes de les tecnologies més rellevants per a la defensa i la seguretat d'Europa s'estan desenvolupant principalment en el sector civil. Al mateix temps, la separació tradicional entre la recerca civil i la militar genera ineficiències, duplicitats i pèrdua d'avantatges competitius. Aquest informe assenyala, en essència, que superar aquesta divisió és urgent i imprescindible per a l'autonomia estratègica europea.

Aquest informe de la Comissió Europea, publicat el 2025, va ser elaborat per cinc experts del món acadèmic, independents amb perfils complementaris, del sector de la Defensa i de la Innovació. El document analitza com aprofitar el potencial de les tecnologies amb aplicacions tant civils com militars en el marc dels programes europeus de recerca i innovació (R+I), i respon a la creixent urgència estratègica derivada del nou context geopolític global. Així, aborda quatre grans àmbits: les sinergies entre la recerca civil i de defensa; la implementació pràctica del doble ús, especialment pel que fa al compliment dels controls d'exportació; els models internacionals de política estratègica, i la comparació de programes de finançament d'R+I.

El punt de partida és la constatació que, avui, moltes tecnologies vitals per a la defensa tenen l'origen en el sector civil. Internet, el GPS, els drons o les comunicacions xifrades van néixer o es van perfeccionar en entorns civils abans de convertir-se en eines indispensables per a les Forces Armades. Aquesta realitat obliga a repensar com es dissenyen els programes de finançament públic d'R+I. Una troballa clau és la proposta del model de «doble ús per disseny» (*dual-use by design*): integrar, des de les fases inicials d'R+I, tots els requisits necessaris perquè una tecnologia serveixi tots dos mercats amb adaptacions mínimes al final del procés. Actualment, moltes pimes innoven en l'àmbit civil i, quan intenten fer el salt, es troben que han de redissenyar i reescalar les seves solucions amb un cost molt elevat i en una fase tardana, cosa que les dissuadeix de continuar aquest camí.

Pel que fa a la implementació pràctica, l'informe detecta un greu problema de compliment normatiu en controls d'exportació. Els organismes de recerca, les universitats i les pimes que treballen amb tecnologies de doble ús sovint desconeixen les obligacions que els són aplicables, les quals, a més, varien entre els diferents estats membres. L'absència de punts de contacte clars, la manca de formació especialitzada i la complexitat administrativa generen una zona cega que afecta tots els actors. L'informe proposa crear mecanismes d'identificació precoç de projectes amb component de doble ús, juntament amb guies específiques i suport institucional dedicat.

L'anàlisi comparada d'experiències internacionals revela que països com els Estats Units –amb la DARPA com a estàndard de referència–, Israel, el Regne Unit, el Japó, Corea del Sud o els països

nòrdics fa dècades que desenvolupen ecosistemes sofisticats per gestionar l'R+I de doble ús. A Europa, iniciatives com la NATO DIANA són valorades positivament, però la fragmentació dels sistemes nacionals d'R+I, la manca de coordinació entre el finançament civil i el de defensa, i l'absència d'estratègies prospectives integrades impedeixen que Europa aprofiti plenament les seves capacitats tecnològiques.

Per superar aquesta fragmentació i evitar la duplicació d'esforços nacionals, l'informe recomana concentrar el finançament europeu en iniciatives conjuntes: la creació de Projectes Europeus d'Interès Comú en Defensa, programes d'innovació disruptiva a l'estil DARPA, consorcis transfronters a través del Fons Europeu de Defensa (EDF) i grans aliances industrials entorn de megaprojectes compartits –un «airbus de la defensa»– per alinear polítiques industrials de la UE, optimitzar recursos en tecnologies crítiques i enfortir la sobirania tecnològica comuna.

Amb això, es conclou que Europa es troba davant d'una oportunitat històrica per redissenyar la seva forma de finançar i gestionar l'R+I, integrant, de manera sistemàtica, la dimensió de doble ús. Aquesta transformació no requereix renunciar als valors europeus de ciència oberta i cooperació internacional, sinó que cal gestionar quin coneixement es pot compartir, amb qui i sota quines condicions. La sobirania tecnològica europea depèn, en gran manera, que aquesta transició es faci bé. L'informe també adverteix de riscos reals que requereixen inversió, planificació i voluntat política sostinguda: exposició de la propietat intel·lectual, gestió de dades de recerca sensibles, entorns de treball segurs i personal amb habilitacions de seguretat.

Lliçons per a les polítiques públiques espanyoles

Tot i que aquest informe no parla directament de la col·laboració publicoprivada en el sentit estricte dels contractes de concessió, les seves conclusions són d'enorme rellevància per a les administracions públiques espanyoles. En primer lloc, reforça la idea que la col·laboració entre el sector públic i el privat és imprescindible per desenvolupar tecnologies d'interès estratègic. Els gestors que avaluin projectes d'innovació en ciberseguretat, gestió d'emergències, vigilància de fronteres o infraestructures crítiques han de tenir present que els seus socis privats poden estar operant simultàniament.

En segon lloc, convida a millorar la capacitat tècnica de les administracions públiques espanyoles per identificar, valorar i gestionar projectes d'R+I amb component de doble ús. L'Agència Estatal de Recerca, el Ministeri de Defensa, el CDTI i els organismes regionals de suport a la innovació s'haurien de coordinar millor i desenvolupar protocols conjunts de gestió d'aquests projectes.

En tercer lloc, l'informe posa de manifest la importància de la contractació pública com a instrument de política industrial i innovadora. La demanda pública pot orientar l'R+I privada cap a solucions amb doble aplicació i multiplicar l'impacte de cada euro invertit. Això és especialment rellevant en sectors com la mobilitat intel·ligent, la salut digital, la seguretat urbana o la gestió mediambiental.

Per acabar, cal destacar que constitueix un avís sobre els riscos de quedar-se enrere. Espanya disposa de capacitats industrials i científiques notables en aeronàutica, ciberseguretat i telecomunicacions, però el seu aprofitament exigeix una estratègia pública coherent, marcs reguladors clars, capacitat institucional i una decidida vocació d'integració en projectes paneuropeus que, per què no, podrien ser liderats des d'aquí.

LA CPP EN EL NOU ENTORN ECONÒMIC I SOCIAL

■ **Publicació:** «Shared Prosperity in a Fractured World: A New Economics for the Middle Class, the Global Poor, and Our Climate», article publicat per Princeton University Press el 2025. Disponible a:

https://www.perlego.com/book/5213805/shared-prosperity-in-a-fractured-world-a-new-economics-for-the-middle-class-the-global-poor-and-our-climate-pdf?partnerid=100014&utm_source=jstor&utm_medium=affiliate&utm_campaign=jstor-referral

■ **Autor:** Dani Rodrik, economista i professor a la Harvard Kennedy School.

■ **Síntesi:** Héctor Santcovsky, sociòleg i exdirectiu públic.

SÍNTESI DE LA IDEA

Durant dècades, la globalització contemporània s'ha presentat com un procés polític inevitable, guiat per regles impersonals de mercat i d'optimització econòmica. En aquest relat, l'Estat s'havia de limitar a garantir l'estabilitat macroeconòmica i la seguretat jurídica, mentre que l'eficiència sorgia espontàniament de l'obertura i la competència. Dani Rodrik desmunta aquest marc amb una idea tan simple com incòmoda: quan es despolititza l'economia, el poder no desapareix, sinó que es desplaça fora del control democràtic. I això, per descomptat, determina com s'ha d'entendre la col·laboració publicoprivada (CPP).

El conegut «trilema» de Rodrik –democràcia, sobirania nacional i hiperglobalització– no és un esquema teòric abstracte, sinó la descripció d'un conflicte real. No és possible maximitzar simultàniament els tres vèrtexs sense sacrificar-ne algun. La hiperglobalització, entesa com l'eliminació sistemàtica de friccions normatives, reguladores i polítiques, ha tendit a erosionar tant la sobirania funcional dels estats com la capacitat de la democràcia per decidir sobre qüestions substantives.

Aquest diagnòstic té conseqüències directes sobre com entenem avui la col·laboració entre el sector públic i el privat. Des d'aquest marc analític, la col·laboració publicoprivada s'ha convertit en un dels conceptes més recurrents del debat econòmic contemporani, invocada tant com a solució pragmàtica a la creixent complexitat de les polítiques públiques com a coartada, algunes vegades, per a la retirada silenciosa de l'Estat d'àmbits estratègics. En un entorn econòmic i social marcat per la globalització fragmentada, la transició ecològica, la digitalització accelerada i l'afebliment dels marcs tradicionals de sobirania, la qüestió ja no és si ha d'existir col·laboració publicoprivada –cosa inevitable en societats altament complexes–, sinó sota quines condicions reforça la capacitat de decisió democràtica en lloc d'erosionar-la.

L'expansió dels mercats globals, la concentració del coneixement tècnic en grans actors privats i la pressió per obtenir respostes ràpides han desplaçat, progressivament, el conflicte polític cap a espais opacs, on decisions amb efectes estructurals es presenten com a simples qüestions tècniques. En aquest context, el risc no rau tant en la col·laboració en si mateixa com en el seu disseny: quan la cooperació es concep com a substitució de la deliberació pública o com a delegació irreversible de funcions estratègiques, el mercat deixa de ser un instrument i passa a convertir-se en un principi ordenador que escapa al control democràtic.

En el discurs dominant, la CPP sol presentar-se com una solució pragmàtica a les limitacions del sector públic: manca de recursos, dèficit de coneixement tècnic o lentitud administrativa. Tanma-

teix, des de la perspectiva de Rodrik, el problema no és la feblesa conjuntural de l'Estat, sinó la seva pèrdua estructural de capacitat en un context de mercats globals «sobreregulats» per normes privades i «subregulats» democràticament. En aquest marc, la CPP pot adoptar dues formes radicalment diferents: com a instrument de reforç de l'Estat o com a mecanisme de substitució encoberta de la decisió pública.

Rodrik insisteix que el veritable dilema no és «més o menys Estat», sinó quin tipus d'Estat. Un Estat capaç no és necessàriament un Estat gran, sinó un que disposa d'informació, competències tècniques, legitimitat política i marge de maniobra. Des d'aquesta òptica, la CPP només té sentit quan contribueix a reconstruir aquesta capacitat, i no quan opera com una dreuera per externalitzar decisions estratègiques a actors privats que no rendeixen comptes democràticament.

L'experiència de les darreres dècades demostra que moltes de les fórmules de CPP han funcionat com a dispositius de despolitització. Sota l'aparença de neutralitat tècnica, s'han transferit a consorcis empresarials decisions sobre infraestructures crítiques, estàndards tecnològics o prioritats d'inversió que afecten directament el model de desenvolupament. Això no acaba d'encaixar amb el marc de Rodrik: lluny d'ampliar l'espai democràtic, el redueix, ja que consolida regles difícils de revertir i desplaça el conflicte fora del debat públic.

Ara bé, rebutjar aquesta deriva no implica descartar la col·laboració amb el sector privat. Rodrik no proposa un retorn a l'estatisme clàssic ni a la planificació tancada, sinó una repolitització conscient de l'economia. En sectors d'alta complexitat tècnica –energia, digitalització, indústria avançada–, el coneixement rellevant es troba, en gran manera, en mans privades. Pretendre governar aquests àmbits sense interacció estructurada amb empreses i operadors és tan ingenu com fer-ho sense regles clares. La qüestió central és qui defineix els objectius, qui controla la informació i qui assumeix la responsabilitat última.

Des d'aquest enfocament, la CPP només és compatible amb la democràcia quan compleix tres condicions. En primer lloc, ha d'estar subordinada a objectius públics explícits, definits políticament i no derivats de la lògica del mercat. En segon lloc, ha de contribuir a augmentar la capacitat estatal transferint coneixement, enfortint institucions i evitant dependències irreversibles. I, en tercer lloc, ha d'operar sota mecanismes estrictes de transparència i rendició de comptes, de manera que el conflicte d'interessos no s'oculti, sinó que es gestioni obertament.

Rodrik aporta aquí una advertència clau: l'eficiència econòmica no pot ser l'únic criteri d'avaluació. Una política pot ser eficient a curt termini i, al mateix temps, erosionar la legitimitat democràtica i la sobirania reguladora. Aplicat a la CPP, això implica reconèixer que certs guanys d'eficiència poden tenir costos polítics elevats si consoliden asimetries de poder o limiten la capacitat futura de decisió col·lectiva.

Aquest punt resulta especialment rellevant en el context actual de transició energètica i digital. La temptació de delegar en grans actors privats la planificació d'infraestructures crítiques és alta, precisament perquè l'Estat arriba debilitat després de dècades de retirada estratègica. Però, seguint Rodrik, aquesta delegació només és virtuosa si forma part d'una estratègia deliberada de reconstrucció de capacitat pública. En cas contrari, la CPP es converteix en una coartada per a la renúncia política.

El límit del plantejament de Rodrik apareix quan el problema desborda el marc nacional. La crisi climàtica, les cadenes de valor globals o les plataformes digitals obliguen a pensar en escales de governança més complexes. Tanmateix, fins i tot en aquests casos la seva lliçó segueix sent vàlida: sense institucions públiques fortes, capaces de coordinar, regular i aprendre, la col·laboració amb el sector privat no corregeix els errors del mercat, sinó que els institucionalitza.

En definitiva, la CPP no és ni una panacea ni un tabú. És un instrument polític que pot reforçar o debilitar la democràcia segons com es dissenyi. El repte no consisteix a multiplicar acords, sinó a reconstruir estats capaços de decidir quan, com i per què col·laborar. Només així la CPP pot deixar de ser un substitut de la política i convertir-se en una eina al seu servei.

ACCIÓ CONCERTADA SOCIAL DAVANT ELS TRIBUNALS

- **Publicació:** «A vueltas con la acción concertada: un régimen fallido para la prestación no contractual de servicios de cuidados», *Cuadernos de Derecho Local*, n. 69, octubre del 2025. Disponible a: <https://gobiernolocal.org/cuadernos-de-derecho-local-no-69/>
- **Autora:** Rosario Leñero Bohórquez, professora contractada doctora de la Universitat de Huelva.
- **Síntesi:** Francesc José María Sánchez, jurista i director general del Consorci de Salut i Social de Catalunya.

SÍNTESI DE LA IDEA

La denominada acció concertada social, impulsada per les comunitats autònomes com a fórmula no contractual per a la prestació de serveis d'atenció a les persones, té una base jurídica feble, construïda a partir d'una interpretació errònia de la Directiva de Contractació Pública. La superposició de fonts normatives –europea, estatal i autonòmica– ha generat una notable inseguretat jurídica i una litigiositat intensa, fins al punt que els tribunals han qualificat, sistemàticament, aquestes fórmules com a veritables contractes públics. El veredict de l'autora és inequívoc: ens trobem davant d'un règim fallit.

L'ambigüitat del marc europeu

El punt de partida és la dificultat intrínseca del marc europeu. Els serveis socials encarnen la dimensió social de la ciutadania i s'inspiren en el principi de solidaritat, però, a vegades, la seva prestació es duu a terme amb participació privada, cosa que els situa en la categoria de «serveis econòmics d'interès general», amb una regulació de baixa intensitat. El problema és que el Tribunal de Justícia de la Unió Europea (TJUE), l'últim àrbitre d'aquesta qüestió, està lluny d'oferir una doctrina coherent. Els pronunciaments sobre el transport sanitari d'urgència prestat per entitats de voluntariat –STJUE de desembre del 2014 i CASTA de gener del 2016– il·lustren bé aquesta vacil·lació.

Pel que fa al concepte de contracte públic, l'autora subratlla el seu caràcter funcional en el dret europeu: és un contracte públic tot negoci jurídic sinal·lagmàtic en què el prestador rep una contraprestació econòmica, encara que es limiti al reemborsament de despeses. Aquest enfocament ha ampliat enormement l'àmbit de la contractació i ha absorbit negocis que abans es cobrien sota la figura del conveni. Hi ha, però, un límit rellevant: no hi ha contracte públic quan no hi ha selecció entre diferents ofertes, tal com van precisar les sentències Falk Pharma i Tirkonnen. El matís de la selecció competitiva es convertirà en l'eix argumental de l'article.

La lectura equívoca del considerant 114

El nucli argumental de l'article resideix en la crítica a com el legislador autonòmic ha interpretat el considerant 114 de la Directiva 2014/24, que afirma que els estats membres «continuen tenint llibertat per prestar per si mateixos aquests serveis o organitzar els serveis socials de manera que no sigui necessari celebrar contractes públics». La professora Leñero demostra que aquesta clàusula no es pot llegir com una excepció sectorial a la normativa de contractació, sinó com la simple constatació que qualsevol activitat que no impliqui una selecció competitiva d'operador econòmic queda fora del seu àmbit d'aplicació. La distinció és cardinal: l'exclusió té una base conceptual, no sectorial.

La Llei 9/2017 de contractes del sector públic va reconèixer la competència autonòmica per legislar sobre instruments no contractuals (disposició addicional 49a), i les comunitats autònomes la van utilitzar per articular els seus propis dissenys d'acció concertada. L'objectiu pràctic era blindar el paper del tercer sector, superar les limitacions de la contractació reservada i dotar-se de procediments més flexibles. Tanmateix, l'autora posa de manifest que la majoria d'aquests dissenys autonòmics configuren processos de concurrència competitiva, i, davant del dret europeu, això els converteix en autèntics contractes públics. Tan sols quedaria fora d'aquesta qualificació aquella modalitat en què és el mateix usuari qui selecciona directament l'entitat prestadora, sense intervenció competitiva de l'Administració.

La resposta dels tribunals

L'escenari d'inseguretat jurídica ha generat intensos litigis que l'article repassa amb detall. Les sentències del TJUE en els assumptes ASADE I i ASADE II –relatives a decrets de la Comunitat Valenciana i d'Aragó– són el referent central. En aquestes sentències, el TJUE fa una tasca quasi normativa: declara que la denominació d'instrument no contractual no el vincula, considera que les regulacions valencianes tenen característiques pròpies del contracte públic i, al mateix temps, reinterpreta l'article 77 de la Directiva 2014/24 per admetre que es podrien reservar determinats contractes a entitats sense ànim de lucre en aplicació dels principis d'eficiència pressupostària.

Aquesta doctrina ha estat de difícil digestió per als tribunals nacionals. Els tribunals superiors de justícia de València i Aragó van arribar a una conclusió paradoxal: els acords d'acció concertada són contractes públics a efectes europeus quan el seu valor supera els 750.000 euros, però no ho són a cap efecte per a la LCSP. En l'àmbit dels tribunals administratius de recursos contractuals, l'evolució ha estat similar: després d'una etapa inicial en què es rebutjaven els recursos perquè es consideraven la matèria exclosa de la contractació pública, el Tribunal Català, el Tribunal Gallec i el Tribunal Administratiu Central de Recursos Contractuals han acabat analitzant les convocatòries autonòmiques confrontant-les amb l'LCSP per concloure que constitueixen processos competitius de selecció subjectes a les seves exigències.

L'STS de 10 de març del 2026: tancament d'etapa

Amb posterioritat a la publicació d'aquest article, el Tribunal Suprem ha dictat la Sentència 1181/2026, de 10 de març, que aborda directament si l'acció concertada està subjecta a la normativa contractual. L'alt tribunal aplica la doctrina del TJUE al Decret 181/2017 de la Comunitat Valenciana i estableix una doctrina que confirma, i completa, el diagnòstic de Leñero.

El Tribunal Suprem ha conclòs que els concerts socials basats en la selecció de la millor oferta mitjançant concurrència competitiva tenen la consideració de contractes públics, amb independència del seu valor estimat, cosa que supera el llindar dels 750.000 euros prèviament establerts; que és possible la reserva a entitats sense ànim de lucre; que la retribució ha de garantir la indemnitat patrimonial de les entitats concertades; que el criteri d'implantació territorial no és admissible com a criteri d'adjudicació; que es pot pactar una durada superior a quatre anys, i que no és aplicable l'exigència que l'entitat no hagi rebut un contracte similar en els tres anys anteriors.

Aquesta sentència tanca una etapa normativa marcada pel mal disseny de l'acció concertada i per la consegüent inseguretat jurídica. L'article de la professora Leñero va anticipar amb claredat aquesta conclusió, i la resolució del Tribunal Suprem la corrobora plenament. Per tant, encaixa de manera natural com a epíleg de l'anàlisi acadèmica: allò que l'article diagnosticava com un règim fallit, l'alt tribunal ho certifica jurídicament.

Rellevància per als directius públics

En conclusió, Leñero encerta tant en el diagnòstic com en les conseqüències. Però, amb tot, la qüestió de fons continua pendent. El teixit d'entitats del tercer sector acreditades en la prestació de serveis a les persones no encaixa bé en els procediments estàndard de selecció competitiva de la millor oferta. La necessitat de trobar instruments eficaços que respectin, alhora, la normativa de contractació i les característiques específiques d'aquest sector –amb les seves lògiques de solvència tècnica acreditada, registre oficial i implantació territorial– constitueix el veritable repte regulatori al qual s'enfronten els legisladors i els gestors públics.

REPTES DE LA INDUSTRIALITZACIÓ DE L'HABITATGE

- **Publicació:** «The Potential Role of Modern Methods of Construction in Addressing Systemic Supply Issues», publicació de l'UK Collaborative Centre for Housing Evidence, abril del 2023. Disponible a: https://housingevidence.ac.uk/wp-content/uploads/2024/01/20230310_MMC_PayneSerin_V4.pdf
- **Autors:** Sarah Payne, de la Universitat de Sheffield, i Bilge Serin, de la Universitat de Glasgow.
- **Síntesi:** Montserrat Pareja-Eastaway, doctora en Economia, professora a la Universitat de Barcelona i codirectora de la Càtedra Barcelona Estudis Habitatge.

SÍNTESI DE LA IDEA

La industrialització de la construcció es presenta cada vegada més com una via per augmentar l'oferta d'habitatge. Tanmateix, la seva expansió depèn menys de la tecnologia disponible que de la capacitat institucional per crear marcs de finançament, regulació i cooperació publicoprivada capaçs de sostenir-ne el desenvolupament a gran escala.

La dificultat per augmentar l'oferta d'habitatge s'ha convertit en un dels principals reptes de les polítiques urbanes contemporànies. A moltes ciutats europees, el creixement de la demanda residencial no ha anat acompanyat d'un augment suficient de la construcció d'habitatges. En aquest context, els Modern Methods of Construction (MMC) –que inclouen diverses formes de construcció industrialitzada, prefabricació o producció modular fora d'obra– han començat a guanyar protagonisme en el debat internacional sobre les polítiques d'habitatge.

Ara bé, malgrat el seu potencial i el creixent interès polític i acadèmic que desperten, la seva adopció continua sent limitada, i és precisament en aquesta paradoxa en la qual se centren les autores d'aquest informe. A partir d'una revisió internacional d'evidències, analitzen el paper que els MMC poden desenvolupar en l'augment de l'oferta d'habitatge i les condicions institucionals, organitzatives i financeres que expliquen la seva major o menor implantació.

Les autores mostren que el desenvolupament dels mètodes industrialitzats respon a una combinació complexa de factors que, alhora, n'impulsen i en limiten l'expansió. Entre els principals factors impulsors destaquen la creixent escassetat de mà d'obra qualificada en el sector de la construcció, la necessitat de millorar la productivitat d'un sector històricament poc innovador i la pressió política per augmentar la producció d'habitatge en contextos urbans caracteritzats per dèficits persistents d'oferta. A tot això, també s'hi sumen els objectius de sostenibilitat ambiental, que han contribuït a reforçar l'interès per sistemes constructius potencialment més eficients en l'ús de recursos i amb un major control dels processos de producció.

No obstant això, juntament amb aquests factors favorables, l'informe també identifica un conjunt significatiu de barreres estructurals que dificulten l'expansió dels MMC, com ara la fragmentació del sector de la construcció, la limitada capacitat industrial existent a molts països, la incertesa reguladora al voltant dels nous sistemes constructius, i la persistència de models organitzatius i contractuals dissenyats per a processos constructius tradicionals.

Des d'aquesta perspectiva, se subratlla que la difusió dels MMC depèn menys de la disponibilitat de solucions tecnològiques que de l'existència de condicions institucionals i organitzatives capaces

de sostenir el seu desenvolupament a gran escala. En particular, qüestions com l'estabilitat de la demanda, l'organització de les cadenes de producció, els mecanismes de finançament i el paper del sector públic emergeixen com a elements clau per comprendre les possibilitats reals d'expansió d'aquests sistemes constructius.

Entre aquestes qüestions, destaca especialment el paper que exerceixen els mecanismes de finançament. Tot i que els mètodes moderns de construcció prometen millores substancials en termes d'eficiència productiva, el seu desplegament a gran escala s'enfronta a un obstacle fonamental: els models de finançament existents van ser dissenyats per a processos constructius tradicionals i no s'adapten fàcilment als sistemes de producció industrialitzada. En el model convencional de promoció immobiliària, el finançament d'un projecte residencial s'articula, habitualment, a través del préstec promotor, emparat per garanties hipotecàries vinculades al sòl i al mateix procés d'edificació. Aquest esquema funciona relativament bé quan la major part del valor del projecte es genera directament a l'obra. Tanmateix, en els sistemes de construcció industrialitzada, una part significativa del procés productiu –i, per tant, del valor generat– es desplaça cap a la fàbrica. Això introdueix una dificultat evident per a les entitats financeres.

Algunes anàlisis recents han començat a explorar paral·lelismes amb altres sectors econòmics que han desenvolupat sistemes de finançament adaptats a la producció d'actius complexos i de llarga durada. Un exemple especialment il·lustratiu és el de la construcció naval: l'actiu (el vaixell) es finança al llarg del procés de fabricació mitjançant pagaments esglaonats vinculats a fites de construcció, i, a més, constitueix per si mateix la principal garantia per al finançament. A més, aquest model es basa en instruments com ara el *leasing* especialitzat, la participació d'entitats públiques de crèdit o esquemes de finançament estructurat, els quals permeten distribuir els riscos entre els diferents actors del procés productiu.

La comparació resulta especialment suggeridora perquè posa de manifest una paradoxa significativa. L'habitatge, sobretot l'habitatge assequible, és una infraestructura essencial de llarga durada, amb demanda estructural i valor econòmic estable; malgrat tot, sovint continua finançant-se mitjançant esquemes propis de la promoció immobiliària tradicional, dissenyats per a projectes puntuals i no per a sistemes productius industrialitzats.

La industrialització de la construcció no es pot entendre únicament com un canvi tecnològic dins del sector privat, sinó com una transformació més àmplia del sistema de producció d'habitatge, en la qual les polítiques públiques desenvolupen un paper decisiu. Cal generar volums de demanda estables que justifiquin les inversions industrials necessàries. A diferència de la construcció tradicional, la industrialització requereix economies d'escala i continuïtat en la producció, fet que implica reduir la incertesa associada a projectes individuals i cicles immobiliaris altament volàtils. En aquest context, les administracions públiques són actors clau per estabilitzar la demanda, ja sigui mitjançant programes d'habitatge públic, compromisos de compra a llarg termini, o instruments de planificació que permetin anticipar volums de producció sostinguts i facilitar el desenvolupament de capacitats industrials en el sector.

En conclusió, la construcció industrialitzada planteja la necessitat d'explorar noves formes de cooperació entre el sector públic i el sector privat. Les col·laboracions publicoprivades poden contribuir a distribuir els riscos associats a la innovació productiva, facilitar la mobilització de finançament a llarg termini i promoure la creació de capacitats industrials en el sector de l'habitatge. En aquest sentit, la col·laboració institucional no només pot afavorir la viabilitat econòmica d'aquests nous sistemes constructius, sinó també orientar-ne el desenvolupament cap a objectius d'interès públic, com ara l'augment de l'oferta d'habitatge assequible o la millora de la sostenibilitat ambiental del parc residencial.

CONSTRUINT FUTUR

En aquesta pàgina oferim una selecció dels treballs sorgits de les diferents convocatòries competitives de l'Observatori Social de la Fundació «la Caixa» que poden ser d'especial interès

EMERGÈNCIA CLIMÀTICA I CIUTADANIA: QUÈ ENS MOU (I QUÈ ENS FRENA)

Cintia Díaz-Silveira, Universitat Rey Juan Carlos; María Luisa Vecina, Universitat Complutense; María Alonso-Ferres, Universitat de Granada, i Francisco Burgos, Universitat Rey Juan Carlos.

La percepció de la crisi climàtica és alta, però l'acció continua sent limitada. Aquest estudi revela com les emocions, les creences i els factors socials influeixen en la nostra resposta davant del repte ambiental.

En un context internacional d'inestabilitat creixent i de retrocessos en els compromisos ambientals, és fonamental conèixer com la ciutadania percep i sent la crisi climàtica. Aquest estudi analitza els resultats d'una enquesta a una mostra representativa de 1.912 persones residents a Espanya, amb l'objectiu d'explorar les actituds i emocions davant la crisi climàtica, així com els factors sociodemogràfics i psicològics que s'associen a la conducta proambiental. Així, es presenten dades clau sobre els vincles existents entre les emocions manifestades davant el canvi climàtic i el comportament proambiental. Els resultats revelen alts nivells de percepció de la gravetat del canvi climàtic, preocupació, ira, tristesa i agència climàtica –sentir-se capaç d'influir positivament en la crisi climàtica–, així com nivells d'ecoansietat baixos. Pel que fa a les conductes proambientals (reciclar, estalviar aigua, utilitzar el transport públic, assistir a manifestacions pel clima, etc.), només el 26 % de les persones enquestades declaren seguir-les sovint. Des d'una perspectiva sociodemogràfica, les persones que presenten nivells més alts de conducta sostenible tendeixen a ser dones més grans de cinquanta anys, amb alt nivell educatiu i una ideologia política de caràcter progressista. S'observa que la satisfacció amb la vida i l'agència climàtica també s'associen a un grau més elevat de conducta proambiental, mentre que l'afartament climàtic es relaciona amb un grau més baix d'aquesta conducta.

INFLUÈNCIA DEL PROFESSORAT EN EL CONSUM DIGITAL DELS ALUMNES

Daniel Barredo Ibáñez, Universitat de Màlaga; Miguel Garcés Prettel, Universitat Tecnològica de Bolívar (Colòmbia); Lucía Caro Castaño, Ana Merchán i Silvia Vega, Universitat de Cadis; Yanin Santoya-Montes, Universitat Simón Bolívar (Colòmbia), i Jesús Arroyave, Universitat del Nord (Colòmbia).

Consumir de manera responsable continguts mediàtics –incloent-hi els de les xarxes socials– implica prestar atenció a com s'interpreten i s'utilitzen aquests continguts, de manera que es tingui en compte com incideixen en el benestar propi, en el dels altres i en l'entorn. Factors com ara l'edat, el nivell de formació o el fet de pertànyer a un grup vulnerable poden influir en el tipus de consum. En el cas dels menors d'edat, a més de l'entorn familiar i social, el centre educatiu pot ser un àmbit decisiu per incentivar un consum de continguts mediàtics més responsable. Per a l'elaboració d'aquest estudi, es va administrar una enquesta a 804 menors d'entre deu i quinze anys residents a Espanya, centrada en un concepte clau: la comunicació pedagògica positiva i la seva influència en el consum de mitjans i xarxes socials. Els resultats assenyalen el predomini de dues tendències. D'una banda, els menors que consideren que mantenen una comunicació més positiva amb el professorat solen consumir continguts relacionats amb el sentit de la vida, la cultura, l'educació i el suport social. De l'altra, els que informen d'interaccions menys positives tendeixen a consumir continguts de caràcter sensacionalista o violent i a participar més que els primers en les xarxes socials. Aquests resultats posen de manifest el paper clau del professorat en les campanyes d'alfabetització mediàtica, gràcies a la seva aportació d'eines emocionals i cognitives.

Article complet a:

<https://elobservatoriosocial.fundacionlacaixa.org/es/-/profesorado-contenidos-digitales>

