ANUARI TERRITORIAL DE CATALUNYA



directors:
Juli Esteban
Àlex Tarroja

SCOT
SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI

ANUARI TERRITORIAL DE CATALUNYA

2003

ANUARI TERRITORIAL DE CATALUNYA

2003

directors:
Juli Esteban
Àlex Tarroja

SCOT
SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI

Direcció
Juli Esteban
Àlex Tarroja

Coordinació
Àlex Tarroja

Consell de Redacció
Xavier Boneta
Maria Herrero
Àlex Tarroja

Equip de redacció
Josep Báguena (JBL)
Xavier Boneta (XBL)
Maria Herrero (MHC)
Anna Jiménez (AJF)
David Mongil (DMJ)
Alfons Olmo (AOB)
Sergi Saladié (SSG)
Àlex Tarroja (ATC)
Manuela Tomàs (MTL)

Documentació
Llista [TERRITORI] (Àlex Tarroja)
Sergi Saladié

Col·laboracions especials
Jordi Cañas
Margarida Castañer
Jordi Julià
Joan Nogué
Ricard Pié
David Saurí
Josep Vila

Infografia
Montse Ferrés

Maquetació
Lúcida Gràfics

Pictogrames
Dièdric

Coberta
Map Jockey Àlex Tarroja
A partir del mapa comarcal 1:50.000
de l'Institut Cartogràfic de Catalunya

Correcció d'estil
Anna Jolis

Impressió
Limpergraf, S.L.

Els continguts d'aquest llibre són el resultat d'un conveni de col·laboració entre la Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT) i la Diputació de Barcelona

© Societat Catalana d'Ordenació del Territori,
filial de l'Institut d'Estudis Catalans
Carrer del Carme, 47. 08001 Barcelona

Primera edició: octubre de 2004
Tiratge: 1.500 exemplars

ISBN: 84-7283-746-7
Dipòsit legal: B. 40145-2004

Són rigorosament prohibides, sense l'autorització escrita dels titulars del *copyright*, la reproducció total o parcial d'aquesta obra per qualsevol procediment i suport, incloent-hi la reprografia i el tractament informàtic, la distribució d'exemplars mitjançant lloguer o préstec comercial, la inclusió total o parcial en bases de dades i la consulta a través de xarxa telemàtica o d'Internet. Les infraccions d'aquests drets estan sotmeses a les sancions establertes per les lleis.

Sumari

Presentació
Margarida Castañer 7

Com es va fer l'Anuari territorial? (*the making off*)
Àlex Tarroja 9

REFLEXIONS SOBRE ELS FETS MÉS DESTACATS DE L'ANY

Els fets més destacats de l'any
Juli Esteban 23

Massa bosc?
Jordi Cañas 28

Eix viari Vic-Olot per Bracons
Margarida Castañer i Josep Vila 32

Territori i habitatge
Maria Herrero 34

Una política ferroviària per a Catalunya
Jordi Julià 40

Llocs buits, paisatges ignorats
Joan Nogué 44

Salvem la costa?
Ricard Pié 46

Noves alternatives en les polítiques de l'aigua a Catalunya
David Saurí 49

125 TRANSFORMACIONS I PROJECTES TERRITORIALS

Mapa de localització de les entrades 53

Àmbits temàtics dels articles 54

1 Abocador de l'Espluga de Francolí 55

2 Abocador de Tivissa 57

3 Abocador de Vacamorta (Cruïlles) 59

4 Abocament de purins 61

5 Acord per a un govern catalanista i d'esquerres 63

6 Aeròdrom i timoneda d'Alfés 65

7 Aeroport de Barcelona (El Prat) 68

8 Aeroport de Girona-Costa Brava 73

9 Aeroport de Reus 75

10 Autovia Horta-Cerdanyola, túnel d'Horta 78

11 Autovia N-II i autopista A-7 a les comarques de Girona 80

12 Autovia N-II, tram de la Panadella 82

13 Autovia N-260, variant de Castellfollit 84

14 Autovia N-340, desdoblament a Tarragona 85

15 Autovia orbital, quart cinturó 87

16 Camp de golf de Vilanera (l'Escala) 90

17 Camp de golf Torrebonica (Terrassa) 96

18 Canal Segarra Garrigues 98

19 Carretera B-500 per la Conreria 100

20 Carretera N-152, Collada de Toses 101

21 Carretera Vic-Olot, Túnel de Bracons 102

22 Centrals tèrmiques. Introducció 107

23 Central tèrmica a Riba-roja d'Ebre 108

24 Central tèrmica a Vandellòs-l'Hospitalet de l'Infant 109

25 Central tèrmica del Port de Barcelona 111

26 Centrals tèrmiques de Tarragona 112

27 Centrals eòliques. Introducció 113

28 Centrals eòliques a l'Alt Empordà 116

29 Centrals eòliques a la Serra del Tallat 118

30 Centrals eòliques a la Terra Alta 120

31 Centrals eòliques al Priorat i el Baix Camp 123

32 Centrals eòliques als ports de Barcelona i Tarragona 126

33 Centrals eòliques al Coll de l'Alba 127

34 Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès 129

35 Consorci del Camp de Tarragona 131

36 Consorci per a la protecció integral del Delta de l'Ebre (CPIDE) 134

37 Contaminació atmosfèrica al Camp de Tarragona 136

38 Debat Costa Brava 138

39 Depuradora del Delta del Llobregat 140

40 Edició d'Aquí, No! Els conflictes territorials a Catalunya 141

41 Espai d'interès natural, Castell-Cap Roig 143

42 Espai obert, Cinc Sènies 145

43 Espai obert, entorn del Parc de l'Agulla 147

44 Espai obert, Gallecs 148

45 Espai obert, Pinya de Rosa 149

46 Espai obert, Torre Negra 150

47 Estació d'esquí de Vaquèira 152

48 Estació d'esquí i urbanització a la vall Fosca 154

49 Euroregió de l'Arc Mediterrani 155

50 Exposició Hipercatalunya-territoris de recerca 157

51 Ferrocarril d'alta velocitat, tram Saragossa-Lleida 148

52 Ferrocarril d'alta velocitat, tram dels túnels de la Riba i Montblanc 160

53 Ferrocarril d'alta velocitat. Estació del Camp de Tarragona 162

54 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a l'Alt Penedès 164

55 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat al Baix Llobregat 166

56 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a l'aeroport de Barcelona 168
57 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a Barcelona 170
58 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat al Vallès 172
59 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a Girona 174
60 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a Figueres 176
61 Ferrocarril d'alta velocitat, tram Figueres-Perpinyà 178
62 Ferrocarril de rodalies RENFE 180
63 Ferrocarril del corredor mediterrani 182
64 Ferrocarril línia Vic-Puigcerdà 184
65 Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya 186
66 Habitatge 188
67 Habitatge, okupació 195
68 Incendi forestal a Maçanet de la Selva 197
69 Incendi forestal a Sant Llorenç Savall 199
70 Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya (IAAC) 202
71 International thermonuclear experimental reactor (ITER) 203
72 Línia elèctrica Sentmenat-Bescanó-Baixàs 206
73 Llei de grans ciutats 207
74 Llei de mobilitat 209
75 Llei de muntanya 211
76 Llei d'organització comarcal, modificació 212
77 Llei d'urbanisme, Reglament parcial 214
78 Llei, Carta municipal de Barcelona 216
79 Lleis de residus 218
80 Metro, Línia 9 219
81 Metro, Línia 11 221
82 Metro, Línia 12 222
83 Metro, Línies 3, 4, 5 i altres 223
84 Parc fluvial del Besòs 225
85 Parc Natural de l'Alt Pirineu 227
86 Parc Natural de l'Estany de Banyoles 229
87 Parc Natural del Cap de Creus 230
88 Parc Natural del Delta de l'Ebre 232
89 Parc Zoològic del Vallès 234
90 PAUM de Vic 235
91 Pla Director Territorial de l'Alt Penedès 237
92 Pla Director de les Activitats Industrials i Turístiques del Camp de Tarragona 240
93 Pla director de la Vall d'Hebron 242
94 Pla director de mobilitat i d'ordenació de sòls del Maresme 243
95 Pla director territorial de l'Empordà 244
96 Pla estratègic metropolità de Barcelona 246
97 Pla hidrològic nacional 248
98 Pla territorial parcial del camp de tarragona 255
99 Plaça de les Glòries 257
100 Plaça Lesseps 260
101 Política Agrària Comuna, reforma 262
102 POUM de la Seu d'Urgell 264
103 POUM de Salou 266
104 POUM de Sant Joan de Vilatorrada 268
105 POUM de Tortosa 270
106 POUM de Vilafranca del Penedès 273
107 POUM i PAUM de Terrassa 275
108 Riera d'Arenys de Munt, canalització 278
109 Seminari: Estratègies territorials 280
110 Transformació urbana, 22@ Poblenou 282
111 Transformació urbana de la façana litoral de Tarragona 284
112 Transformació urbana de la Gran Via 285
113 Transformació urbana, barri de Santa Caterina 287
114 Transformació urbana, casernes de Sant Andreu 288
115 Transformació urbana, Ciutat de la Justícia 290
116 Transformació urbana, Fòrum 2004 291
117 Tramvia del Baix Llobregat 293
118 Tramvia del Besòs 296
119 Trobada d'entitats en defensa del territori i Declaració de Figueres 298
120 Urbanització a l'Aldea 301
121 Urbanització de Cala Banys, Cala Marcona i Sant Quirze 302
122 Urbanització de Fluvianàutic (Sant Pere Pescador) 303
123 Urbanització del Gorg de Creixell 306
124 Urbanització Parc Samà 308
125 Xarxa de custòdia del territori 310

ÍNDEXS ALFABÈTICS

Índex de topònims 315
Índex d'antropònims 321
Índex d'institucions 325
Acrònims 331

Com es va fer l'Anuari territorial? (*the making off*)

Àlex Tarroja

Notes metodològiques per al maneig de l'Anuari

Lector, lectora, tens a les teves mans el primer Anuari territorial de Catalunya. El volum és gruixut i prou dignament editat. Penses que tens prou sort que no et cal llegir-lo d'una tirada de la primera a la darrera pàgina, perquè no es tracta de cap novel·la de la que n'esperis el desenllaç al darrer capítol. Més aviat ve a ser com una col·lecció de contes breus amb gèneres que van de la tragèdia a la comèdia, que et convida a fer *zàpping* ara per aquí i ara per allà, fullejant avui una entrada, potser demà una altra. Potser algun dia, entre tema i tema, vagis a parar a aquest *making off, com es va fer* o, per ser més polits, notes metodològiques.

El títol ja et diu que aquest article no et parlarà de cap conflicte, de cap projecte, ni de cap transformació del territori. Efectivament, resulta que l'equip que ha fet tota la feinada que hi ha darrera d'aquesta publicació s'ha entestat en què, com que aquest és el primer anuari territorial, caldria que algú –i a l'acte em posaven la pistola al pit– escrivís unes notes metodològiques explicant alguns dels criteris i de les decisions que es van prendre al llarg de la seva redacció. Una cosa així com: per què hem fet les coses d'una determinada manera i no d'una altra? Al final m'han convençut –poden donar fe que no ha estat fàcil!– de què potser sí que calia aclarir alguns aspectes de la metodologia de redacció de l'Anuari o donar algunes claus de lectura.

Lector, si ets prou agosarat i pacient, aquí hi podràs trobar "tot allò que sempre has volgut saber i mai has gosat preguntar sobre l'Anuari territorial de Catalunya 2003". Ve a ser com aquell DVD que acompanya l'edició especial d'una pel·lícula i on t'expliquen com es van fer els efectes especials o com es van rodar determinades escenes. A la manera de l'Anuari, hi trobaràs diverses lectures. Llegit d'una tirada hi trobaràs la narració del *making off* –com es va fer– de l'Anuari i els "actors" que hi ha al darrera de la publicació. Si per contra prefereixes seguir espigolant entre el reguitzell de *frequently asked questions* que venen tot seguit, hi trobaràs algunes respostes que poden resultar-te útils per aclarir perquè hem fet l'Anuari així i no d'una altra manera, quins han estat els criteris i decisions presos en cada part del procés, de l'estructura i dels continguts.

Com va sorgir la idea de fer l'Anuari Territorial?

Bé, tot comença un ja remot 10 juliol del 2002. Entre els calors, els estressos i els mil embolics propis de les dates, vaig rebre una d'aquelles trucades insòlites i inesperades que et deixen desconcertat: **Jordi Cañas** preparava una candidatura a la Junta de la Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT) i em proposava que, d'una manera o altra, vinculéssim la llista de correu [territori] a la SCOT. No vaig dubtar ni un moment a embrancar-me en l'aventura.

La llista [territori] havia començat a funcionar a primers del 2001, després d'un bon temps rumiant la idea però sense atrevir-me a donar el pas. La idea amb què va sorgir la llista era crear un espai de

debat públic sobre temes territorials i per informar sobre cursos, jornades o publicacions. Per aquelles casualitats de la vida, l'inici de la llista va coincidir amb la presentació de l'informe de la comissió d'experts sobre el model d'organització territorial de Catalunya i em va semblar que fer circular per la llista les noticies de premsa sobre l'informe podia servir per engrescar la gent a debatre. De debat potser no se'n va suscitar tant com hauria volgut, però ves per on, el dossier diari de premsa sobre qüestions territorials es va convertir en una de les principals raons de ser de la llista. Fins el punt que ara els més de 960 participants a [territori] rebem una vintena llarga de missatges diaris, més de la meitat dels quals corresponen al seguiment de l'actualitat territorial a través de la premsa. Ben bé una dotzena de temes diferents sobre territori cada dia als diaris, que vol dir una trentena llarga d'articles al dia si tenim en compte que en cada missatge s'apleguen els articles apareguts als diferents diaris. Sens dubte que els temes territorials, que ben sovint vol dir els conflictes territorials, estan de plena actualitat a l'opinió pública!

Però deixem la llista i tornem al que toca avui, l'Anuari. El setembre, després de les vacances, ja se sap que és un mes de tornar amb idees i d'arrencar nous projectes. I aquell setembre **Juli Esteban** va tornar amb una proposta de projecte per a la nova Junta de la SCOT ben engrescador: com que la llista [territori] ens donava una abundant collita anual de notícies d'actualitat territorial, només que batéssim –altrament, separar el gra de la palla–, garbelléssim i passéssim per una mena de molí fariner –o sigui, redactéssim de forma sintètica– aquestes notícies, tindríem una excel·lent visió resumida de conjunt de les principals transformacions, els projectes i els conflictes del territori a Catalunya i de la seva evolució al llarg del temps; una mena d'anuari del territori de Catalunya. Érem conscients que hauríem de passar moltes vicissituds abans que fos *al sac i ben lligat*, però la idea era prou atractiva com per anar a l'era a empolsegar-se. Així que no vam dubtar de posar-nos a treballar-hi.

Què es proposa l'Anuari?

La idea del Juli Esteban era, ni més ni menys, que produir aquell "petit" valor afegit sobre la informació de la llista [territori] que significaria el salt de la informació que ens proporciona cada dia la premsa, al coneixement que suposaria una elaboració endreçada, seleccionada, sistematitzada i sintetitzada dels principals temes d'actualitat, acompanyada d'uns articles d'opinió més valoratius. En definitiva, un intent d'aportar coneixement i sistematització sobre un tema d'actualitat –les transformacions i els conflictes del territori– en què la informació d'actualitat diària comença a desbordar-nos.

El mateix Juli Esteban ho escrivia, poc després, de forma més clara i entenedora impossible en el primer esborrany del projecte.

> *Una publicació anual que reculli els fets més importants que han succeït al llarg de l'any, presenti les seqüències dels processos més significatius que s'han desenvolupat dintre del termini anual i faci una avaluació conjunta dels esdeveniments. Al cap d'un cert temps d'elaboració i publicació d'aquest anuari, l'avaluació podrà incloure també consideracions sobre la dinàmica positiva o negativa que els fets de l'any representen per al territori.*
>
> *La finalitat de l'anuari és facilitar informació de fàcil accés sobre l'evolució del territori, que pugui ser d'utilitat com a primer material per a estudiosos d'aquesta, i que també serveixi en general per mantenir la memòria dels fets que tenen transcendència per a l'esdevenir territorial.*

Amb aquest plantejament, l'Anuari tindria dues lectures. Any a any, oferiria una panoràmica de l'actualitat, de les principals transformacions, projectes o conflictes d'aquell moment històric. Però a mesura que es succeïssin les edicions –perquè l'Anuari té voluntat de continuïtat en el temps–, pren-

dria una lectura encara més interessant: com ha evolucionat un mateix cas en el temps? Quina mena de temes o problemes van adquirint nou protagonisme amb el pas dels anys? Vaja, el que en termes més científics en podríem dir una lectura sincrònica, els fets que passen alhora un mateix any, i una lectura diacrònica, l'evolució dels fets al llarg del temps. És clar que aquesta segona lectura encara falta, com a mínim, esperar a l'edició del proper Anuari.

Però encara n'hi ha més, perquè l'Anuari es proposava alhora tenir un doble vessant, amb dues parts de continguts ben diferenciades. D'una banda, el resum més aviat exhaustiu de les notícies d'actualitat de l'any, amb una voluntat de servir com a materials de base per a l'estudi i de memòria, i que per tant havia de ser el màxim possible d'*objectiva*, exposant de forma sintètica i fàcilment entenedora els fets succeïts sense entrar en valoracions; i d'altra, uns articles de valoració o d'opinió sobre els fets o problemàtiques que més han marcat l'any.

Com ha estat possible l'Anuari?

Per l'octubre ja teníem el projecte i ens les prometíem felices pensant que amb els dossiers diaris de premsa de la llista [territori] teníem una part important de la feina feta, la recollida d'informació de base. Però estava clar que per molt voluntarisme que hi posés l'atrafegada Junta de la SCOT, per redactar els articles de l'anuari ens calia encara alguna cosa més: poder contractar alguna persona. I per això ens calia un *sponsor*, algú a qui pogués interessar el producte resultant i estigués disposat a donar un suport econòmic, tant per contractar alguna persona com per, més endavant, molt més endavant, finançar l'edició dels materials.

Així que ens vam llançar a la piscina i vam proposar una col·laboració a l'Àrea de Cooperació de la Diputació de Barcelona. **Laia Claverol** –aleshores cap de l'Oficina de la Xarxa Barcelona Municipis de Qualitat– va acollir la proposta no només amb interès sinó també amb entusiasme; gràcies al seu suport, i al de **Carles Anglada** –aleshores coordinador de l'Àrea de Cooperació– al mes de març del 2003 ja teníem signat un conveni de col·laboració entre Diputació i SCOT per realitzar i editar l'anuari del 2003! Amb tantes facilitats, no podem més que estar agraïts!

La formalització del conveni ens va permetre contractar, poques setmanes després, a **Sergi Saladié** –geògraf de Vandellòs– per engegar tot el procés de classificació i tractament de la informació de base. Ja érem al maig... i estàvem una mica espantats perquè ja teníem les notícies de prop de la meitat del 2003 en una carpeta pendents de fer alguna cosa amb elles! A més, **Maria Herrero** –geògrafa del Guinardó– es va encomanar immediatament de l'entusiasme pel projecte –i sens dubte és qui més l'ha conservat en tot el llarg procés i ha estat peça clau de què arribés a bon port!!– i es va integrar, des d'un primer moment, en el petit grup de gent que vam començar a pensar com diantre es concretava l'anuari.

Així, pel mes de maig, amb la Maria i el Sergi, ja teníem configurat el primer equip de base que havia de concretar, engegar i coordinar el projecte, equip al que mesos després s'hi afegiria **Xavi Boneta** –politòleg de Lleida-, l'altra peça clau de l'equip en els mesos finals d'aquesta insensata aventura. Sempre amb el suport i supervisió de Juli Esteban i dels presidents de la SCOT, primer Jordi Cañas i després **Mita Castañer**.

El suport de la Diputació de Barcelona va fer possible tirar endavant el projecte i editar aquest volum, però sens dubte l'Anuari no hauria estat possible sense la dedicació abnegada i desinteressada, molt més enllà de l'exigible, molt sovint fora d'hores i, sobretot, entusiasta de totes i cadascuna de les persones que van anar participant en les diferents fases del projecte.

Per què l'Anuari tracta de casos concrets i no de qüestions sectorials?

Mes de maig, eufòria de la primavera i primeres calors, un bon moment per arremangar-se i posar-se mans a l'obra! Sobretot perquè el calendari ja començava a apressar. I la primera qüestió que ens neguitejava era: com classifiquem i presentem els temes de l'any? Ras i curt, l'any 2003 van passar per [territori] ni més ni menys que 3.133 informacions territorials!

Teníem dues alternatives. La primera era més estructurada, més racionalista si n'hi voleu dir: tractar l'actualitat territorial de l'any ben classificada per grans àmbits sectorials: què ha passat amb les carreteres, què ha passat amb les centrals eòliques, que ha passat amb les tèrmiques, que ha passat amb els espais d'interès naturals, etc., etc. L'altra era anar a la casuística, una per una: als projectes concrets, als conflictes un per un, lloc a lloc: Bracons i el seu túnel, Tivissa i el seu abocador, l'Escala i el seu camp de golf, etc.

Vam rumiar-nos molt els problemes i avantatges de cada plantejament i vam arribar a la conclusió que un anuari amb l'adjectiu de territorial havia de tenir el territori, els llocs, al seu centre. No estem dient que la importància de l'especificitat i singularitat dels llocs en la societat actual és un dels fets que ha posat el debat territorial al centre de l'opinió pública? El tractament sectorial presentava un risc: que els índexs dels anuaris fossin gairebé idèntics any rera any: carreteres, eòliques, camps de golf... I, en canvi, a tots plegats ens semblava que el mateix índex, el llistat dels temes tractats, havia de ser ja una primera lectura de l'Anuari que ens permetria, d'una ullada a una sola pàgina, fernos una idea de què ha passat al territori de Catalunya i, alhora, veure com canvien les problemàtiques i actuacions d'un any a un altre.

Així que vam optar per analitzar les transformacions del territori a partir d'una selecció de casos concrets d'actualitat, amb la pretensiosa pretensió d'anar al general a partir del concret. És clar que ens guardàvem una carta a la màniga: comptàvem amb el bloc de col·laboracions valoratives i d'opinió de la SCOT que havien d'encapçalar l'anuari i que eren un espai idoni per fer emergir reflexions sobre aspectes més generals o sectorials.

Però, com era previsible, l'opció pels casos concrets tampoc no havia de ser sempre fàcil, per posar un exemple: ves que haguéssim volgut fer un article per tots i cadascun dels projectes de centrals eòliques! O per totes i cadascuna de les carreteres de les que s'ha parlat durant l'any! O per tots els conflictes derivats de projectes d'urbanització! Era evident que s'imposava una selecció, parlar de cadascun d'aquests temes a través dels casos que havien generat més literatura durant l'any, però que s'imposava també una certa flexibilització del criteri en uns pocs casos: com en l'habitatge, en els articles introductoris per a les centrals tèrmiques i eòliques, o agrupar diferents projectes territorialment propers (les eòliques de l'Alt Empordà, les urbanitzacions de Lloret, etc. En altres situacions, en canvi, l'atenció al cas concret gairebé ens va portar al límit: com al tractar el ferrocarril d'alta velocitat per trams –cadascun amb una problemàtica específica–.

Com es van triar les cent vint-i-cinc entrades de l'Anuari?

Presa aquesta decisió, ja podíem començar a identificar què era un tema –un projecte, un conflicte– susceptible de convertir-se en entrada de l'Anuari i a classificar les notícies per possibles entrades. Fet i dit, 3.133 notícies es van convertir, de bones a primeres, en unes 350 carpetes, és a dir, uns 350 temes territorials del 2003 susceptibles de convertir-se en una entrada de l'anuari! Havíem de començar a triar i garbellar! Començar a establir algun criteri de selecció... i havíem d'establir també una xifra orientativa d'entrades que ens veiem capaços d'escriure en un termini raonable.

Per algun lloc havíem de començar i ens va semblar que la repercussió mediàtica dels temes podia ser un primer referent per a la selecció. I així ho vam fer: vam "preseleccionar" els projectes, conflictes o temes concrets que havien aparegut un mínim de cinc dies a la premsa diària. I el resultat va ser fins i tot més productiu del que imaginàvem: no tant per les presències –la majoria esperables si seguíem la premsa-... sinó sobretot per les absències!

Absències de diferents menes. Les unes perquè en temes que tots teníem presents potser no havia passat gaire res el 2003. Les altres perquè les pròpies fonts del dossier de premsa de [territori] tenien un cert biaix territorial: la gran pregunta era, realment passen moltes coses a les regions de Barcelona, de Girona, Tarragona i l'Ebre i molt poques a Lleida, el Pirineu i les comarques Centrals? O és que el que hi passa no surt als grans mitjans? És un biaix degut a la premsa barcelonina i les edicions locals del Punt Diari? Encara unes terceres absències eren les de projectes prou importants per al territori però que tenen molt escassa repercussió als mitjans, només per posar un cas: com és que hi ha tan poca divulgació dels plans d'ordenació urbanística municipal? Finalment, encara quedava un darrer biaix: la premsa sol parar atenció als conflictes –sobretot quan hi ha algun agent amb capacitat de fer-se present als mitjans– i, de forma puntual, a les "inauguracions". Els "Aquí, no!" hi estan ben reflectits, els "Així, sí!" hi tenen molt menys ressò. Comptem amb tots vosaltres per corregir aquest biaix de cara a futures edicions!

Així que ens vam posar a tractar de suavitzar una mica tots aquests biaixos: ser més restrictius en territoris amb moltes notícies; fer emergir els temes menys destacats a la premsa nacional en les regions que quedaven menys tractades; consultar experts per triar alguns plans o projectes poc coneguts per al gran públic –en particular una tria de POUMs aprovats el 2003–; o afegir una molt petita mostra d'esdeveniments professionals de l'any (llibres, seminaris i trobades o exposicions que havien fet un cert enrenou en els cercles professionals). Així mateix, amb la sana voluntat de facilitar una lectura diacrònica dels propers anuaris, també es van incloure uns pocs temes que potser el 2003 no havien generat gaire literatura –uns de nous, altres que portaven anys i panys al debat públic–, en previsió que, més tard o més d'hora, emergirien –o tornarien– a les primeres pàgines.

La tria definitiva d'entrades va tractar de respectar al màxim els objectius inicials de l'Anuari: una panoràmica de les transformacions i els projectes del territori, amb un ampli espectre tant temàtic com territorial, amb una intenció de poder disposar d'una perspectiva de l'evolució en el temps. Que perquè aquests cent vint-i-cinc i no uns altres? De ben segur que, si us féssim una enquesta, gairebé tots coincidiríem en uns quants temes, però també divergiríem força en molts d'altres. Agafeu la tria feta d'entre aquests darrers com una de les mostres possibles. Això sí, una mostra que tracta d'estar estructurada en base als objectius de l'Anuari i a tots aquests criteris.

Quan començàvem, pensàvem en una vuitantena d'entrades; un bon dia, a no sé quin eixelebrat se li va acudir dir d'arrodonir als cent; una vegada més la realitat va superar la ficció i vam haver de tallar en els cent vint-i-cinc. Tot té un límit. Altrament, a hores d'ara encara estaríem escrivint.

Com s'han escrit les entrades de l'Anuari?

Perquè d'això és del que es tractava, de posar-se a escriure. I és que classificant, establint criteris, seleccionant... sense adonar-nos-en ja se'ns havia fet novembre i els més calent encara era a l'aigüera! Per sort, confiàvem en la dita de què de mica en mica s'omple la pica i de gota en gota s'omple la bóta. La pica se'ns havia fet gran i començava a córrer pressa tenir-la plena, abans que l'anuari d'actualitat no es convertís en un anuari històric. Així que havíem de trobar alguna manera d'obrir una mica més l'aixeta. El Sergi i la Maria no donaven abast amb la redacció dels temes i ens calia reforçar l'equip amb algunes persones més si volíem publicar l'Anuari en una data raonable.

Així, a primers de desembre i gràcies a un conveni de pràctiques professionals entre la Diputació de Barcelona i el Col·legi de Geògrafs, vam poder incorporar tres persones més a l'equip de redacció inicial de les entrades: **Josep Báguena** –de Saragossa–, **Anna Jiménez** –de Vic- i **Manuela Tomàs** –de Llucmajor-. Al febrer, na Manuela va rebre una bona oferta de feina a Mallorca i en el seu lloc va venir **Alfons Olmo** –d'Alcoi-. També ens va donar un cop de mà en la redacció inicial **David Mongil** –geògraf de Valladolid–. El pes de la part més difícil de l'Anuari, la redacció de les entrades, va recaure en aquest equip. Un equip més que envejable per la seva preparació, capacitat, il·lusió, ganes de treballar i qualitat humana. Al peu de cada entrada trobareu les inicials de la persona o persones que l'han escrita, tot i que molt sovint a més també hi ha la mà de Maria Herrero i Xavi Boneta en la fase de revisions finals.

Doncs molt bé, ja teníem unes quantes entrades segures, ja teníem un equip, per tant ja podíem començar a posar negre sobre blanc. Ah! És clar, un "petit" detall, cert! Aquest era el primer Anuari que fèiem i, per tant, encara no teníem ben definit "com" havia de ser una entrada, amb l'afegit que al tractar-se d'una obra de conjunt i no un recull de col·laboracions d'autor, era imprescindible una estructura coherent per a totes entrades. Els maldecaps propis d'un parell d'articles pilot ens van servir per escriure una petita guia d'estil per a la redacció dels articles.

Quines han estat les fonts de l'Anuari?

Tot i que les més de 3000 notícies eren una bona base de partida, el primer problema amb que vam ensopegar en començar a redactar van ser les fonts d'informació. Els reculls de premsa resultaven de gran utilitat per situar el tema, però ens resultaven insuficients, a voltes poc precisos, quan no esbiaixats. Per a cada article va ser necessària una fase de recerca d'informació i documentació tant complementària com de contrast de determinades afirmacions. Tot l'equip de redacció es va fer un fart de *surfejar* la web: pàgines de les institucions per consultar projectes, pàgines de plataformes i entitats, el *google* treia fum i pujava a la borsa gràcies a l'Anuari, les companyies de telefonia incrementaven beneficis de tants cops de mà que demanàvem a companys, amics, coneguts i saludats. Si feu una ullada a l'apartat "més informació" que trobareu al final de cada entrada us en podeu fer una lleugera idea... i podeu seguir estirant del fil vosaltres mateixos. I per mirar de no perdre'l, la darrera cosa que hem fet abans de tancar l'Anuari ha estat comprovar que tots aquests hipervincles fossin actius.

Un incís. Com a contrapartida, esperem que tots els socis de la SCOT i altres persones vinculades a les qüestions territorials us animeu a fer-nos arribar informació sobre temes que creieu puguin ser d'interès per a l'Anuari del 2004. Serà més que benvinguda!

Però tornem on érem. Si amb tot això no n'hi havia prou, una vegada més vam topar amb el problema de què era el primer Anuari que fèiem. Els fets succeïts durant l'any 2003 sovint no eren suficients per centrar el tema, així que va ser necessari un treball addicional d'escarbar en el passat recent per situar breument els antecedents de cada tema imprescindibles per contextualitzar i comprendre els esdeveniments de l'any en curs. Ens alleugeria el pensar que en el següent anuari això ja no caldria, i una simple referència a l'article de l'any anterior seria suficient!

Amb quin plantejament i estructura estan redactades les entrades?

L'estil de redacció i plantejament de les entrades va ser un altre maldecap les primeres setmanes de redacció. I la guia d'estil ens va resultar de gran utilitat, no només a l'hora de redactar, sinó –i sobretot– a l'hora de pensar quin to i estructura enteníem que havia de tenir l'Anuari.

Com que la voluntat de l'obra era la de facilitar informació que fos d'utilitat com a material de consulta per a un públic ampli i com a memòria històrica, l'estil de les entrades hauria de seguir d'un to entre el diccionari enciclopèdic i el periodisme de divulgació científica: textos breus, sintètics i concisos. No ho podíem explicar pas tot de cada cas! És evident que en cada cas s'hauria pogut aprofundir molt més. A mesura que entràvem en cada tema ens adonàvem que en podríem fer un llibre o una tesi de cadascun! Però aquest no era el propòsit, sinó donar una visió global i ser un punt de partida per a recerques pròpiament dites. Així que vam prioritzar una visió sintètica dels principals esdeveniments de l'any per damunt de l'exhaustivitat. Tot plegat amb un to més divulgatiu que científic o tècnic, amb paràgrafs curts i escrit, preferentment, en pretèrit perfet perifràstic o en pretèrit imperfet. També es va establir una extensió orientativa de cada entrada per no alterar la importància inicialment identificada per a cadascun dels cent vint-i-cinc temes.

A més, el to havia de ser el màxim de descriptiu dels fets succeïts, sense entrar en l'ús d'expressions valoratives ni d'opinions pròpies dels autors. Així que, en la mesura del possible, es va evitar extraure conclusions o fer interpretacions; volíem que fos el lector qui extragués les seves pròpies conclusions en base a la informació oferta; aquesta feina sí que no us la volíem estalviar. L'Anuari s'havia de limitar a endreçar, resumir i sintetitzar. Si més no aquesta ha estat la intenció i hi hem parat molt de compte, tot i que potser no sempre haguem acabat reeixint plenament en l'intent. I és que sens dubte això ha estat el més difícil, perquè la major part dels temes no deixaven als redactors precisament freds, sinó que poc o molt tots teníem alguna opinió formada o fàcilment es "simpatitzava" amb alguna de les parts a mesura que s'aprofundia en el tema.

Així, es va fer un esforç perquè en l'entrada apareguessin de forma explícita els diferents posicionaments –sovint oposats– de tots els actors socials que hi havien participat; donar veu a les opinions de totes i cadascuna de les parts en conflicte, sense prioritzar-ne cap. Tampoc això va ser sempre fàcil! Per una o altra raó, sovint hi havia unes veus que tenien major ressò als mitjans de comunicació i altres que quedaven un tant silenciades. A voltes partíem només de l'opinió de les plataformes i la feinada era esbrinar que en deien les cambres de comerç o les associacions d'empresaris; en d'altres era a la inversa; o fins i tot hi havia casos en què trobàvem una determinada valoració del fet... però havíem d'identificar qui l'havia formulada! Per tant, es va fer un esforç suplementari de recerca per identificar tots els agents i les seves opinions i reflectir de forma equànime els diferents posicionaments i la seva evolució en el temps.

Un parèntesi necessari. A tots els qui hem participat en l'Anuari ens ompliria de satisfacció que aquest plantejament plural que posa, uns al costat dels altres, els arguments d'administracions, partits, plataformes o veïns, fos un petit gra de sorra en la difícil però necessària tasca de gestionar els conflictes territorials com una font d'oportunitats per a una gestió intel·ligent i participativa del territori. Parèntesi tancat.

Bé, doncs tot plegat va anar definint una estructura estàndard de les entrades que ajudava a donar coherència de conjunt a l'Anuari: un abstract d'encapçalament; els antecedents i l'origen de la qüestió; la descripció del projecte; els agents que intervenen i el seu posicionament; la descripció i evolució cronològica dels fets al llarg de l'any; l'estat de la qüestió a final d'any, amb les perspectives o expectatives de futur plantejades; i les fonts addicionals emprades que puguin ser d'utilitat per tal que el lector pugui seguir estirant del fil del tema.

A finals de març, tot just en quatre intensos mesos, pràcticament ja teníem la major part de les entrades redactades en una versió inicial. Però el procés de revisió, coordinat per la Maria i el Xavi, va ser especialment exhaustiu per garantir el compliment de tots aquests criteris: l'estructura, el to, l'estil de redacció, les referències als agents, les denominacions d'institucions, plans o infraestructures, les crides entre articles, els índexs... Així les cent vint-i-cinc entrades van començar un veritable calvari d'innumerables revisions, passant

de carpeta en carpeta: primera versió, revisats pels redactors, segona revisió, il·lustracions i peus, definitius pendents de correcció tipogràfica, revisió d'estil i de català, índexs alfabètics i crides entre temes...

Malgrat tot, és possible que entre tanta informació com hem manegat se'ns hagi escolat entre les mans alguna errata, incorrecció o imprecisió. Si així fos, us preguem sabéssiu disculpar-nos i us agrairíem que ens ho féssiu saber per corregir-ho en properes edicions. Gràcies a l'avançada!

Com es visualitzen les interrelacions entre les entrades de l'Anuari?

Si alguna cosa es va fer evident des del mateix començament del projecte, era que moltes de les entrades estaven interrelacionades entre elles. I havíem de trobar alguna forma o altra de facilitar la "navegació" per entre les pàgines, saltant d'un tema a un altre quan estiguessin relacionats. L'edició en format paper dificultava adoptar un sistema d'hipertext, amb vincles que donessin accés directe d'una entrada a una altra. Així que vam simular l'hipervincle amb una tipografia de VERSALETES.

Atenció doncs! Cada cop que dins d'una entrada es fa una crida a una altre article de l'Anuari, aquest s'ha destacat en VERSALETA i el número de l'entrada entre claudàtors. Cert que no és tan còmode com clicar l'hipervincle, però només us cal seguir el número i passar a l'altra entrada per traslladar-vos a un altre tema directament relacionat on podreu ampliar informació. Una advertència, com que la interrelació entre alguns temes era tan densa, i per no sobrecarregar el text de recursos tipogràfics, només hem aplicat les versaletes i el número entre claudàtors la primera vegada que el tema apareix en cada entrada.

Com estan ordenades les entrades? I com les hem titulades?

Un altre debat que va sorgir des d'un primer moment en el si de l'equip de l'Anuari era com ordenaríem les entrades a la publicació. D'entrada se'ns plantejaven dues grans alternatives. Hauríem pogut optar per classificar els articles per grans apartats temàtics: les infraestructures, els espais naturals, la producció d'energia, els plans territorials i urbanístics, els projectes urbanístics, etc. Sens dubte, aquest plantejament semblava que estructurava més la informació, tot plegat quedava més endreçat. Però, un cop més, la realitat resultava molt més complexa: el túnel de Bracons és una qüestió d'infraestructures o d'espais naturals? Les urbanitzacions Fluvianàutic o del Gorg de Creixell són qüestió de projecte urbanístic o d'espai natural? I així podríem seguir amb pràcticament totes les entrades.

Per tant, vam optar per l'alternativa: presentar les entrades, una rera altre per ordre alfabètic, sense classificar-les en apartats, com si d'un diccionari enciclopèdic es tractés.

Això sí, a l'hora de posar els títols de les entrades, vam aplicar alguns criteris per ajudar a que l'ordre en què finalment apareguessin publicats tingués una certa coherència i facilités la lectura. Com a criteri general, el títol de l'entrada havia de tenir dues parts: la primera part sempre referida al tipus de projecte o transformació –abocador, aeroport, camp de golf, carretera, etc.–, la segona el topònim del lloc on es situa el projecte –Tivissa, Reus, Torrebonica, la Panadella–. Quan el projecte és coneix indistintament per dues localitzacions, la del paratge i la del municipi, aquest segon s'ha inclòs entre parèntesis. Amb aquest criteri, tots els abocadors apareixerien seguits dins de l'Anuari, després tots els aeroports, després les autovies, els camps de golf, les carreteres, les centrals eòliques, les centrals tèrmiques. L'ordre de les entrades era estrictament alfabètic, però gràcies a aquest criteri els temes similars apareixerien seguits i agrupats, però sense formar compartiments sectorials estancs.

L'aplicació del criteri no sempre ha estat fàcil i potser en alguns casos ha donat resultats que no semblen evidents d'entrada. Així, ens va semblar oportú homogeneïtzar els descriptius d'alguns tipus de

problemàtiques i, per tant, trobareu entrades com "espais oberts", per referir-nos als debats sobre la preservació d'espais agroforestals no inclosos al PEIN; o "transformació urbana", per als projectes urbanístics de transformació en teixits urbans consolidats –millora urbana, segons la terminologia de la nova llei d'urbanisme–. I també ens ha acabat duent a proposar nous acrònims, com ara el FAV per referir-nos al ferrocarril d'alta velocitat –de fet, els articles tracten de la infraestructura ferroviària, més que no pas dels trens–.

Els més observadors potser us haureu adonat que hi ha alguna excepció a l'ordre estrictament alfabètic de les entrades. Efectivament, hi havia dues situacions en què un criteri alfabètic massa estricte podia comportar un desordre conceptual: d'una banda, a les centrals tèrmiques i eòliques era evident que la introducció havia d'anar, conceptualment, abans que la relació d'entrades al respecte, per molt que això alterés l'ordre alfabètic; d'altra, a les entrades relatives als diferents trams del ferrocarril d'alta velocitat hem preferit seguir el recorregut del traçat –de Saragossa a la frontera francesa– que no pas l'ordre alfabètic, un recorregut del tipus Girona, la Riba-Montblanc, Saragossa-Lleida, Vallès, ens semblava desorientador.

Com *adjectivem* les entrades? Què hi fan uns pictogrames al marge?

Però encara ens quedava un altre recurs per remetre als tipus de problemàtiques amb que està vinculada cada entrada, sense necessitat de classificar-les en apartats, i que ens podia ajudar a recollir la complexitat de la transformació o projecte.

Així vam identificar setze qüestions, de distinta natura, que ens permetrien caracteritzar els diferents tipus de projectes, problemàtiques, espais o accions presents alhora, combinats de diferents maneres, en les diferents entrades de l'anuari. Aquests setze elements fan referència als diferents tipus d'infraestructures, de projectes urbanístics, d'espais oberts –protegits o no– o de recursos naturals, però també a la presència de mobilitzacions ciutadanes o d'iniciatives legislatives. Per representar-los, vam encarregar un joc de pictogrames a **Mireia Prats** –Dièdric–.

Els pictogrames són un assaig de caracterització o d'adjectivació de l'entrada. De què va aquest tema? Ve a ser una mica com quan l'entrada en un diccionari comença indicant-nos la seva categoria gramatical –adverbi, adjectiu–, el nivell de llenguatge –vulgar, figurat– o l'àrea temàtica –heràldica, zoologia–.

La simple lectura de la columna de pictogrames que apareix en l'encapçalament de cada entrada permet fer-se una primera idea, només d'una ullada, de les diferents problemàtiques o aspectes presents en cadascun dels articles. A més, el pictograma d'aquell element que és més significatiu en l'article s'ha situat en primer lloc.

La informació està indexada per a un accés més ràpid?

Com a hores d'ara ja us haureu adonat, l'adjectiu territorial que acompanya l'Anuari és més que un adjectiu, està present en la mateixa concepció de totes i cadascuna de les seves parts. I, per tant, ens semblava imprescindible que es pogués fer un accés ràpid a la informació a partir dels llocs –dels topònims– independentment de l'entrada en què es trobessin. És per això que l'Anuari ve acompanyat d'uns índex alfabètic toponímic.

Però no només. Les actuacions en el territori i els posicionaments al respecte són resultat d'una constel·lació d'agents socials i les entrades així ho posen de manifest. És per això que se'ns feia necessa-

ri també un índex de persones –antroponímic– i un d'institucions. Tots sabem perquè serveixen els índexs: en aquest cas accedir directament a totes les entrades en què participa un agent o s'ha manifestat una persona. Però en aquest Anuari els índexs d'institucions i persones tenen encara un altre valor per si mateixos: només el llistat de persones i d'institucions i el nombre d'ocasions en què apareixen ja és tot un retrat dels protagonistes de l'any en curs; un veritable mapa dels agents territorials a Catalunya i la seva presència en les transformacions del territori. Possiblement l'índex d'institucions deu ser un dels reculls més complets de plataformes fins a la data. A més, pot resultar suggerent anar comparant com evolucionen al llarg del temps.

Però, atenció! Aquí també ens hem permès una petita llicència! Els números de referència que acompanyen les aparicions de llocs, persones i institucions en els índexs no fa referència a la pàgina en què apareixen, sinó a l'entrada o article! La major part dels articles són prou breus com per localitzar ràpidament la referència; i en els articles més llargs sovint els llocs i actors es repetien diverses vegades al llarg del text. La crida de l'índex a l'article ens va semblar que resultava més útil i pràctica per al lector.

També trobareu una relació d'acrònims utilitzats en el text, tot i que la primera vegada que apareixen en cada entrada s'ha emprat el nom complet de la institució.

Finalment, encara hi ha un altre accés indexat als temes, però d'una altra mena: un mapa de localització de les entrades que us permet accedir a les entrades de forma visual segons la seva localització en el territori. Alhora, ens ofereix també una lectura de la distribució territorial dels temes que s'han tractat.

Quin és el suport gràfic de l'Anuari?

A mesura que avançava la primavera començàvem a veure una mica de llum al final del túnel de la classificació, redacció i revisió dels articles. Així que vam permetre'ns plantejar-nos l'aparat gràfic de l'Anuari. Les limitacions de temps i de recursos humans i econòmics no ens permetien el gran desplegament que havíem imaginat en el moment de dissenyar el projecte i ens empenyia ser més aviat pragmàtics. Però en un Anuari territorial, algun mapa o il·lustració havia de sortir-hi! Ja amb el temps escolant-se'ns de les mans, vam demanar un cop de mà a **Montse Ferrés** –arquitecta d'Olot, que ha tingut una paciència infinita!– perquè ens preparés uns quants pocs, mapes i il·lustracions.

Així, cada entrada va encapçalada per un petit mapa de Catalunya on s'hi localitza l'entrada en qüestió amb un punt, una línia –ferrocarrils, carreteres, etc.– o un ombrejat per a l'àmbit territorial més extens a què, aproximadament– es refereix el tema en qüestió –i que pot arribar a ser tot Catalunya, és clar–.

A més, una tria dels temes més significatius de l'any s'han acompanyat amb un esquema gràfic del projecte. Ah! I encara hi hem afegit unes poques fotografies de collita pròpia preses en la major part per l'equip de l'Anuari en algunes sortides de treball de camp –som geògrafs, no ens en podem estar, però no fotògrafs– sense més intenció que ajudar a explicar o comprendre millor el conflicte tractat en aquella entrada.

Què representa la coberta de l'Anuari?

L'estiu s'acostava i un bon senyal de què el projecte avançava era que cada cop ens amoïnaven més els aspectes de presentació formal. **Maria Garcia** –de Lúcida Gràfics– va dissenyar la maquetació interior del volum, a partir d'una idea del mateix equip de l'Anuari.

Però quedava encara un últim tema pendent, paradoxalment el primer que hauria de veure tothom quan es publiqués: la coberta exterior del llibre! La Junta de la SCOT pensava que calia una coberta amb més intenció d'ajudar a explicar allò que anava dins del volum que no pas d'un exercici de disseny gràfic, i tot plegat amb un pressupost més que restringit. Així que vam quedar que la Junta mateixa faria una pluja d'idees sobre el concepte.

El que heu vist a la coberta és un *no-mapa*, un exercici de *map jockey* –per analogia amb els *disc* i *video jockeys*– fet en base a *samples* –mostres– del mapa comarcal 1:50.000 de l'Institut Cartogràfic de Catalunya: fragments de mapes extrets del seu context original i disposats per formar un nou mapa de conjunt, un nou territori per a la descoberta i l'exploració, fet d'escenaris quotidians de la nostra realitat diària. La idea s'inspira, d'alguna manera, en els desorientadors laberints urbans dels *mapes per perdre's* de la Internacional Situacionista de Guy Débord –sí, el de la societat de l'espectacle– i la Nova Babilònia de l'arquitecte holandès Constant Nieuwenhuys.

El nou territori de la coberta és, alhora, una mena d'Aleph borgià del territori català del 2003; un mena d'hiperterritori o heteròtop on es condensen les problemàtiques, les transformacions, els projectes i els conflictes territorials que es tracten al llarg de l'Anuari: una concentració juxtaposada i deslocalitzada d'autovies, túnels, aeroports, ports, urbanitzacions, polígons, camps de golf, instal·lacions esportives i de lleure, espais protegits, etc. Si teniu temps i paciència, us proposem un passatemps d'agudesa visual: si busqueu bé entre els fragments recomposats hi trobareu molts dels temes de l'Anuari i també algunes bromes territorials.

Sobre el *no-mapa* hi destaca amb força la T, de territori, de l'anagrama de la SCOT, dissenyat en el seu moment per Enric Satué.

I per a qui són els nostres agraïments?

Lector, lectora. Si has arribat aquí atret per la curiositat que solem sentir per l'apartat d'agraïments, aquí trobaràs resumit l'entramat d'actors i persones gràcies als quals ha estat possible aquest Anuari. Si, per contra, has tingut la paciència de llegir-te d'una tirada aquestes notes introductòries, ja t'hauràs fet una idea que l'Anuari ha estat un autèntic treball d'equip. Tot sigui dit de passada, un luxe d'equip amb el que ha estat un veritable plaer compartir aquest projecte i tantes bones –i com no també difícils– estones. Per tant, els agraïments van més enllà de l'estricte reconeixement a l'aportació feta.

A **Juli Esteban**, per proposar la idea de fer un Anuari territorial i acceptar-ne la direcció; per les moltes, sabies i assenyades aportacions tant en la concepció del projecte com en el seguiment del procés; i per trobar encara el temps d'escriure l'article de síntesi dels fets més destacats de l'any en un moment de màxim atrafegament per la seva nova ocupació professional. A **Jordi Cañas**, President de la SCOT a l'inici del projecte, que no només va impulsar la idea sinó que també s'hi va implicar de ben a prop en la fase inicial, donar-li l'impuls inicial. A **Mita Castañer**, Presidenta de la SCOT en els mesos finals, per l'excel·lent acollida al projecte, no només per donar-li continuïtat sinó també pel seu suport i seguiment.

A **Laia Claverol**, de la **Diputació de Barcelona**, per acollir la idea i per haver tirat endavant, primer, el conveni de col·laboració entre Diputació i SCOT que ha fet possible la realització i l'edició de l'Anuari i, després, el conveni amb el **Col·legi de Geògrafs** que va permetre reforçar el nucli de redactors. Agraïments que són extensius a **Carles Anglada**, aleshores coordinador de l'Àrea de Cooperació, així com a **Lorenzo Albardías**, cap del Gabinet d'Estudis per donar continuitat al projecte.

A **Montse Ferrés** per implicar-se com una més de l'equip en la producció dels materials gràfics i l'edició de les il·lustracions i per la seva paciència amb tots els canvis que li proposàvem. A **Maria**

Garcia i a **Virginia Barrocal**, de Lúcida Gràfics, per haver maquetat el llibre i introduït les revisions de galerades en un temps rècord, sempre amb una mostra d'infinita paciència tant per acceptar els nostres suggeriments com cada vegada que tornàvem a canviar continguts. A **Anna Jolis**, per les revisions d'estil i de català, quan calia d'un dia per l'altre. A **Mireia Prats**, de Dièdric, per l'esforç d'interpretar l'encàrrec dels pictogrames. A **l'Institut Cartogràfic de Catalunya** per autoritzar l'ús de fragments del Mapa Comarcal 1:50.000 en la composició de la coberta. Al despatx d'arquitectes **Jornet-Llop-Pastor** per la cessió de diverses fotografies.

A **Mita Castañer**, **Jordi Julià**, **Ricard Pié**, **David Saurí** i **Josep Vila** per escriure articles d'opinió expressament per a l'Anuari; i a **Jordi Cañas** i **Joan Nogué** per autoritzar la reproducció d'articles d'opinió publicats a **La Vanguardia**.

A totes i tots els que en un moment o altre ens han donat un cop de mà aportant-nos informació suplementària o resolent-nos dubtes en la redacció de les entrades, especialment a **Clara Galiano**, de la Direcció General d'Urbanisme, a **Marta Ball-llosera**, de Salvem l'Empordà, i a **Sebastià Jornet**. També voldria agrair la col·laboració inestimable de totes les persones que envieu notícies i informació a la llista [territori].

Agraïments que són molt especials per als companys i companyes que han tirat endavant, dia rera dia, la redacció de l'Anuari i que n'han estat els seus veritables protagonistes: **Josep Bàguena**, **Xavi Boneta**, **Maria Herrero**, **Anna Jiménez**, **David Mongil**, **Alfons Olmo**, **Sergi Saladié** i **Manuela Tomàs**. Un grup que ha combinat la capacitat professional i de treball en equip, amb la il·lusió en el projecte, la dedicació molt més enllà de l'exigible i, el més difícil encara, un immillorable ambient de treball i de relació personal. Menció a part, però, mereixen **Xavi Boneta** i **Maria Herrero**, coordinadors de la redacció i de la producció editorial –que és com dir de l'Anuari mateix–, que no només han coordinat en el dia a dia tant l'equip de redacció com els col·laboradors externs, sinó que han mantingut l'entusiasme i han sabut encomanar-lo al llarg de tot el procés, fins en els moments més difícils. Ras i curt, és de justícia reconèixer-ho i em complau molt fer-ho: que tingueu aquest primer Anuari a les mans és gràcies a ells.

En nom de tots ells, només em queda dir-vos que ens agradaria que l'Anuari us fos un instrument d'utilitat per comprendre millor els fets més importants què van passar al territori d'aquest país l'any 2003, les seves transformacions, projectes i conflictes, així com els seus protagonistes, més enllà de la pluja de notícies de l'actualitat diària. I ja ens ompliria de satisfacció si pogués servir per facilitar la reflexió sobre els conflictes territorials com una font d'oportunitats per a una gestió intel·ligent del territori.

Lector, lectora, esperem que la lectura de la resta d'aquest primer Anuari Territorial de Catalunya sigui del teu interès. Nosaltres seguim treballant en el del 2004, així que esperem les teves informacions, aportacions i suggeriments per millorar-lo amb la teva col·laboració. Fins ben aviat!

Àlex Tarroja
Juliol de 2004

REFLEXIONS SOBRE ELS FETS MÉS DESTACATS DE L'ANY

2003

Els fets més destacats de l'any

Juli Esteban

En aquest primer anuari entren en escena una bona llista de temes, molts dels quals fa uns quants anys que ja són comuns al territori i podem predir que ho continuaran essent els anys vinents. Pel fet de tractar-se del primer de la sèrie, l'anuari ha de fer necessàriament una presentació dels diversos temes que tracta des de l'origen mateix dels respectius processos, tot fent esment de les iniciatives que hi ha hagut, dels projectes elaborats i de les accions que fins avui s'han dut a terme. Per aquest motiu, creiem que aquest primer anuari té un interès especial. La lectura que se'n faci, seguida o fragmentada, permetrà copsar una panoràmica molt completa de l'origen i de les circumstàncies dels temes clau que han afectat i afecten, encara en aquests moments, el territori català. I quan diem temes podríem dir quasi sempre conflictes. De seguida ens adonarem que pràcticament no hi ha cap iniciativa que promogui canvis en el territori que no comporti disconformitats i resistències socials. Potser es podria pensar que aquesta percepció està motivada, en part, per les fonts d'informació de l'anuari, en bona mesura procedents dels mitjans de comunicació, ja que és sabut que els conflictes tenen un tractament mediàtic preferent en oposició als esdeveniments que no ho són. Tanmateix, l'amplitud de la llista temàtica de l'anuari és una mostra prou evident que, si s'ha deixat de banda algun tema a causa de la discreta projecció pública que hagi pogut tenir, probablement és perquè no deu ser gaire important.

Quan la publicació de l'anuari ja hagi assolit unes quantes edicions, la lectura en conjunt ens permetrà copsar la tonalitat dominant al llarg d'un any determinat, protagonitzada tant pels temes com pels esdeveniments que hagin tingut lloc. En aquest primer recull, la valoració que en fem no pot ser tan cronològicament específica, si bé el relat més complet de cada tema ens permet entendre les prioritats i les dinàmiques dominants arreu del territori, les quals ens defineixen un punt de partida de la història que l'anuari vol ajudar a escriure des del 2003.

En aquest primer recull podem subratllar, d'entrada, alguns temes que han tingut un pes específic indiscutible: el Pla Hidrològic Nacional [97], el Ferrocarril d'Alta Velocitat [51-61], l'habitatge [66, 67], certs aspectes relatius a la vialitat i força qüestions relacionades amb el paisatge i els espais oberts.

En el cas del Pla hidrològic, el fet rellevant ha estat la resistència del territori –en primer lloc de les terres de l'Ebre, si bé hi ha hagut un fort recolzament arreu de Catalunya– a un projecte de l'Estat que podria afectar globalment l'equilibri hidrogeològic de l'Ebre i la geografia del territori. L'any 2003 es va aprovar el projecte i també l'estudi d'impacte d'aquest Pla, i aquest fet va fer que la lluita antitransvasament adquirís una presència molt important al llarg de tot l'any en el debat territorial. Afortunadament, amb motiu dels canvis de Govern a Catalunya, a la darreria del 2003, i dels canvis governamentals a l'Estat, al començament del 2004, ja hem notat un notable punt d'inflexió respecte d'aquest assumpte.

El Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) és un altre gran projecte territorial amb un abast que supera àmpliament l'extensió de Catalunya i que hi tindrà uns efectes estructurals de primer ordre. D'una banda, aquesta infraestructura té una transcendència funcional que s'estén a la major part del territori català i, de l'altra, per la configuració lineal que presenta, comporta problemes d'implantació específica a les diverses comarques per on ha de passar. És per aquest motiu que l'anuari inclou el tractament d'aquest tema dividit en trams, fet que li permet distingir-ne els aspectes més rellevants en cada cas. Cal destacar també com a temes especialment importants els lamentables errors i incompliments de l'arribada del tren a Lleida, el debat, encara no tancat, sobre la connexió entre el FAV i l'aeroport [56] i els problemes de traçat del ferrocarril a les comarques més poblades, com ara l'Alt Penedès [54], el Baix Llobregat [55] i el Vallès Oriental [58]. Pel que fa al pas per Barcelona [57], el 2003 ja s'havien desestimat les propostes municipals alternatives que preveien el pas del tren pel front costaner i la discussió se centrava en el traçat del tram Sants-Sagrera i en l'abast de les remodelacions urbanístiques que s'haurien de dur a terme a les dues estacions.

El protagonisme del tema de l'habitatge en el debat territorial al llarg del 2003 ha estat prou eloqüent. No era òbviament un tema nou, però durant aquest any va assolir una presència contínua en les diverses declaracions i en la premsa. Subratllem un punt: si bé el 2003 s'ha parlat i s'ha escrit moltíssim sobre habitatge, aquesta pràctica no ha tingut, al llarg d'aquest període, una traducció significativa en actuacions específiques. Cal entendre que el debat del 2003 és la preparació per a les actuacions legislatives i materials que s'han de produir els anys vinents. Tanmateix, no serà fàcil assolir certs compromisos quantitatius.

Es pot assenyalar igualment que l'acte inicial d'aquest «fòrum de l'habitatge» del 2003 el va protagonitzar, a la primeria de gener, l'alcalde de Barcelona en la seva conferència anual al Col·legi de Periodistes, on va expressar l'objectiu de construir entre 65.000 i 100.000 habitatges nous a Barcelona durant els cinc anys vinents. A partir d'aquesta formulació, les promeses quantificades de construcció de nous habitatges, amb diverses formulacions pel que feia al nombre total d'habitatges i al nombre d'habitatges protegits, va ser un aspecte especialment rellevant dels programes electorals de tots els partits. El fet que al llarg de 2003 hi hagi hagut eleccions municipals i eleccions al Parlament de Catalunya explica bona part del protagonisme mediàtic d'aquest tema.

Tanmateix, convé subratllar també la intensitat que ha tingut al llarg de l'any el debat dels especialistes en la matèria, on s'han abordat aspectes clau de tipus social, com les previsions de necessitats futures d'habitatge i les possibles fórmules de provisió d'habitatge assequible, o de tipus econòmic, com l'existència o no d'una bombolla immobiliària, sobre la qual el 2003 no ha permès acabar d'aclarir els dubtes.

La xarxa viària és un component estructural bàsic arreu del territori que està en contínua evolució. Podem augurar, per tant, que la temàtica viària, sense perjudici de naturals variacions d'intensitat, tindrà una presència destacada en tots els anuaris. En concret, l'any 2003 no sembla que hagi estat un any amb actuacions viàries especialment importants, però, tot i així, el debat viari relatiu a certs projectes i a algunes obres ha estat força viu.

Pel que fa a les obres, l'itinerari Vic-Figueres, per Bracons i per Castellfollit, ha polaritzat bona part de les controvèrsies. La variant de Castellfollit [13], realitzada pel Ministeri de Foment, va entrar en servei el 2003. Es tracta d'una actuació amb uns elevats estàndards de servei que tenen sentit perquè ha de ser un tram d'un eix transfronter que continuarà l'itinerari Vic-Olot-Figueres i perquè estava recollit en els plans de carreteres estatals i en els de la Generalitat. Tanmateix, el projecte d'una via de quatre carrils entre Vic i Olot amb un túnel a Bracons [21], coherent amb la funcionalitat esmentada, va mobilitzar una forta oposició que va anar guanyant intensitat quan es van iniciar les obres.

La resistència al projecte de Bracons per part de plataformes territorials i ecologistes i també de partits polítics que a la darreria d'any van accedir al Govern de la Generalitat és un fet important pel rebombori que va provocar i perquè no es limitava a una oposició més popular, del tipus «AQUÍ, NO» [40]. Aquesta sol estar motivada per les molèsties o per la depreciació patrimonial que se suposa que es poden derivar de la proximitat d'alguns usos als habitatges dels residents. La protesta de Bracons, però, com altres que comentarem de seguida, està motivada per una valoració diferent de les prioritats de desenvolupament del territori i, per tant, ha de merèixer una consideració molt diversa per part dels gestors.

El QUART CINTURÓ [15] i el TÚNEL D'HORTA [10], propostes viàries que ja tenen força història, també han estat objecte d'una forta resistència, que fa temps que té un ressò inqüestionable i que s'ha mantingut activa al llarg del 2003. Cal assenyalar que dins d'aquest any també s'ha adjudicat la redacció del projecte del tram Abrera-Terrassa, de 15,4 quilòmetres, amb el qual es pretén millorar les connexions entre el Baix Llobregat i el Vallès Occidental, de la mateixa manera que el tram Granollers-Mataró va contribuir a millorar les comunicacions entre el Vallès Oriental i el Maresme. Penso que, de cara a futurs episodis, convindria distingir entre la via de connexió regional metropolitana, de la qual formen part els trams esmentats i sobre la qual el debat hauria de centrar-se en les característiques, i la via orbital prevista per l'Estat, entre la Bisbal del Penedès i Sils, que permet una discussió evidentment més global.

Durant el 2003 també va continuar obert el debat sobre el projecte del túnel d'Horta, sense que les posicions definides els anys anteriors oferissin gaires variacions. En aquest cas, a les motivacions basades en el model metropolità de mobilitat que es defensi en cada cas, cal afegir les fonamentades en la negativa a acceptar els efectes que pot tenir en la qualitat de vida urbana, que es podrien derivar de l'augment dels fluxos de trànsit. Segurament aquest ordre de motivacions és el més important pel que fa a les àrees urbanes més directament implicades. En qualsevol cas, cal assenyalar que al llarg del 2003 no s'ha produït cap fet rellevant en el procés de materialització del túnel.

Com en els anys anteriors, un cop més s'ha parlat dels peatges, del greuge que representa per als usuaris que circulen per Catalunya el fet que algunes vies fonamentals siguin de pagament i, alhora, s'ha plantejat la necessitat d'alliberar-les d'aquesta càrrega. Malgrat tot, hem d'apuntar que no hi va haver cap avenç significatiu en aquest sentit; d'altra banda, tampoc es va abordar l'aspecte més important del debat que cal fer sobre els peatges, és a dir, el possible paper que pot tenir el peatge com a factor regulador dels fluxos en una gestió racional de la mobilitat.

En un altre àmbit, un conjunt important de fets d'interès territorial succeïts el 2003 fa referència a les accions i reaccions que tenen a veure amb la protecció del paisatge i els espais oberts. La presentació del Pla especial de les CINC SÉNIES [42], la modificació del PEIN i l'aprovació inicial del Pla especial de CASTELL-CAP ROIG [41], la catalogació de l'espai de PINYA DE ROSA [45] com a Paratge Natural d'Interès Nacional o la resolució del TSJC denegant la petició d'urbanitzar el sector de la TORRE NEGRA [46] són episodis importants en la consolidació de regulacions proteccionistes d'aquests paratges que culminen processos de resistència a iniciatives d'urbanització. Fases menys definitives d'aquest tipus de processos han perseguit aquest mateix objectiu al llarg del 2003; així, el CAMP DE GOLF DE VILANERA a l'Escala [16], la URBANITZACIÓ FLUVIANÀUTIC [122] a Sant Pere Pescador, el PARC SAMÀ [124] a Cambrils, el sector la Palma a L'ALDEA [120] i molt especialment la suspensió de tràmits urbanístics en diversos sectors de sòl urbanitzable per part de l'Ajuntament de LLORET DE MAR [121] per estudiar-ne un possible replantejament. Així mateix, cal fer esment també d'episodis de diferent signe en altres processos que ja havien tingut especial rellevància en anys anteriors: l'inici del trasllat del golf del Prat a TORREBONICA [17] (Terrassa), els dubtes sobre la viabilitat de traslladar el ZOO DE BARCELONA AL VALLÈS [89], l'inici de l'ampliació de l'ESTACIÓ DE VAQUÈIRA [47] cap el Pallars i la presentació del projecte de l'ESTACIÓ D'ESQUÍ DE LA VALL FOSCA [48].

Tota aquesta relació d'actuacions ens dóna a entendre amb claredat que, per una banda, el territori bull d'iniciatives de transformació, mentre que, per l'altra, la sensibilitat social pel que fa a la preservació dels paisatges és cada vegada més gran. Com a expressió específica d'aquesta sensibilitat creixent, cal fer esment de debats i declaracions públiques, com el DEBAT COSTA BRAVA [38], la Declaració de L'AGULLA [43] (Manresa) o la Declaració de Figueres, sorgida de la Primera TROBADA D'ENTITATS EN DEFENSA DEL TERRITORI [119] dels Països Catalans.

La constitució de la XARXA DE CUSTÒDIA DEL TERRITORI [125], com a resultat d'un procés iniciat l'any 2000, ha estat també una mostra imaginativa de la preocupació social per la preservació dels valors territorials. En consonància amb la creixent sensibilitat pel paisatge, cal assenyalar igualment accions importants de preservació per part de l'Administració de la Generalitat, com la declaració del PARC NATURAL DE L'ALT PIRINEU [85], que inclou 68.000 hectàrees, i l'aprovació inicial del Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge del PARC NATURAL DEL CAP DE CREUS [87]. Al mateix temps, es complien vint anys de la declaració del PARC NATURAL DEL DELTA DE L'EBRE [88, 36] i es transmetia la creixent preocupació per la manca d'aportacions sedimentàries que calen per a mantenir l'espai geològic de suport.

Segurament no és aliè a les dinàmiques socials i a les preocupacions pel territori referides fins ara el fet que al llarg del 2003 s'hagin produït alguns esdeveniments significatiu pel que fa al planejament territorial o plurimunicipal. El 2003 es va aprovar el PLA DIRECTOR DE LES ACTIVITATS INDUSTRIALS I TURÍSTIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA [92], que comprèn deu municipis i que constitueix pràcticament el primer pla urbanístic de coordinació intermunicipal des de la creació d'aquesta mena d'instrument que, de fet, es remunta al 1975. Igualment, dins del que es considera planejament territorial, durant l'any 2003 s'han posat en marxa alguns plans directors territorials d'àmbit comarcal, en principi per superar la tònica d'estancament que domina la fase de redacció dels plans territorials parcials previstos pel Pla territorial general del 1995. Dos d'aquests plans directors han estat inclosos a l'anuari: el de l'ALT PENEDÈS [91] i el de l'EMPORDÀ [95]. No és casualitat que es tracti de comarques on es viuen fortes tensions de transformació –de caràcter industrial i infraestructural al Penedès i de tipus turístic i residencial a l'Empordà– que podrien tenir una gran transcendència per al futur d'aquests territoris i que han motivat posicionaments diversos dels ajuntaments, dels consells comarcals, d'entitats i de plataformes diverses.

Pel que fa a l'evolució del marc legislatiu que d'una manera més específica afecta el territori, cal fer esment de l'aprovació de la LLEI 57/2003, DE GRANS CIUTATS [73], promoguda pel Govern de l'Estat, que finalment en va estendre l'aplicació als municipis de més de 75.000 habitants que ho sol·licitin. En el capítol de legislació autonòmica també cal assenyalar la LLEI 9/2003, DE LA MOBILITAT [74], i la Llei 15/2003, de modificació de la LLEI DE RESIDUS [79].

A escala europea no podem deixar de subratllar l'acord del 26 de juny sobre la reforma de la POLÍTICA AGRÀRIA COMUNA [101], que sens dubte té una gran transcendència per al futur del territori i especialment del seu paisatge, en tant que l'agricultura n'és un dels principals factors. Caldrà reflexionar sobre la transcendència d'aquest acord, tant pel que fa al nostre context territorial com pel que representa amb relació al comerç internacional dels productes agrícoles.

Aquest anuari també recull altres assumptes. Temes com els residus i l'energia hi són i hi seran sempre presents. També podem dir el mateix de les actuacions a l'àrea metropolitana central, que són prova del dinamisme de la zona tant pel que fa a la renovació urbana com a les infraestructures –cal fer esment aquí del TRAMVIA DEL BESÒS [118] i el TRAMVIA DEL BAIX LLOBREGAT [117], les obres dels quals eren a la recta final l'any 2003.

Els aeroports, amb les diferents problemàtiques i perspectives, són temes de pes a l'anuari. Així, hi tractem l'ampliació i l'accessibilitat regional de l'AEROPORT DE BARCELONA [7]; les línies aèries que presten servei als AEROPORTS DE GIRONA [8] I REUS [9], i del de LLEIDA [6], la localització, tot i que aquest any els aeroports no han estat objecte d'episodis especialment significatius, llevat dels relacionats amb el FAV, a BARCELONA [56].

Els ferrocarrils regulars de velocitat normal han tingut poca rellevància en contraposició al protagonisme del FAV. Es pot assenyalar, tanmateix, com un aspecte que cal considerar dins l'àmbit metropolità de Barcelona la disminució del nombre de viatgers en la línia dels FERROCARRILS DE RODALIES DE RENFE [62], mentre que, en oposició, la demanda d'ús dels FERROCARRILS DE LA GENERALITAT [65] ha continuat creixent. A banda d'això, que sens dubte mereix una reflexió, en cap dels dos sistemes de ferrocarril hi ha res gaire significatiu pel que fa a millores o extensió dels serveis. Aquesta és una de les matèries en què, per a l'ús racional del territori de Catalunya, seria desitjable notar un renovat protagonisme en els anuaris vinents.

Juny de 2004

Massa bosc?*

Jordi Cañas

Diumenge passat, dia 11, a la nit, vaig pujar al mirador de la muntanya de la Creu de Moià, amb el meu fill Joan de 15 anys. Al davant teníem una vista privilegiada del nucli urbà de Moià i desenes de quilòmetres de muntanyes il·luminades per la lluna plena. Un lloc fantàstic per apaivagar les calors estiuenques que, aquella nit, estava dominat per la colpidora visió del l'ampli front de flames de l'INCENDI DE SANT LLORENÇ SAVALL [69] que havia començat feia vuit hores.

Asseguts allà, amb l'ànim encongit pel que vèiem, el meu fill em preguntava com podia evolucionar l'incendi, fins on podia arribar, com s'ho feien els bombers per apagar un foc d'aquelles dimensions i altres coses que el preocupaven. Per desgràcia, les meves respostes van anar dirigides, totes, cap a l'evidència que les ignorava i que em preocupava un esdeveniment com aquell. Tanmateix, la seva última pregunta va ser la més difícil: Què s'ha de fer perquè no torni a passar? Com solem fer tot sovint els pares davant de les preguntes dels adolescents, vaig mantenir un silenci prou explícit fins que vaig deixar anar un «no ho sé» prou sincer.

La nit va ser llarga mentre esperava els meus fills grans que havien anat a col·laborar en les tasques d'extinció del foc com a voluntaris. Els joves de tots els municipis propers a l'incendi ens van donar a tots els adults una lliçó inoblidable de maduresa i solidaritat. Però una vegada sufocades les inquietuds paternals en veure tornar tot el grup de voluntaris del poble sans i estalvis, no vaig poder evitar recordar la mateixa situació de l'any 1986 quan Montserrat cremava o la encara més inoblidable del 1994, quan vaig veure Catalunya en flames tot tornant amb avió de les vacances estivals.

Vaig començar a pensar que hi ha una força inevitable que ens fa patir aquestes mateixes situacions cada set o vuit anys, quan les condicions climatològiques fan gairebé impossible apagar un incendi durant els primers moments si no s'aconsegueix arribar de seguida al lloc mateix en què ha començat.

Dimarts al matí vaig sentir els comentaris d'Eudald Carbonell, paleontòleg intel·ligent i, al meu gust, bon comunicador, amb què denunciava que a Catalunya hi ha «massa boscos». Que em perdoni el científic si no vaig entendre bé les seves afirmacions radiofòniques, però en qualsevol cas em van servir per continuar la reflexió de diumenge a la nit. No sé si ho podem qualificar com a «massa», però el fet és que Catalunya és un país de boscos. Les xifres que vaig consultar indiquen que més del 60% del nostre territori està recobert de superfície forestal i que, d'aquest percentatge, 1.400.000 hectàrees són zones d'arbres i 461.000 més corresponen a zones arbustives.

Aquesta primera magnitud quantitativa important encara esdevé més notable quan analitzem la qualitat dels boscos de Catalunya. Segons el meu parer, les masses forestals catalanes es troben en una

* Un resum d'aquest article va ser publicat a La Vanguardia el 9 de setembre de 2003.

situació única. Probablement des de fa molts anys no s'havia produït un conjunt de circumstàncies com les actuals.

Mirem d'analitzar-les: els boscos de Catalunya acumulen cada any uns dos milions i mig de tones de nova matèria vegetal. És el fruit de la seva productivitat biològica, i la majoria d'aquesta biomassa s'acumula al bosc perquè l'explotació de fusta i llenyes ha anat disminuint els últims anys a causa de la baixa rendibilitat econòmica de l'extracció d'aquestes matèries del bosc. Des que s'ha generalitzat la bombona de butà, el bosc ha deixat de ser el subministrador principal d'energia domèstica –només fem servir llenya per a les xemeneies de les nostres segones residències– i d'altra banda la fusta dels boscos mediterranis és de baixa qualitat i adquireix poca cotització al mercat.

Així, doncs, l'abandonament de l'extracció forestal produeix un creixement important del volum dels boscos catalans. Fa uns quants segles el creixement del sotabosc, per exemple, estava controlat naturalment pels grans herbívors forestals que avui han desaparegut –el cérvol i el cabirol, entre altres. Avui, sense herbívors ni «bosquerols» que aprofitaven la llenya, feien carbó i produïen fusta, el bosc s'ha convertit en un tapís continu i dens que emmagatzema una bona diversitat d'espècies vegetals i animals. A més, els boscos formen paisatges irrenunciables d'alt valor estètic, cultural i social. Estem parlant per tant d'un veritable patrimoni del país equivalent a l'herència dels arquitectes modernistes, de les esglésies romàniques o del barri gòtic de Barcelona.

Aquest concepte de patrimoni –natural en el cas que ens ocupa– crec que cal analitzar-lo sota la nova òptica de la sostenibilitat, ja que encara en surt més reforçat. Per tant, si realment som conseqüents haurem d'emprendre accions de veritable magnitud davant de qualsevol amenaça: el foc, la més greu de totes.

Vegem doncs quines són les altres funcions que tenen els boscos que els converteixen en un actiu estratègic irrenunciable. Tothom sap que les masses forestals exerceixen una poderosa acció de descontaminació atmosfèrica. Retenen el diòxid de carboni de l'aire i alliberen oxigen. Però a més això ho fan gràcies a l'encapsulament de l'energia solar, per a la qual cosa fan servir el carboni de l'atmosfera. I aquest fet té una gran transcendència en la situació actual de preocupació per l'augment de gasos hivernacle que poden provocar canvis climàtics. Si cremem biomassa per produir energia tornem a l'atmosfera diòxid de carboni «vell», no «nou», com passa quan fem servir combustibles fòssils.

A més, els boscos regulen les conques hídriques, retenen les pluges torrencials, eviten les inundacions i l'erosió i alliberen la humitat atmosfèrica amb què s'aconsegueix temperar localment el clima. Últimament, els usos socials dels boscos han assolit tanta rellevància que han esdevingut un recurs turístic i econòmic d'importància gens menyspreable.

En resum, doncs, estem parlant d'un recurs estratègic amb un valor incalculable des del punt de vista econòmic, pel qual estaríem disposats, segurament, a invertir molts diners per tenir-lo donat cas que no existís.

Els catalans ens hem de considerar, en vista de tots els avantatges, ciutadans afortunats d'un país amb molt de bosc? Sembla evident que sí. I probablement hem de repensar-nos de quina manera podem mantenir, explotar, gaudir i conservar el nostre patrimoni forestal únic. Ens podem permetre patir cada x anys catàstrofes –sobretot humanes– com les que tornem a viure aquest estiu, quan sotja la calor i els boscos sembla que hagin de cremar inevitablement? Sabem que no som els únics que patim aquest problema. Tota la regió mediterrània costanera es troba en la mateixa situació i gran zo-

nes d'Amèrica del Nord i d'Austràlia viuen també cada any veritables catàstrofes. En aquest sentit vaig llegir, a la revista mensual de la Smithsonian Institution[1], un article interessant sobre els grans incendis de l'oest dels Estats Units. Explicava que un d'aquests incendis va durar vint dies, va cremar 120.000 hectàrees i va necessitar la intervenció de 6.600 bombers. Els costos d'extinció van ser de 42 milions de dòlars. La polèmica està servida perquè durant deu anys el Forest Service va discutir amb els conservacionistes la necessitat de realitzar esclariments selectius per rebaixar la càrrega de combustible dels boscos. La discussió es va eternitzar i finalment va arribar el gran incendi. A Catalunya, per sort, les dimensions de les coses són més petites, però incendis de quatre o cinc mil hectàrees (els GIF: Grans Incendis Forestals, segons la terminologia dels experts en extinció) causen els mateixos efectes catastròfics.

Partint de totes aquestes consideracions m'atreveixo a encetar una reflexió sobre el futur. Crec que en aquests moments no es tracta ni de dilapidar l'experiència d'aquests últims vint-i-cinc anys, ni d'opinar sobre els mitjans destinats a la prevenció i a l'extinció d'incendis. Amb els boscos encara en flames hem de donar suport al gran esforç humà i professional dels milers de persones que viuen un veritable infern mentre la gran majoria gaudim de les nostres vacances.

La primera consideració que establiria, com a conseqüència de la necessitat de perpetuar un recurs estratègic nacional (encara que soni fatu, crec que aquesta és la denominació que mereix el nostre patrimoni forestal), és que cal definir un pla estratègic forestal que inclogui la participació de tots els *stakeholders* (administració, propietaris, conservacionistes, empresaris turístics, científics i ciutadans), el qual podria partir de l'anàlisi d'algunes de les propostes següents:

1. La conservació dels boscos com un recurs estratègic des del punt de vista ecològic, econòmic i social només es podrà garantir eliminant les diferències actuals entre boscos públics i privats, protegits i no protegits, productius i protectors. Caldria revisar tota la legislació actual i convertir-la en una llei de boscos (o llei del paisatge) que declari tota la superfície forestal catalana com a reserva estratègica forestal atenent als seus valors ecològics, paisatgístics i econòmics.

Aquesta declaració hauria de suposar, per exemple, la redacció d'un pla general de conservació del paisatge i l'establiment obligatori per part de l'Administració de contractes de tutela del territori amb tots els propietaris forestals de Catalunya, partint de les necessitats de conservació, explotació, vigilància i tutela de cada comarca.

2. Els municipis, dotats de prou recursos econòmics i administratius, podrien gestionar les actuacions de millora forestal, conservació de camins rurals i dispositius de vigilància i prevenció d'incendis. De manera integrada haurien de poder incidir en l'aprofitament turístic dels seus paisatges i, per tant, en la seva conservació. Com en el cas de la legislació urbanística actual, els municipis haurien d'atenir-se a la norma general autonòmica però mantindrien competències pel que fa a les decisions de rang local.

3. El paper dels boscos com a bononera dels gasos hivernacle i com a subministrador de combustibles renovables es podria reforçar fent servir la producció anual de fustes no comercials i de llenyes en plantes d'energia alimentades per biomassa. Aquestes centrals energètiques podrien dependre de cada municipi o grup de municipis per proveir una part de les necessitats locals (*disrict heating* a les zones fredes i electricitat a les zones més càlides). La disminució dels gasos hivernacle seria notable i ajudaria al fet que Catalunya pogués elaborar la seva pròpia estratègia per al compliment del Conveni de Kyoto.

[1] Agost del 2003.

4. El risc d'incendi hauria de disminuir amb l'aprofitament controlat de la biomassa forestal, amb l'establiment d'una xarxa rural de camins de manteniment i vigilància, amb la diversificació del paisatge en mosaics forestals més variats i amb una major dotació econòmica per als qui tutelen el territori forestal, per als qui en viuen i hi viuen.

5. Els importants recursos econòmics que caldria reunir per portar a terme aquestes actuacions es podrien obtenir, en part, d'una taxa sobre l'edificació en zones de paisatges sensibles. Al departament de Bouches du Rhône, a França, existeix aquesta figura des de fa anys i permet alimentar un fons d'adquisició de territori per protegir.

6. Catalunya, que és un país que disposa de prestigiosos ecòlegs i economistes, podria ser pionera en l'establiment d'un veritable ecopressupost que inclogués els estudis de cost-benefici ecològic de les actuacions de govern (per exemple, en termes de pèrdua o guany d'actius ambientals i d'augment o disminució de l'efecte hivernacle).

L'experiència d'alguns municipis alemanys en *eco-budget* ha demostrat que és un bon instrument d'ajuda en la presa de decisions polítiques. «Sense dades, no hi ha problema», diu un lema que s'utilitza molt a les escoles de negoci modernes. Hem de saber quins són els nostres actius ambientals i com hi influeixen les nostres decisions de govern.

Acabo amb una última reflexió arran de la declaracions fetes per Pasqual Maragall des de Sant Llorenç Savall convidant precisament a iniciar una reflexió d'estratègies de futur, ja que, segons ell, de vegades, davant de grans mals es necessiten grans remeis. Si se'm permet, i aportant una visió en positiu de la qüestió, crec que en aquest cas és millor pensar que davant de grans béns –que ja tenim i hem de conservar: els nostres boscos–, el que calen són grans previsions –i inversions, naturalment.

Agost de 2003

Eix viari Vic-Olot per Bracons

Margarida Castañer i Josep Vila

Les infraestructures viàries corresponen a una de les tipologies d'obres que més impacte generen sobre el territori i la societat. Evidentment, aquest impacte tant pot ser positiu com negatiu, directe com indirecte, i alhora té un marcat caràcter acumulatiu i sinèrgic. Aquesta natura acumulativa i sinèrgica inherent a aquesta mena d'intervencions territorials s'explica pel seu paper de condicionadores primordials en relació amb la implantació i el desenvolupament de moltes altres activitats, com ara les urbanístiques o comercials, i, com a conseqüència, supediten els models territorials i ambientals en tota la seva àrea d'influència. Per aquests motius els projectes de grans obres d'infraestructura viària solen generar conflictes territorials amb repercussions socials i polítiques remarcables.

En aquest context se situa la llarga història del polèmic EIX VIARI VIC-OLOT [4] que passa per Bracons, que ha esdevingut un dels problemes territorials més controvertits que s'ha viscut a les comarques gironines. La polèmica que ha suscitat ha omplert moltes pàgines de la premsa dels darrers mesos i ha ocupat una bona quantitat de minuts dels serveis informatius de les ràdios i les televisions.

Un cop analitzades les controvèrsies que n'ha generat la història particular més recent i després de recordar les dates de l'inici de la polèmica, que podríem situar cap a l'any 1990, hi ha unes quantes conclusions que s'imposen:

En primer lloc, cal reconèixer que l'opinió està profundament dividida sobre la bondat i la necessitat d'aquesta obra, malgrat l'enorme desplegament publicitari al seu favor i malgrat les múltiples declaracions publiques en contra. L'anàlisi detallada dels fets reflecteix un conflicte dinàmic en el qual hi ha hagut agents que s'han manifestat obertament contraris al projecte, altres que s'hi han declarat a favor i en tercer lloc un conjunt d'agents que han tingut una posició poc definida o directament ambivalent. Entre el conjunt d'agents hem de destacar l'empenta del grup de pressió en contra –Salvem les Valls– que ha sabut guanyar-se el reconeixement de tots el sectors de la població i que ha dut a terme les seves actuacions d'una manera contundent però alhora respectuosa i imaginativa. Actes que sovint han comptat amb un important suport públic fins al punt d'esdevenir manifestacions multitudinàries.

En segon lloc, i al revés del que hauria estat lògic i raonable, no ha estat fins els últims temps que l'Administració ha vist la necessitat i l'oportunitat de definir quin model de comarques es vol i que s'ha començat a treballar en aquesta línia. Tampoc no s'ha explicat quina funció ha de tenir aquesta via per a Catalunya, sobretot tenint presents les característiques de les carreteres amb les qual connectarà. Per tant, la darrera opció que s'ha pres no ha estat qüestionar la necessitat o no de l'eix, sinó simplement replantejar el projecte i canviar-hi elements del traçat per tal d'adaptar-lo millor al territori

amb la voluntat de minimitzar-ne els impactes provocats per la construcció i alhora d'evitar alguns dels que se'n poden derivar. En definitiva, es passa de la idea d'un eix de grans dimensions amb la funció de connectar Catalunya sencera i la resta de l'Estat amb França, a la d'un eix que enllaça dues comarques. Aquesta és una opció que s'adopta davant de les múltiples pressions rebudes i pensant que és un punt de consens. El que ja no queda clar és si finalment, per inèrcia o per necessitat, aquest eix viari acabarà configurant-se en una via de pas que superarà amb escreix les necessitats de comunicació entre les comarques de la Garrotxa i Osona. És a dir, si en un futur, més o menys llunyà, esdevindrà o no una via internacional de transport que acabarà recuperant el debat que hem viscut aquesta darrera dècada.

La tercera conclusió és que, de manera incomprensible fins al moment en un projecte d'obra pública d'aquesta magnitud i controvèrsia, no s'hi ha dut a terme cap avaluació seriosa d'alternatives, ni tan sols un estudi d'impacte (socioeconòmic i ambiental) de tot l'eix viari digne d'aquest nom. Així, doncs, la pregunta sobre quina de les diverses opcions que raonablement es poden plantejar per a millorar les comunicacions de la Garrotxa i Osona amb majors beneficis socials i menor impacte ambiental, continua sense resposta.

L'última conclusió és que les administracions públiques afectades han procedit fins al moment d'una manera ben poc transparent, tant pel que fa als diferents departaments de la Generalitat com, tanmateix, a alguns ajuntaments, i això ha contribuït a enverinar el debat.

Finalment no voldríem cloure la nostra aportació sense esmentar que tenim la impressió que al començament del segle XXI, l'eix Vic-Olot és una obra anacrònica, ja que en definitiva no respon a cap visió de connectivitat sostenible. Potser hauria tingut sentit trenta anys enrere o abans de la construcció de l'Eix Transversal, però ara ja ha perdut la seva raó de ser. La millora de la xarxa actual, per una banda, fins a l'eix mediterrani i, per l'altra, fins a la vall del Ter, i la recuperació de l'enllaç per ferrocarril entre Girona i Olot serien alternatives amb uns beneficis socials i ambientals segurament superiors.

L'evolució futura ens permetrà valorar la incidència final d'aquest controvertit eix viari. Moltes són les preguntes plantejades a l'entorn d'aquesta infraestuctura. A tall d'exemple tindríem:

– S'acabarà convertint en una via de comunicació internacional emprada molt especialment pel transport pesant de llarg recorregut?

– Quin serà l'impacte socioeconòmic de la infraestructura a les comarques d'Osona i la Garrotxa? Augmentarà el dinamisme econòmic d'Osona i convertirà la Garrotxa en una comarca de pas?

– Quins seran els impactes ambientals i paisatgístics, directes o indirectes, tant a curt com a mitjà i llarg termini? I els de caràcter acumulatiu i sinèrgic?.

Juny de 2004

Territori i habitatge*

Maria Herrero

L'HABITATGE [66] va assolir el 2003 un protagonisme creixent al debat públic, als mitjans de comunicació i a l'agenda política, en un moment en què la construcció, el preu i la demanda d'habitatges continuava creixent alhora que augmentava la transformació del territori i el nombre de persones que amb serioses dificultats per a accedir a un habitatge. Es feia evident el paper de l'habitatge com a peça clau del debat territorial que vincula l'ús del sòl i la sostenibilitat amb la cohesió social i l'equitat territorial.

Aquest text vol fer un breu retrat de les tendències i els trets més significatius del sector de l'habitatge i del debat que sobre aquest tema s'ha desenvolupat el 2003 a Catalunya, fent especial atenció alhora en la dimensió territorial[1].

Tradicionalment els estudis sobre habitatge han posat l'accent en el vessant quantificable dels aspectes econòmics i socials de la qüestió, en detriment, de vegades, d'altres aspectes com els culturals o els territorials. Hi ha multitud de dades sobre habitatge: l'evolució dels preus, els volums de préstec i l'esforç econòmic de les persones, el règim de tinença, el pes de l'habitatge com a sector econòmic, els recursos públics invertits o l'estat de conservació del parc edificat. Tanmateix, l'habitatge també és un element territorial i ambiental concret, com a fet físic força perdurable, que dóna forma al territori, a l'espai de la convivència col·lectiva. L'habitatge és un element fonamental en la transformació del territori i en la vida de les persones; en facilita o dificulta el desplegament de les capacitats –del territori i els seus habitants– durant generacions.

La paradoxa

L'any 2003 es va fer ostensible la paradoxa que ha caracteritzat el sector de l'habitatge durant els darrers anys: el fet de ser un sector econòmic extremament vigorós que, tot i així, ha exclòs un nombre creixent de ciutadans i ciutadanes de la possibilitat d'accedir-hi o, en el millor dels casos, ha compromès la seva capacitat adquisitiva amb préstecs durant un llarg període de les seves vides.

Els trets més significatius del sector de l'habitatge a Catalunya han estat un fort ritme de construcció i transformació territorial (capdavanter a la Unió Europea), un creixement del pes de la construcció residencial com a sector econòmic, un vertiginós encariment del preu, un increment del deute de les famílies, l'hegemonia de la propietat com a règim de tinença, i un augment del sector de la població que cada vegada més té dificultats per a accedir-hi, mentre es mantenia una elevada demanda d'habitatges.

* La primera part d'aquest text té l'origen en un article escrit amb en Toni Pérez. A ell i a Àlex Tarroja l'autora agraeix les seves aportacions i la seva paciència.

[1] Les dades són les disponibles a desembre del 2003.

El parc d'habitatges català continuava creixent vigorosament el 2003. Si el 1996 es construïen 7,8 habitatges nous per cada mil habitants, el 2003 aquesta xifra quasi s'havia doblat i se'n construïen 14,8. El parc d'habitatges del 2001[2] el formaven 3.389.076 unitats, que significaven un increment del 21% respecte del 1991.

La construcció –que no s'ha caracteritzat fins ara per ser especialment innovadora ni per fer una aportació substancial en valor afegit– fou el sector productiu que va experimentar un creixement més important en la quota de participació al PIB dels darrers anys. S'establia així una tendència a una certa especialització productiva que comportava un fort impacte territorial. Entre el primer trimestre del 1996 i el tercer del 2003 la taxa mitjana de creixement del PIB va ser aproximadament d'un 3% i la del sector de la construcció va ser d'un 4,3%; l'any 1995 el sector de la construcció representava el 6,3% del PIB català i el 2001, el 7,24% (el 8,5% a Espanya, mentre que a països com Alemanya, França, Itàlia, Holanda o els Estats Units representava aproximadament el 5%). L'habitatge fou un dels principals elements d'aquest dinamisme constructiu: el subsector de l'edificació, que es correspon majoritàriament amb l'habitatge, ha estat des del 1997 el més important i ha contribuït al 85% de l'activitat en detriment de l'obra civil. Les dades de l'ocupació per sectors corroboraven l'increment del pes de la construcció en el model de creixement econòmic: el darrer trimestre del 2003 l'ocupació del sector de la construcció a Catalunya havia augmentat el 8,9% respecte a l'any anterior i ocupava 305.600 persones.

Els preus dels habitatges creixien per damunt dels salaris i hi dificultaven l'accés a uns sectors cada vegada més amplis de la població. Entre el 1997 i el 2002 el preu de l'habitatge havia augmentat un 88,5% a Catalunya i s'havia duplicat a la ciutat de Barcelona. Entre els anys 1987-2003 els preus havien crescut el 472%. L'any 2003 el preu del metre quadrat construït dels habitatges de nova construcció al conjunt dels municipis de Catalunya, sense comptar Barcelona, havia assolit els 1.884€/m², xifra que representava un increment de preu del 13% respecte a l'any anterior, lleugerament inferior a l'increment del 2002. A Barcelona ciutat, el preu de l'habitatge durant el 2003 havia crescut una mitjana del 18,6% i havia assolit els 3.476€/m².

Creixia també l'esforç financer i l'estimació de la proporció de renda necessària per a accedir a un habitatge. A la fi del 2003, Catalunya era la comunitat autònoma amb un major volum de finques urbanes hipotecades i la que tenia el volum més elevat de capital en préstec[3]. L'any 1997 una família tipus que accedia a un habitatge de compra a la ciutat de Barcelona hi destinava un 45,43% de la seva renda. Si ho feia a la resta de la conurbació l'esforç era del 33,33% i si residia a altres llocs de Catalunya s'estimava que l'esforç equivalia a un 23,96% de la renda. L'any 2003 aquestes xifres havien crescut fins un 62,74% de la renda familiar disponible per a accedir a un habitatge a la ciutat de Barcelona, a un 45,12% a la resta de la conurbació i a un 30,27% a la resta de Catalunya. Aquestes són xifres alarmants perquè, segons els experts, el llindar màxim de l'esforç s'ha de situar al voltant del 30% de la renda familiar.

A Catalunya, com a la resta d'Espanya, domina la propietat com a règim de tinença: les dades del Cens d'Habitatges del 2001 situen la proporció d'habitatges de propietat al voltant del 80% i només el 17% correspondria al règim de lloguer. La feblesa del mercat del lloguer és un dels trets característics que també s'ha accentuat els darrers anys.

Diversos estudis publicats l'any 2003 van posar de manifest que els joves, la gent gran i els col·lectius de rendes baixes, incloent-hi la població immigrada, eren els segments de població més seriosa-

[2] Cens d'habitatges 2001.

[3] Estadística hipotecària de l'INE 2003.

ment afectats per les dificultats d'accés a l'habitatge. Un 77% del catalans d'entre 20 i 34 anys vivien a casa dels seus pares, i la proporció de joves d'entre 30 i 34 anys que vivien a casa els pares havia passat del 15% l'any 2000, al 25% el 2003. Les sol·licituds d'habitatges compartits als serveis municipals de Barcelona s'han doblat en dos anys. Molts autors remarquen l'important paper que les estructures familiars han desenvolupat fins ara en l'accés a l'habitatge dels joves, cedint recursos en forma d'herències i lloguers a baix preu. Càritas calculava que l'11,6% de les famílies catalanes estaven allotjades en condicions deficients, rellogades o amenaçades de desnonament. Va continuar creixent el nombre de desnonaments, les denúncies de *mobbing* immobiliari i diversos col·lectius professionals -l'Equip EARHA "Infrahabitatge a Catalunya" i BARRACABARCELONA, per exemple- constataven la reaparició de noves formes d'infrahabitatge i barraquisme, més invisibles, com ara el relloguer i l'aparició de condicions abusives.

Durant el 2003 també va continuar creixent la demanda d'habitatges. Aquests darrers anys havien arribat a l'edat adulta les generacions més grans en valors absoluts, creixia la població –que s'havia mantingut estable els darrers vint anys–, les formes de convivència es diversificaven i s'havien reduït les dimensions mitjanes de les llars[4]. El creixement de la demanda d'habitatges també es reforçà per la davallada dels tipus d'interès hipotecaris, l'ampliació dels terminis de cobertura, l'increment de la població ocupada, les bonificacions fiscals i la major disposició a l'endeutament de les famílies. L'elevada rendibilitat de l'habitatge va contribuir també al creixement de la demanda, en esdevenir un actiu d'inversió refugi, especialment entre l'any 2000 i el 2003, quan la crisi borsària i l'arribada de l'euro van intensificar la decisió d'invertir en forma d'actius immobiliaris[5].

Les dades i les xifres sobre l'habitatge no s'acabarien aquí. Podríem, per exemple, explorar també les polítiques d'habitatge –mentre el 1996 els habitatges protegits representaven el 15,1% del total dels habitatges construïts a Catalunya, l'any 2003 aquesta quota havia caigut al 6,2%–, el sistema cultural de valors que la societat projecta a través de l'habitatge o l'evolució de les tipologies o de les superfícies dels habitatges, ara que cada vegada més les persones hi realitzen més activitats i que tornen amb força les propostes per a reduir-ne la superfície mínima, si més no a l'àmbit metropolità.

Habitatge i transformació del territori

Des de la perspectiva territorial, però, cal insistir en l'impacte material de l'habitatge. L'habitatge com a fet físic, que es materialitza al territori, és una de les principals transposicions de la societat al territori –podríem dir que és una empremta, una imatge de la nostra cultura i els nostres valors abocada al territori– i és un dels principals elements de transformació territorial i ambiental de les àrees urbanes.

Segons un treball publicat aquest últim any a la revista *Nature*,[6] l'augment del nombre d'habitatges, que s'esdevé avui fins i tot en les poblacions estables o en declivi, és la principal causa de pèrdua de biodiversitat i de degradació ambiental. L'augment del nombre d'habitatges –amb menys membres– ocasiona més problemes ambientals que el creixement de la població, i el nombre d'habitatges seria un molt bon

[4] El nombre de membres que vivia a cada llar havia passat de 3,13 membres el 1991 a 2,72 membres el 2001 amb un fort augment de les llars unipersonals.

[5] La rendibilitat de les inversions en habitatge ha superat la de les accions borsàries en gairebé 20 punts els darrers deu anys i ha contribuït a reforçar la idea, pendent de comprovar els propers anys, que el sector immobiliari no està afectat per les crisis. Tanmateix, a l'inici de la dècada dels noranta el preu de l'habitatge va experimentar una lleugera davallada en un context de crisi econòmica generalitzada que no es va superar fins l'any 1996, moment en què s'inicia l'actual cicle de creixement de preu i demanda.

[6] Liu, J.; Dally, G. C.; Ehrlich, P. R. i Luck, G.W. : "Effects of household dynamics on resource consumption and biodiversity", *Nature*, 2003. [En línia]
http://www.nature.com/cgitaf/DynaPage.taf?file=/nature/journal/v421/n6922/abs/nature01359_fs.html&dynoptions=doi1077641007

indicador del consum dels recursos. I tanmateix, l'habitatge és una necessitat bàsica i els habitatges de qualitat es distingirien per la facultat d'aportar noves qualitats i dimensions al territori.

L'habitatge és avui un dels principals factors de transformació del territori: els estudis mostren que 3/4 parts del sòl urbanitzat a l'àmbit metropolità[7] és residencial. Al llarg dels darrers cinquanta anys, a Catalunya la població s'ha doblat però el sòl ocupat s'ha multiplicat entre quatre i cinc vegades. Aquesta tendència s'intensificà al final de la dècada dels vuitanta i a l'inici de la dels noranta quan es produí una important inflexió: el procés d'ocupació i transformació de sòl continuà creixent mentre que la població s'estabilitzava. Tot i que les dades no són molt precises i estan en contínua discussió, la superfície urbanitzada a Catalunya entre l'any 1987 i el 2001 hauria passat del 2,6% del territori fins al 6,5%.

El fort ritme de producció residencial dels darrers anys s'ha traduït en un important procés de transformació i artificialització. El professor Joan Nogué, en presentar a Figueres[8] un esquema de les principals transformacions territorials a Catalunya, va destacar la proliferació de la urbanització residencial caracteritzada per la baixa densitat, la dispersió i unes importants dosis d'homogeneïtzació i estandardització.

Pràcticament una de cada tres famílies de Barcelona disposa d'una segona residència, en la majoria dels casos de propietat. El 42% del parc de segones residències es concentra en àrees litorals, on més del 50% dels 670 km de costa està urbanitzat. Tot i que les segones residències és un fenomen lligat al creixement econòmic de les dècades dels seixanta i dels setanta, els darrers anys també ha continuat creixent, mentre que, alhora, una part cada vegada més significativa de les residències secundàries de l'àmbit metropolità s'estan transformant en primera residència, fet que incrementa la demanda de serveis i equipaments municipals, amb nous costos econòmics, socials i ambientals que fóra bo fer més visibles.

Tot esperant dades més actualitzades, cal reiterar les dades elementals de la transposició de l'habitatge al territori de l'àmbit metropolità. L'àmbit metropolità concentra aproximadament el 70% dels habitatges principals de Catalunya i també el 70% de la població. El 1992 el sòl urbà ocupava el 15% del territori, unes 49.000 ha de les quals el 78% eren destinades a ocupació residencial i el 55% del sòl residencial a habitatges aïllats on només vivia el 18% de la població, aproximadament[9]. Aproximadament, el 20% dels habitatges que s'han construït a Catalunya entre el 1987 i el 2001 pertanyen a les tipologies d'*adossat* o *aïllat*[10], i aquesta proporció a l'àmbit metropolità se situa en un 16%, amb petites variacions anuals[11]. Estudis recents sobre el sòl residencial de baixa densitat de la regió metropolitana de Barcelona apunten que hi hauria unes 14.000 ha ocupades el 2003 per habitatges en baixa densitat, però el planejament actual permetria ocupar-ne fins a 26.000[12].

Territori i habitatge: noves qüestions

El 2003 serà l'any d'inflexió en les polítiques d'habitatge? Les dinàmiques i les tendències dels anys anteriors es van mantenir decididament, per bé que va esclatar el debat, es van divulgar insistent-

[7] PTMB 1992.

[8] Trobada d'Entitats i Plataformes en Defensa del Territori [119], Figueres, octubre 2003.

[9] El 15% del sòl transformat en urbà és una proporció elevada en el context metropolità, on només el 33% del sòl té un pendent inferior al 10%, és a dir, és òptim per a urbanitzar.

[10] Francesc Muñoz, Urbanalització (pendent de publicació).

[11] Sempre a l'espera de dades més precises, cal dir que de la tipologia d'habitatges construïts no podem inferir les densitat finals, és a dir, la proporció d'urbanització en baixa densitat.

[12] Dr. Antonio Font, "Transformacions territorials recents a la regió metropolitana de Barcelona" i Joan Barba i Montserrat Mercadé, "Els creixements residencials en baixa densitat. Les urbanitzacions a la província de Barcelona", (pendents de publicació).

ment alternatives en matèria d'estratègies i van començar a sortir a la llum propostes de polítiques d'habitatge diferents. Es va debatre la possible bombolla immobiliària, la política fiscal, es va posar de manifest la manca de parc d'habitatges de lloguer, la creixent exclusió de l'accés a l'habitatge d'amplis sectors socials, i els efectes del creixement residencial en la transformació territorial.

La primera meitat del 2004 s'ha caracteritzat per una eclosió de propostes en matèria d'habitatge mentre continuen creixent els preus. Es valoren els possibles canvis en la fiscalitat estatal per a afavorir el lloguer –almenys tant com la compra– i se succeeixen les iniciatives i els projectes. El Departament de Medi Ambient i Habitatge ha publicat un document anomenat *Línies polítiques d'actuació pel dret a l'habitatge* amb l'objectiu d'afavorir la producció de 42.000 habitatges nous fins al 2007, la meitat dels quals han de ser de lloguer protegit, i de fer aflorar alhora, per mitjà de la rehabilitació i de la incentivació dels propietaris, 40.000 habitatges desocupats a través de borses de lloguer i de convenis amb la Xarxa Catalana de Mediació. S'incorpora també la necessitat de no desqualificar els habitatges protegits durant la vida útil i el dret a tempteig i retracta. Els joves, la gent gran i les persones de rendes baixes són els col·lectius d'atenció prioritària. El document inclou ajuts a la formació de patrimonis públics de sòl municipal i ajuts generals per a la compra i el lloguer, incorporant-hi la nova figura d'habitatge a preu assequible, a més d'un seguit de mesures contra el *mobbing* immobiliari.

Per a ampliar les propostes, recentment la Fundació Jaume Bofill ha publicat una monografia sobre les cooperatives d'habitatges en cessió d'ús, un model a mig camí entre el lloguer i la propietat. És el sistema escandinau anomenat ANDEL[13], que permetria crear un ampli parc d'habitatges de lloguer –dret d'ús a llarg termini– que, tot i comptar amb el suport de l'Administració, amb el pas del temps, no suposaria una càrrega pel sector públic.

És interessant constatar que mentre aquests darrers anys han sorgit importants moviments socials de protesta –i sovint de proposta– al voltant de conflictes ambientals, d'infraestuctures o de recursos territorials, no hi ha hagut una mobilització social de base àmplia –més enllà dels col·lectius antiespeculació i d'OKUPACIÓ [67]– que qüestioni l'encariment del preu de l'habitatge. L'habitatge de propietat està profundament arrelat a la cultura (?) territorial com també ho està l'associació entre construcció i urbanització –aparentment sense fi–, i creixement econòmic.

Hi ha aspectes del debat de l'habitatge i de les polítiques d'habitatge que romanen dins dels cercles dels especialistes. Els experts discuteixen una política d'habitatge basada en instruments fiscals que afavoreix la propietat, o com els recursos públics invertits en habitatge protegit passen ràpidament al mercat privat, amb l'actual legislació. Fóra interessant que aquests i d'altres aspectes del debat de les polítiques d'habitatge protagonitzessin el debat públic dels propers anys.

El debat, en matèria d'habitatge, hauria d'incorporar també la ciutat de baixa densitat: a quant pugen i qui n'assumeix els costos ambientals i els costos de serveis i equipaments. De la mateixa manera caldria incloure en l'anàlisi la paradoxa d'unes àrees urbanes, formades majoritàriament per habitatges ocupats en règim de propietat, que continuen traslladant les responsabilitats de rehabilitació i millora urbana a l'Administració.

El continuat creixement del parc residencial també necessita una anàlisi que no perdi de vista que, avui, a Europa, algunes ciutats tenen barris residencials i/o turístics que han quedat obsolets i es buiden ràpidament. Els costos de manteniment dels barris buits són tan alts que les administracions locals han de demanar ajuts per a enderrocar-los i evitar que continuïn baixant els preus dels barris veïns i que aquests també quedin deserts.

[13] TURMO, Raül: *Andel: el model escandinau d'accés a l'habitatge*, col. Finestra oberta, Fundació Jaume Bofill 2004.

Alguns experts es pregunten quines conseqüències tindria el fet que el sector immobiliari residencial tingués una rendibilitat anual més moderada, de només el 5% per exemple; com afectaria al mercat de l'habitatge, al ritme de transformació territorial i als altres sectors econòmics implicats. L'habitatge ha de ser per sempre una de les principals fórmules d'estalvi? El dret a l'habitatge significa dret a un habitatge que generi suficients plusvàlues per a garantir la jubilació? Sembla que tenim dificultats a imaginar un procés d'urbanització i un sector de la construcció residencial que en comptes de consumir nou sòl es basi en la reutilització del ja ha estat transformat.

També és necessari estudiar la diversitat de tipologies d'habitatge necessàries per a fer ciutat. És remarcable que avui es proposi reduir la superfície mínima dels habitatges en l'àrea metropolitana tot i que des de l'aprovació del Pla general metropolità el 1976, la superfície mitjana només ha crescut 10m², passant de 65m² a 75m². Sembla si més no qüestionable que els ciutadans necessitin/demanin pisos més petits –quan cada vegada hi realitzen més activitats-, i la reducció de la superfície tampoc contribueix a l'abaratiment o l'accessibilitat, doncs són els habitatges de menor superfície els que tenen un major preu per m², els més cars proporcionalment. Potser, per a fer ciutat, i també per a contenir la dispersió, caldria pensar en la necessitat d'incorporar a la ciutat compacta una més àmplia diversitat de tipologies d'habitatges, menys esquifits, comunicats amb espais verds, amb terrasses, i buits que permetessin acollir les necessitats d'uns ciutadans amb unes situacions personals, laborals i familiars cada dia més diverses.

L'habitatge ha estat durant els darrers anys un dels principals agents de transformació i ocupació (depredació?) del territori i té una llarga inèrcia/permanència territorial. Cal incorporar definitivament a l'anàlisi, les polítiques i el projecte de l'habitatge la seva dimensió territorial i ambiental, tant els costos (socials, econòmics i ambientals) com la coherència entre la ciutat física i els valors de sostenibilitat i cohesió de la ciutat, la comunitat, que construïm.

Juliol de 2004

Una política ferroviària per a Catalunya

Jordi Julià

Una nova política d'infraestructures

Una nova política d'infraestructures de transport per a Catalunya hauria de ser coherent amb tres reptes importants de política territorial:

– La posició de Catalunya en un món globalitzat. Això afecta fonamentalment el transport aeri, el marítim i les telecomunicacions.

– La consolidació de l'EURORREGIÓ [49], l'espai de major dimensió econòmica i territorial que Catalunya necessita per a guanyar massa crítica. Això afecta bàsicament les xarxes de carreteres i ferrocarrils.

– La voluntat de preservació del territori i del medi ambient, optant per un model de creixement concentrat en nodes i equilibrat en el territori.

A partir de la necessitat de resoldre problemes que actualment ja tenim plantejats, com el de la mobilitat de l'àrea metropolitana de Barcelona i la congestió de les infraestructures al llarg del corredor mediterrani, cal pensar a utilitzar la possibilitat que la creació d'infraestructures ens ofereix per fer un salt d'escala que uneixi les principals ciutats de Catalunya a fi que treballin en xarxa dins del corredor mediterrani i per fer que aquest conjunt esdevingui el centre d'un espai europeu transpirenenc. Una idea bàsica consisteix a ampliar el CORREDOR MEDITERRANI [63] fins a la Catalunya interior, construint un nou eix transversal de carretera i ferrocarril que descongestioni l'eix costaner i ajudi a crear un nou espai de desenvolupament de qualitat en les planes interiors. Una segona idea consisteix a potenciar un nou corredor que creui els Pirineus, fonamental per al desenvolupament de l'Eurorregió i per a aconseguir un espai de major dimensió territorial i econòmica.

En el món de l'economia globalitzada són decisius els aeroports, els ports i les telecomunicacions, que són les infraestructures que ens permeten relacionar-nos amb tot el globus. La nostra posició relativa en l'economia mundial dependrà de la qualitat i de la rapidesa de la implantació d'aquestes infraestructures, ja que estem en competència amb altres territoris que també en disposen. El nostre sistema aeroportuari serà important si pot oferir vols a moltes destinacions diferents d'arreu del món, i això només s'aconsegueix sent node operatiu de companyies aèries a les quals hem de poder oferir plataformes aeroportuàries de primera qualitat. L'AEROPORT DE BARCELONA [7] pot arribar a ser un dels *hubs* del sud d'Europa si aconsegueix les inversions i la llibertat de gestió que necessita. Alhora, cal que totes les ciutats del territori estiguin connectades de la manera més ràpida possible i eficient amb aquestes infraestructures singulars, i d'aquí ve l'interès que a l'aeroport arribin tant els trens de rodalies com els d'alta velocitat.

Aquella gran mar Mediterrània que era el centre d'una civilització ara només és un petit mar interior, però justament situat en la principal ruta de circumnavegació del globus terrestre gràcies al canal de Suez. El nostre sistema portuari pot ser una de les principals portes d'Europa a aquesta ruta si podem dotar els ports de Barcelona i de Tarragona dels espais logístics que necessiten i amb connexions ràpides cap a Europa.

El model ferroviari espanyol

L'esquema ferroviari del *Plan de Infraestructuras 2000-2007* del Ministeri de Foment del Partit Popular presentava tres característiques altament discutibles:

– Era absolutament radial i centrat en Madrid, fins a l'extrem que havia desaparegut l'eix de l'Ebre i deixava coix el corredor mediterrani en el tram Tarragona-Castelló i fins al punt que tampoc no plantejava la unió d'aquest eix amb la xarxa andalusa.

– No abordava la problemàtica del transport de mercaderies, ja que no s'explicava quines línies noves podrien suportar tràfics de mercaderies.

– Oblidava les inversions en rodalies, de manera que el servei, víctima de l'èxit, s'ha anat degradant.

Aleshores, cal demanar al nou Govern espanyol:

– Trencar l'esquema radial amb una xarxa d'alta velocitat (350 km/h, ample internacional) exclusiva per a trens de viatgers, tant en el corredor de l'Ebre (Madrid i País Basc) com en el corredor mediterrani i en les connexions amb Portugal.

– Projectar una nova xarxa de línies de mercaderies, d'ample internacional, que no pot coincidir, a llarg termini, ni amb les línies de rodalies (ample ibèric) ni amb les d'alta velocitat. Aquesta xarxa pot aprofitar les línies actuals que quedin lliures, a les quals es canviarà l'ample, però caldrà construir-ne de noves, que poden ser per a tràfic mixt.

– Tornar a invertir en rodalies, tant en reposició, qualitat i seguretat, com en nova infraestructura. En concret, cal un pla de rodalies per a l'àrea metropolitana de Barcelona.

La xarxa ferroviària actual i en construcció a Catalunya

La xarxa ferroviària de Catalunya ha de donar resposta a tres tipus de serveis molt diferents i cada un requereix una xarxa especialitzada:

– La **xarxa de rodalies**, composada pels actuals serveis de RODALIES BARCELONA DE RENFE [62] i les línies de FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA (FGC) AL VALLÈS I AL BAIX LLOBREGAT [65]. Caldrà millorar aquests serveis, especialment pel que fa als extrems (Manresa, Igualada, Vic), i mirar d'estendre'ls cap a Tarragona i Girona i de crear un nou nucli a les terres de Lleida.

– La **xarxa** D'ALTA VELOCITAT [51-56] actualment en construcció, Lleida-Tarragona-Barcelona-Girona-França, i la que encara cal reivindicar de Tarragona-València.

– La **xarxa de mercaderies**, que pot aprofitar la resta de línies existents i, en una primera fase, algunes línies de rodalies i part de la nova xarxa d'ample internacional

Amb la posada en servei de l'alta velocitat, esperem que d'aquí a pocs anys s'alliberin de serveis de llarg recorregut la major part de les línies actuals, de manera que es podran establir nuclis de serveis de rodalies i regionals al voltant també de Tarragona, Girona i Lleida, a més de Barcelona:

– Tarragona: Serveis d'alta intensitat en l'eix Valls, Reus, Tarragona, Sant Vicenç de Calders. Extensions cap a Montblanc, Móra d'Ebre i Amposta.

– Lleida: Hi ha la possibilitat d'establir dues línies d'intensitat mitjana: Cervera-Lleida-Monzón i Balaguer-Lleida-les Borges Blanques.

– Girona: Figueres-Girona-Blanes-Lloret.

El sistema ferroviari de la Regió Metropolitana de Barcelona

El sistema ferroviari metropolità o metro regional està format per les xarxes dels dos operadors actualment existents: Rodalies Renfe i FGC.

La xarxa de Rodalies Renfe de Barcelona es composarà de sis línies d'alta intensitat que travessaran la regió metropolitana. En concret hi haurà les quatre línies actuals que aniran per dins de la ciutat de Barcelona i que faran servir els dos túnels ja existents i dues noves línies per fora (la transversal pel Vallès i l'orbital). Els extrems de les línies d'alta intensitat seran Lloret, Sant Vicenç de Calders, Sant Celoni, Manresa i Vic, però també hi haurà extensions de caire regional cap a Tarragona, Girona, Calaf/Cervera i Ripoll/Puigcerdà.

A diferència de Renfe, les dues línies de FGC (Baix Llobregat, amb final a plaça d'Espanya, i Vallès, amb final a plaça Catalunya) no travessen la ciutat de Barcelona i això els resta potencial. Proposem la implantació d'un nou esquema ferroviari que faci passar tant la línia del Vallès com la del Baix Llobregat i crear dues noves línies de metro exprés dins del continu urbà de Barcelona que donin servei als nous corredors del Vallès, el Barcelonès Nord, el Maresme i Baix Llobregat.

En aquest sistema ferroviari hi haurà quatre nodes d'intercanvi principals on es creuaran nombroses línies de ferrocarril i també de metro: Sants, Sagrera, Diagonal/Passeig de Gràcia/Provença i Glòries.

Noves línies per a la Catalunya interior

Ara bé, a mitjà o llarg termini caldrà un nou *by-pass* ferroviari de la Regió Metropolitana i la seva connexió als ports de Tarragona i Barcelona. Aquest *by-pass* es podria aconseguir mitjançant la construcció d'una nova xarxa ferroviària catalana mixta mercaderies-viatgers que passés per l'interior de Catalunya, amb els objectius següents:

– Crear la xarxa ferroviària de mercaderies en el context de la millora de les relacions ferroviàries entre la península Ibèrica i Europa i de la potenciació dels ports de Tarragona i Barcelona.

– Articular entre si les ciutats de la Catalunya interior (Lleida-Igualada-Manresa-Vic-Olot) amb les de l'eix costaner Tarragona-Barcelona-Girona.

Aquestes noves línies podran suportar serveis de mercaderies (80 a 160 km/h) i serveis de viatgers (a 200-250 km/h).

Aquest esquema ferroviari, en el marc d'un autèntic espai ferroviari europeu integrat i liberalitzat, hauria de permetre assolir increments significatius en la quota de mercat del transport de mercaderies, contribuint així a la reducció dels costos socials i ambientals que genera l'alta participació de la carretera en el transport de mercaderies.

Juliol de 2004

Llocs buits, paisatges ignorats*

Joan Nogué

Un dels efectes més notables i menys estudiats dels actuals processos de metropolització i urbanització difusa i dispersa pel territori és l'aparició d'infinitat d'espais buits, desocupats, aparentment lliures; espais sense cap funció clara en el nou entramat urbà més enllà del seu potencial valor especulatiu, sempre que siguin urbanitzables. Apareixen com a terra de ningú, territoris sense rumb i sense personalitat, desposseïts del caràcter primigeni, de la raó de ser en un territori que ha deixat d'existir. Són espais indeterminats, amb límits imprecisos, d'usos incerts, expectants, en ocasions híbrids entre allò que han deixat de ser i el que no se sap si seran mai. Són els *terrains vagues*, llocs estranys que semblen condemnats a un desterrament des del qual contemplen, impassibles, els circuits dinàmics de producció i consum dels que han estat apartats i als quals alguns –no tots– tornaran algun dia.

Aquests espais intersticials opacs i abandonats es multipliquen en les perifèries urbanes, entre i als costats de les autopistes, autovies i cinturons orbitals, són potents eixos viaris imprescindibles perquè el nou sistema urbà –inspirat en l'*urban sprawl* nord-americà– funcioni esquivant la contínua amenaça del col·lapse. Aquests espais erms entre autopistes han servit ben sovint d'escenaris més aviat tenebrosos i fúnebres per al cinema d'acció i la novel·la negra. Són el decorat preferit de J.G. Ballard, un dels escriptors que més bon partit n'ha tret. Novel·les com *Crash* (1971) i *L'illa del ciment* (1973), amb accentuades dosis d'erotisme i violència, on es fa servir l'automòbil com a metàfora sexual i també com a metàfora global de la vida de l'individu en la societat contemporània, són un veritable cant a un dels paisatges més desolats, inhòspits i, al seu torn, quotidians i familiars dels nostres entorns.

Què hem de fer amb aquest paisatge? Centenars d'hectàrees s'hi afegeixen any rere any i, malgrat tot, ningú no sap què fer-ne, més enllà d'algunes intervencions cosmètiques en aquelles rotondes tan útils que s'han estès pel país com una espècie d'epidèmia i que han arribat fins i tot a recòndits nuclis rurals sense gairebé el més mínim volum de trànsit rodat. A les administracions els supera aquest nou paisatge: tot i disposar del beneplàcit de les pròpies instàncies planificadores, no s'hi senten compromeses, fet pel qual no han desenvolupat l'aparell teòric, metodològic i instrumental necessari per acarar-lo. Només alguns ajuntaments han gosat plantar-li cara amb decisió i imaginació.

Tinc la impressió que una font interessant d'inspiració per a orientar-nos sobre com tractar aquests espais buits i què fer amb el paisatge pot venir de l'ús espontani que la gent els atribueix. Un exemple paradigmàtic és el de l'horta familiar, d'autoconsum, concebuda com una activitat de lleure. La proliferació d'aquesta horta en els terrenys dels marges fluvials nascuts arran de la canalització de la majoria dels cursos d'aigua de l'àrea metropolitana de Barcelona ha estat espectacular. Deixant de banda les discrepàncies estètiques i els problemes –sobretot de salubritat– que una activitat d'aquest

* Article publicat al suplement *Cultura/s* de La Vanguardia el 26 de febrer del 2003

tipus, desproveïda de control, pugui generar, la veritat és que, des d'un punt de vista social i territorial, es tracta d'una demostració palpable que aquests espais obsolets abandonats poden ser objecte d'un ús social alternatiu, imaginatiu, fugaç, versàtil, variable, que difícilment es produirà a l'espai estructurat, planificat, eficient i productiu que els ha engendrat en forma d'externalitats territorials no previstes.

Llocs de transgressió

És aleshores quan es converteixen en espais dissidents, de transgressió, i és aleshores, precisament, quan més en podem aprendre, malgrat el seu momentani anacronisme i fins i tot la seva innegable cutresa. Nombroses ciutats argentines –per posar l'exemple d'una societat tan castigada i alhora tan capaç de respostes imaginatives– han vist néixer sota les seves autopistes elevades pistes de tennis i espais de reunió freqüentats per les *murgas barriales* (grups musicals que s'inspiren en la música del Riu de la Plata de la darreria de segle), on assagen les seves cançons i preparen les seves protestes socials.

S'hauria de començar rescatant aquests espais de l'anonimat; fer-los visibles, cartografiar-los. Ens adonaríem que n'hi ha molts i amb dimensions ben variades i que no només estan localitzats a les perifèries urbanes de les grans metròpolis, sinó també a les ciutats mitjanes i petites i fins i tot, de vegades, al centre mateix de la ciutat. Potser aleshores podríem desenvolupar una cosa com ara la llei espacial de l'abandonament, de la desestructuració del territori, del component negatiu de la urbanització de la qual semblem sentir-nos tan orgullosos. Caldria, per tant, fer-ne mapes, fotografiar-los, recórrer-los i, sobretot, sentir aquests paisatges oblidats i decadents per poder arribar a parlar-ne com a subjectes i no com a mers residus dels usos que els marginen. Potser després ens atreviríem a proposar-hi intervencions paisatgístiques sense caure en la mera jardineria, sinó apostant per l'experimentació de nous usos i cànons estètics.

Febrer del 2003

Salvem la costa?

Ricard Pié

Fer un balanç sobre l'ús i l'ocupació de la costa catalana durant aquests darrers anys ha de començar forçosament pel final; és a dir, per la recent aprovació del Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC) i per la celebració del Tercer DEBAT COSTA BRAVA [38]. Des de l'arribada de la democràcia, el Govern de la Generalitat de Catalunya ha pres la davantera per primer cop i ha fet un pas endavant per l'ordenació de conjunt de la costa. El Debat Costa Brava, per la seva banda, ha alertat sobre els riscos d'un procés d'urbanització que no sembla tenir fi. El document esmentat ha optat per protegir el sòl que el planejament municipal ha classificat com a no urbanitzable, com una primera providència per salvar la costa. Quant a l'esdeveniment, el debat ha reclamat una acció decidida per salvar el que resta de costa sense urbanitzar. Tanmateix, sembla que la situació és molt crítica i que només es pot resoldre amb mesures de protecció extremes.

Des del punt de vista social, cal destacar l'aparició de moviments proteccionistes que reclamen la màxima defensa de certs indrets costaners; tanmateix, hi ha altres espais que encara estan més malmesos i que reben molta menys atenció. A la Costa Brava hi ha diversos defensors prou ferms que malauradament no hi ha la costa tarragonina o la barcelonina, sense que això tingui res a veure ni amb la fragilitat del lloc ni amb l'ús d'un tram o l'altre, sinó que més aviat sembla que hi ha una percepció social diversa dels problemes i dels valors que hi ha en joc.

Segurament, la consideració de la Costa Brava passa per l'apreciació d'uns valors socialment sancionats com a excepcionals. La natura s'imposa més enllà de qualsevol altra consideració. La força del marc geogràfic dibuixa i acota els límits possibles de la taca urbanitzada. Al nord, la costa es presenta com una peça a part, separada del tronc interior de comunicacions, com un apèndix al qual s'arriba a través de serrells que porten a enclavaments més o menys tancats en si mateixos. A la costa metropolitana passa a l'inrevés; la ciutat s'imposa al suport físic i gairebé desapareixen les particularitats del lloc. El litoral és un dit més d'una gran taca d'oli que a poc a poc va envaint tot l'espai. A la costa tarragonina, la indefinició de l'espai litoral i el caràcter comú de l'entorn no en faciliten la comprensió. A excepció del DELTA DE L'EBRE [88,36], la costa és el final d'una plana per on passen els eixos de comunicacions més importants.

La costa i les platges ofereixen espais amb trets ben diferenciats a les tres àrees: a la Costa Brava, són un element més del paisatge; a la costa metropolitana, un territori d'oportunitat per situar espais de lleure i d'equipament, i a la costa tarragonina, un incident geogràfic que es pot utilitzar com un bon reclam per al turisme i la segona residència.

A la Costa Brava, s'està a punt d'arribar a la ruptura entre la demanda –que sempre ha buscat una certa exclusivitat– i les capacitats del sistema –especialment de la costa–, que fins ara n'han estat l'ensenya particular. A la Regió Metropolitana, la costa es veu com un territori que encara ofereix opor-

tunitats per intensificar-ne artificialment l'ús. Al sud, la costa és una oportunitat econòmica, alternativa o complementària a les economies presents al territori.

Aquestes tres percepcions fan que la resposta social sigui diferent en cada cas i que el sentit de les polítiques de protecció endegades fins ara tinguin resultats molt diferents. No sorprèn gens que els moviments conservacionistes es concentrin al nord, ja que hi ha un model territorial implícit en aquesta demanda. Tanmateix, preocupa que no hi hagi una exigència semblant o major a les costes del sud de Barcelona. Les reclamacions al nord no només es poden explicar per les condicions d'aquell espai, sinó també perquè preocupa l'esgotament d'un model turístic que no ha trobat cap altra alternativa. Per aquesta raó, mancats d'un nou projecte, els moviments conservacionistes malden per la protecció del medi, que fins ara ha estat el motor de l'activitat econòmica.

Al sud, no hi ha aquest consens, ni tan sols una estima semblant, ja que el territori no s'explica des de la costa, sinó des del que és el litoral. La continuació del corredor prelitoral es pot definir des del Camp fins a l'Ebre. Si el corredor és el gran eix econòmic de Catalunya, el fet que s'apropi a la costa com a espai turístic és gairebé un accident, més propi de les formes d'explotació massiva de les platges del País Valencià, que el reconeixement de les bondats de les costes d'aquest tram. Si el litoral del nord és la costa –excepte a l'Alt Empordà, amb Figueres de capital–, al sud la costa és el litoral. Al centre, Barcelona es la ciutat construïda davant del mar, que des dels anys noranta s'està obrint a la Mediterrània. Aquí, la metròpoli imposa les seves regles; les estratègies de protecció tenen més de reserva natural dins de la taca urbana que d'element per articular territorialment la costa.

L'aprovació del PDUSC és un pas endavant, ja que no espera a demà per apuntalar els consensos polítics que suposen protegir a escala autonòmica els sòls que els planejaments municipals havien classificat com a no urbanitzables. Tanmateix, és un pas insuficient si no s'afronta l'ordenació del territori al mateix nivell, tal com s'ha enunciat amb la propera tramitació dels set plans territorials, que es reclamen des de la Llei d'ordenació territorial.

Al Debat Costa Brava vaig defensar que per a aquell territori «ara toca fer ciutat». Si el primer debat del 1976 va ser una trobada de denúncia i una manifestació d'esperança a favor d'un redreçament urbanístic dins d'un nou marc polític, i el segon, un primer balanç de les accions urbanístiques endegades pels ajuntaments democràtics, el tercer no es pot quedar en la denúncia de l'extensió de la taca o de la poca sostenibilitat d'una ocupació urbanística extensiva perquè el problema ja és un altre.

L'esgotament del model turístic de la Costa Brava –a causa de la reducció de les seves dimensions industrials, culturals i lúdiques a favor d'activitats menys productives, com la segona residència, i de l'avenç de sectors menys innovadors i més depredadors del territori, com la construcció– necessita una resposta urbanística, que passa per donar una nova dimensió social, econòmica i cultural a aquest gran magma construït que constitueix el teixit turístic; una nova dimensió que només és capaç de produir-se a la ciutat, des de la complexitat que suposa el sistema urbà.

La grandària de l'aglomerat turístic de la Costa Brava –i de la costa catalana, en general– ha diluït les estructures dels assentament històrics sense oferir cap alternativa. Segurament, aquesta és la qüestió més important que s'ha de resoldre i alhora la que pot donar sentit a les accions endegades fins ara. Les estratègies de protecció del territori són un primer pas per preservar unes àrees de la pressió especulativa, però no són suficients si aquesta exclusió no serveix per donar-los un altre sentit territorial. En uns espais tan ocupats com els de la nostra costa, aquestes proteccions no es poden entendre com una preservació nostàlgica –que voldria retornar a las formes d'ocupació urbana del passat–, sinó com una proposta de creació d'un sistema de buits que permetin articular la xarxa urbana territorial.

Tanmateix, aquesta xarxa, aquest «fer ciutat», té tres estratègies necessàriament diferents. A la Costa Brava, la futura ciutat està a la costa, a la seqüència de nuclis que van des del Tordera fins al cap de Creus, amb l'excepció de Figueres. A la Regió Metropolitana, la costa és un adjectiu territorial, i el projecte ha d'evitar que la ciutat es faci per absorció de l'espai urbanitzat, en favor d'un sistema que articuli en xarxa les polaritats actuals existents. Des del Vendrell fins al delta de l'Ebre, la ciutat s'ha de fer des de l'interior, des del litoral on hi havia els assentaments històrics, on encara hi ha les majors oportunitats territorials i on és possible una ciutat plurifuncional, que no estigui destinada exclusivament al turisme i a la segona residència.

Per salvar la costa cal fer ciutat, cal articular un sistema territorial complex, supramunicipal, que no es redueixi a protegir el medi per evitar el continu urbà i a ser testimoni del passat, sinó una estructura relligada entre el buit i el ple, per qualificar l'espai i donar forma a una xarxa urbana a l'escala que reclama l'actual sistema costaner.

Juliol de 2004

Noves alternatives en les polítiques de l'aigua a Catalunya

David Saurí

El nou marc polític derivat del triomf de les forces d'esquerra tant a les eleccions al Parlament de Catalunya com a les eleccions al Parlament de l'Estat espanyol ha tingut com a primera víctima l'anomenat transvasament de l'Ebre, obra emblemàtica del PLA HIDROLÒGIC NACIONAL [97] aprovat a les Corts el 2001. L'oposició de pràcticament totes les forces polítiques llevat del Partit Popular (inclosa finalment Convergència i Unió, malgrat haver votat favorablement al Pla); l'oposició de la principal regió cedent, l'Aragó; el posicionament contrari de gran part de la comunitat científica; els informes desfavorables emesos per Brussel·les, i, sobretot, una impressionant mobilització social organitzada i impulsada des de les Terres de l'Ebre, han contribuït al fet que, finalment, s'hagi abandonat el transvasament d'aigües de l'Ebre cap a les conques internes de Catalunya, per un costat, i cap al País Valencià, Múrcia i Almeria, per un altre.

Bona part de les crítiques al transvasament de l'Ebre s'han centrat entorn de dues qüestions. En primer lloc, el poc realisme de les xifres presentades en l'anàlisi econòmica i financera del projecte oficial, amb un preu final de l'aigua que no tenia en compte, entre altres ítems, el cost de potabilitzar una aigua amb continguts de sal molt elevats. En segon lloc, l'impacte de l'abstracció d'aigua sobre un ecosistema ja molt amenaçat com el DELTA DE L'EBRE [88, 36]. Aquesta darrera qüestió ha girat entorn del mal anomenat «cabal ecològic» estimat pels redactors del Pla en uns 3.150 hm^3 anuals i en una xifra almenys quatre vegades superior per part dels crítics que han inclòs en les seves estimacions fenòmens com les avingudes, del tot necessàries a fi de contrarestar la falca salina i combatre també l'erosió del delta. D'altra banda, diversos especialistes han destacat també el declivi dels cabals mitjans de l'Ebre durant els darrers cinquanta anys, declivi que pot agreujar-se en el futur com a conseqüència del canvi climàtic i també pel creixement de les masses forestals a les capçaleres dels afluents pirinencs, la qual cosa comporta un augment del consum hídric per part de la vegetació i, per tant, una disminució de l'aigua que arriba a rius i embassaments.

Juntament amb els factors econòmics i ecològics hi ha un altre motiu important que explica el rebuig al transvasament i que no té a veure tant amb aspectes materials i quantificables com amb qüestions que se situen en el terreny de la justícia, el simbolisme i les emocions col·lectives. En termes, per exemple, d'equitat territorial, resulta difícilment defensable que unes comarques que es troben en els darrers llocs de Catalunya en termes de riquesa material i que, a més a més, concentren tot el parc nuclear del Principat (i bona part de les propostes de creació de molts parcs eòlics controvertits) hagin de seguir subministrant recursos bàsics per al creixement de territoris molt més rics. Però això no es tot: les Terres de l'Ebre constitueixen potser l'exemple més clar a Catalunya de com un element del medi natural, el riu, ha forjat una identitat col·lectiva i un sentit d'arrelament al lloc. Així, l'intent d'alterar aquest medi natural amb una obra com el transvasament ha provocat un rebuig social que va molt més enllà dels arguments econòmics o ecològics.

La primavera de l'any 2004 està essent una de les més plujoses dels darrers anys i gran part dels pantans i aqüífers que proporcionen aigua a les conques internes de Catalunya es troben gairebé plens a vessar. Lluny, per tant, de les indigències hídriques que hem conegut prou recentment, és un bon moment per a repensar el planejament i la gestió de l'aigua a Catalunya, tant pel que fa a l'oferta com pel que fa a la demanda. En aquest sentit, les converses recents entre la ministra de Medi Ambient de l'Estat i el conseller de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat apunten cap a la desalació com a alternativa a seguir, pel costat de l'increment de recursos, i cap a l'estalvi i la reutilització com a alternatives, pel costat de la demanda. Per a les conques internes de Catalunya, l'objectiu és assegurar més de 200 hm^3 anuals addicionals que serveixin per a satisfer les necessitats fins aproximadament l'any 2025. Aquest acord també fa explícit l'abandonament de tota opció procedent de l'Ebre. Per tant, no es podrà comptar amb l'aigua de l'anomenat minitransvasament de l'Ebre ni tan sols en anys de «sequera bíblica» o de penúria hídrica extrema, ja que es manté la prohibició de connectar el minitransvasament amb la xarxa d'Aigües Ter-Llobregat. Aquesta reorientació, força radical en la història de la gestió de l'aigua al nostre país, s'ha de saludar molt positivament des del punt de vista de la sostenibilitat. Tanmateix, també requerirà un esforç molt important per part d'administracions i usuaris, sobretot davant les noves demandes que pot generar el creixement urbà i molt específicament el creixement urbà difús, amb nous estils de vida que no encaixen gaire bé dins dels discursos de l'estalvi i la conservació. En aquest sentit, la nova gestió de l'aigua haurà d'afrontar, entre altres, l'anomenada «paradoxa de l'eficiència»: tots nosaltres, individualment, podem ser més eficients en l'ús de l'aigua i segurament ho serem de cara al futur; això no obstant, i degut a l'expansió urbana i als nous usos que aquesta expansió pot comportar (jardins, piscines, etc.), la demanda agregada tendirà probablement a augmentar, amb la qual cosa el resultat final es tradueix en una major pressió sobre els recursos existents. Per tant, les polítiques territorials de contenció de l'urbanisme difús són imprescindibles si no volem que d'aquí a pocs anys tornin a ressuscitar projectes avui feliçment desestimats com el transvasament de l'Ebre.

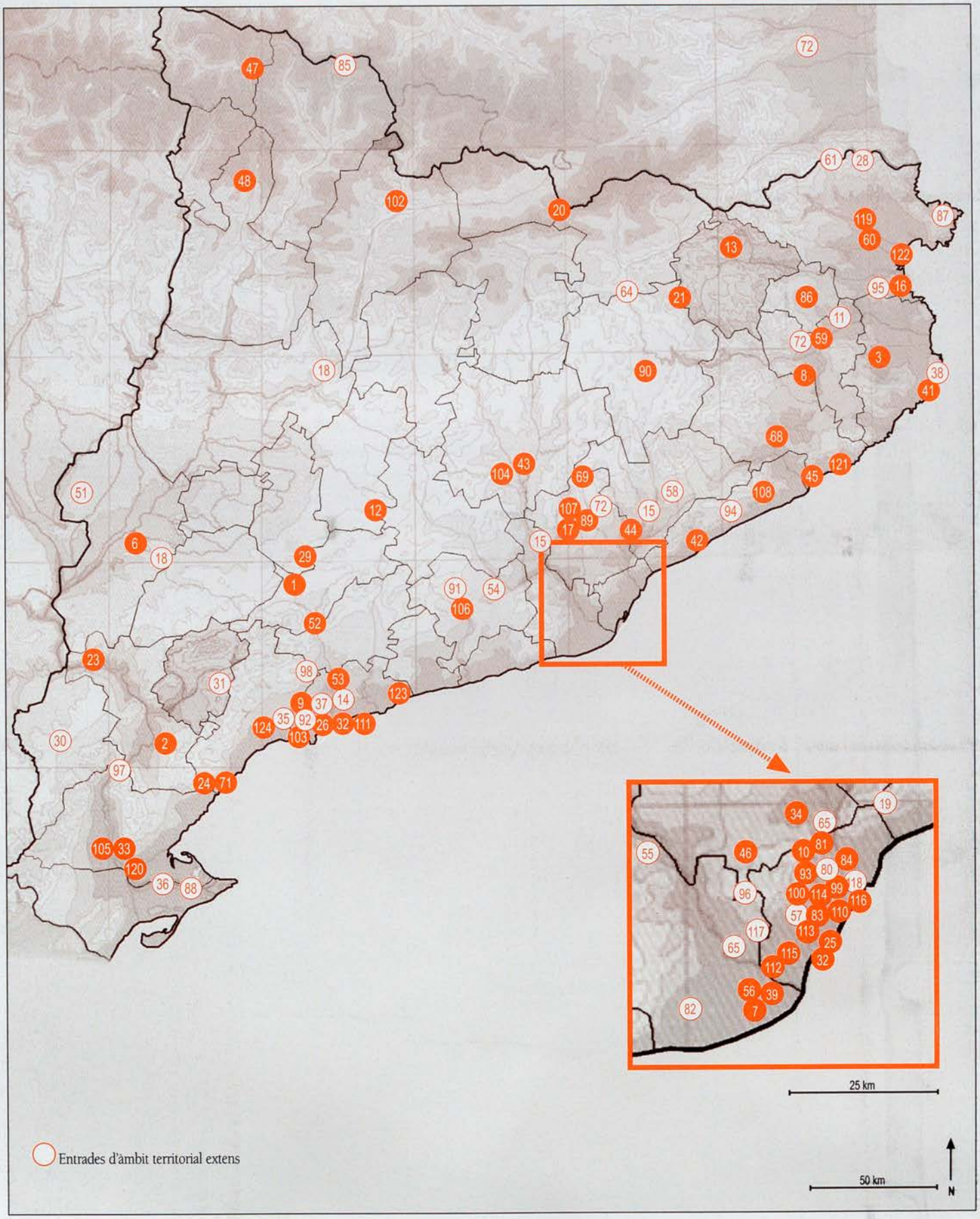
Maig de 2004

125 TRANSFORMACIONS I PROJECTES TERRITORIALS

2003

1 Abocador de l'Espluga de Francolí
2 Abocador de Tivissa
3 Abocador de Vacamorta (Crulles)
4 Abocament de purins
5 Acord per a un govern catalanista i d'esquerres
6 Aeròdrom i timoneda d'Alfés
7 Aeroport de Barcelona (El Prat)
8 Aeroport de Girona-Costa Brava
9 Aeroport de Reus
10 Autovia Horta-Cerdanyola, túnel d'Horta
11 Autovia N-II i Autopista A-7 a les comarques de Girona
12 Autovia N-II, tram de la Panadella
13 Autovia N-260, variant de Castellfollit
14 Autovia N-340, desdoblament a Tarragona
15 Autovia Orbital, quart cinturó
16 Camp de golf i urbanització de Vilanera
17 Camp de golf Torrebonica
18 Canal Segarra Garrigues
19 Carretera B-500 per la Conreria
20 Carretera N-152 Collada de Toses
21 Carretera Vic-Olot, Túnel de Bracons
22 Centrals tèrmiques. Introducció
23 Central tèrmica a Riba-roja d'Ebre
24 Central tèrmica a Vandellòs-Hospitalet de l'Infant
25 Central tèrmica del Port de Barcelona
26 Centrals tèrmiques de Tarragona
27 Centrals eòliques. Introducció
28 Centrals eòliques a l'Alt Empordà
29 Centrals eòliques a la Serra del Tallat
30 Centrals eòliques a la Terra Alta
31 Centrals eòliques al Priorat i el Baix Camp
32 Centrals eòliques als ports de Barcelona i Tarragona
33 Centrals eòliques del Coll de l'Alba
34 Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès
35 Consorci del Camp de Tarragona
36 Consorci per a la protecció integral del Delta de l'Ebre, CPIDE
37 Contaminació atmosfèrica al Camp de Tarragona
38 Debat Costa Brava
39 Depuradora del Delta Llobregat
40 Edició. *Aquí No! Els conflictes territorials a Catalunya*
41 Espai d'interès natural, Castell-Cap Roig
42 Espai obert, Cinc Sènies
43 Espai obert, entorn del Parc de l'Agulla
44 Espai obert, Gallecs
45 Espai obert, Pinya de Rosa
46 Espai obert, Torre Negra
47 Estació d'esquí de Vaquèira
48 Estació d'esquí i urbanització a la vall Fosca
49 Euroregió de l'Arc Mediterrani
50 Exposició Hipercatalunya-territoris de recerca
51 Ferrocarril d'alta velocitat, tram Saragossa-Lleida
52 Ferrocarril d'alta velocitat, tram dels túnels de la Riba i Montblanc
53 Ferrocarril d'alta velocitat, Estació del Camp de Tarragona
54 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a l'Alt Penedès
55 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat al Baix Llobregat
56 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a l'aeroport de Barcelona
57 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a Barcelona
58 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat al Vallès
59 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a Girona
60 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a Figueres
61 Ferrocarril d'alta velocitat, tram Figueres-Perpinyà
62 Ferrocarril de rodalies RENFE
63 Ferrocarril del corredor mediterrani
64 Ferrocarril línia Vic-Puigcerdà
65 Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
66 Habitatge
67 Habitatge, okupació
68 Incendi forestal, Maçanet de la Selva
69 Incendi forestal, Sant Llorenç Savall
70 Institut d'arquitectura avançada de Catalunya IAAC
71 International thermonuclear experimental reactor ITER
72 Línia elèctrica de Sentmenat-Bescanó-Baixàs
73 Llei de grans ciutats
74 Llei de mobilitat
75 Llei de Muntanya
76 Llei d'organització comarcal, modificació
77 Llei d'Urbanisme, reglament parcial
78 Llei, Carta Municipal de Barcelona
79 Lleis de residus
80 Metro Línia 9
81 Metro Línia 11
82 Metro Línia 12
83 Metro Línies 3,4,5 i altres
84 Parc Fluvial del Besós
85 Parc Natural de l'Alt Pirineu
86 Parc Natural de l'Estany de Banyoles
87 Parc Natural del Cap de Creus
88 Parc Natural del Delta de l'Ebre
89 Parc Zoològic del Vallès
90 PAUM de Vic
91 Pla director territorial de l'Alt Penedès
92 Pla director de les activitats industrials i turístiques del Camp de Tarragona
93 Pla director de la Vall d'Hebron
94 Pla director de mobilitat i d'ordenació de sòls del Maresme
95 Pla director territorial de l'Empordà
96 Pla estratègic metropolità de Barcelona
97 Pla hidrològic nacional
98 Pla territorial parcial del Camp de Tarragona
99 Plaça de les Glòries
100 Plaça Lesseps
101 Política Agrària Comuna, Reforma
102 POUM de la Seu d'Urgell
103 POUM de Salou
104 POUM de Sant Joan de Vilatorrada
105 POUM de Tortosa
106 POUM de Vilafranca del Penedès
107 POUM i PAUM de Terrassa
108 Riera d'Arenys, Canalització
109 Seminari: Estratègies Territorials
110 Transformació urbana, 22@ Poblenou
111 Transformació urbana de la façana litoral de Tarragona
112 Transformació urbana de la Gran Via
113 Transformació urbana, barri de Santa Caterina
114 Transformació urbana, Casernes de Sant Andreu
115 Transformació urbana, Ciutat de la Justícia
116 Transformació urbana, Forum 2004
117 Tramvia del Baix Llobregat
118 Tramvia del Besòs
119 Trobada d'entitats en defensa del territori i Declaració de Figueres
120 Urbanització a l'Aldea
121 Urbanització de Cala Banys, Cala Marcona i Sant Quirze
122 Urbanització de Fluvianàutic
123 Urbanització del Gorg de Creixell
124 Urbanització Parc Samà
125 Xarxa de Custòdia del Territori

Mapa de localització de les entrades



Àmbits temàtics dels articles


Aeroports i ports


Carreteres


Ferrocarrils


Creixement urbà


Transformació urbana


Instal·lacions de lleure i turístiques


Gestió de recursos hídrics


Gestió de residus, contaminació


Producció i transport d'energia


Espais naturals protegits


Espais oberts


Documents, estudis, manifestos i trobades


Legislació


Mobilització ciutadana


Organització territorial de l'administració


Planejament territorial i urbanístic

Abocador de l'Espluga de Francolí

1



El Centre de Tractament de Residus de la Conca de Barberà entra en servei tot i l'oposició de la Plataforma Alternativa al Centre de Tractament de Residus de la Conca de Barberà. El centre, que està esperant l'atorgament d'ajuts per part de la Unió Europea, està pensat per a gestionar els residus de la comarca i podrà tractar 7.000 tones de residus l'any.

El Centre de Tractament de Residus (CTR) de la Conca de Barberà, que a la darreria del 2003 va començar a donar servei al conjunt de la comarca, està situat a la partida anomenada Pla Norè, al municipi de l'Espluga de Francolí, tocant amb el límit del municipi de Blancafort. L'impulsor i titular del CTR és el Consell Comarcal de la Conca de Barberà i està gestionat per l'empresa CESPA.

Atorgament de la llicència d'obres i primeres queixes

La història de l'abocador s'inicia durant l'any 2002 amb l'anunci de la construcció d'aquesta instal·lació i amb l'atorgament, el mes d'agost del mateix any, de la llicència d'obres definitiva per part de l'Ajuntament de l'Espluga de Francolí. Des d'un temps abans d'aquest anunci, es van començar a sentir veus contràries a aquesta instal·lació vehiculades a través de la Plataforma Alternativa al CTR de la Conca (PACTRC). Arran de l'anunci de la concessió del permís d'obres, la Plataforma va intensificar les accions contra la construcció del CTR. Les principals queixes de la Plataforma se centraven sobretot en la ubicació de la instal·lació, en concret per la proximitat al nucli de Blancafort i pel fet d'estar sobre un aqüífer important de la conca del riu Francolí.

Segons el conseller de Medi Ambient, Ramon Espadaler, l'emplaçament escollit per a la instal·lació era adient si s'observaven els estudis tècnics presentats. Tres raons havien aconsellat aquesta ubicació: el manteniment d'una distància mínima respecte dels nuclis urbans, unes característiques hidrogeològiques no desfavorables, i la no afectació d'espais naturals protegits ni de zones d'alta producció agrícola. A més, i segons el conseller de Medi Ambient, el projecte incloïa un estudi hidrogeològic realitzat per un tècnic competent i visat pel Col·legi Oficial de Geòlegs que concloïa que l'indret presentava les característiques hidrogeològiques justes. Des de la PACTRC s'opinava que no estaven ben informats i que l'estudi hidrogeològic presentava una sèrie de deficiències que els feien dubtar sobre l'afectació de l'aqüífer. El conseller de Medi Ambient anunciava a la darreria del 2002 que el finançament estava garantit i que, si no arribaven les subvencions sol·licitades a la Unió Europea (UE) (que havien de cobrir el 80% dels 3.726.000 euros de cost del projecte), el CTR es finançaria amb fons propis. També des del Departament de Medi Ambient es va assegurar que a les instal·lacions només farien cap residus municipals de la pròpia comarca.

El 2003 va començar amb la reiteració de les protestes per part de la PACTRC, insistint que l'equipament es construiria sobre un aqüífer, que estaria massa a prop de nuclis habitats i que recolliria residus d'altres comarques, insistint alhora que calia estudiar altres alternatives. El Consell Comarcal de la Conca de Barberà, promotor i titular del CTR, va decidir al març crear un organisme autònom per a la gestió i el control del servei de residus municipals. Sis mesos més tard en va aprovar la creació. La funció d'aquest òrgan seria vetllar perquè es portessin a terme les competències del CTR en l'àmbit de la gestió (recollida, transport i tractament dels residus) i perquè es fes la promoció de campanyes de sensibilització per a la recollida selectiva de matèria orgànica i de foment del reciclatge. Paral·lelament, el Consell Comarcal de la Conca de Barberà va donar el vist-i-plau a la implantació de la recollida selectiva de matèria orgànica, a partir del mes d'octubre. El grup d'ERC al Consell Comarcal va criticar la manca de transparència d'aquestes decisions preses i també la manca de poder real que tindria el nou organisme.

La Plataforma Alternativa al CTR va organitzar, a començament del mes de maig, unes jornades tècniques sobre el tractament de residus. Aquestes jornades volien ser la resposta a la negativa del Consell Comarcal i la Junta de Residus a la petició realitzada per l'Ajuntament de Blancafort, que demanava la presència al territori de tècnics d'aquests organismes perquè informessin els ciutadans.

El mes d'octubre, i poques setmanes abans de la posada en funcionament del CTR, s'advertia des de la PACTRC que en vigilarien de prop la gestió i alhora criticaven la manca de debat existent per part de les administracions per avaluar qüestions relatives al projecte i a la situació triada. Des de la PACTRC es mantenien els dubtes i les crítiques al projecte sobretot per l'existència d'aqüífers sota del vas de l'abocador.

El CTR inicia l'activitat

A començament de desembre es va posar finalment en marxa el CTR de la Conca de Barberà. El centre va costar més de 3'7 milions d'euros i estava format per: un dipòsit controlat de 60.000 m^3 de capacitat amb possibilitat de tractar unes 7.000 tones de residus l'any i una vida prevista de cinc anys i mig; una planta de compostatge preparada per tractar-ne 7.000 tones més; una planta de tractament de components de lixiviació per a la recollida dels sucs generats al dipòsit; una aula d'educació ambiental per a les campanyes de sensibilització destinades principalment als escolars, i una deixalleria per a la recollida se-



Instal·lacions del centre de tractament de residus de la Conca de Barberà al paratge del Pla Norè, entre l'Espluga de Francolí i Blancafort. (Foto: Tarroja)

lectiva. Les instal·lacions estaven dimensionades, segons el projecte i les autoritzacions finals, per al tractament de les escombraries de la comarca, tot i que la planta de compostatge podria rebre matèria orgànica de fora de la comarca sempre que la producció pròpia no permetés assolir un rendiment òptim. En una primera fase només es va obrir el dipòsit controlat mentre s'esperava l'inici de les campanyes de recollida selectiva per posar en funcionament la totalitat de les instal·lacions. Només la planta de compostatge va entrar en fase de proves al mateix temps que l'obertura del dipòsit controlat.

Com a contrapunt a les reivindicacions de la PACTRC, des d'altres sectors comarcals es considerava que, amb l'obertura d'aquestes instal·lacions, s'acabava el llarg conflicte que la comarca havia tingut amb els residus arran de la lluita que va protagonitzar la ciutadania contra el Pla de residus del 1990. En aquest sentit es posicionava el coordinador territorial del sindicat Unió de Pagesos (UP), Salomó Torres. Tots els posicionaments, però, tenien clar que el CTR només hauria de rebre residus de la pròpia comarca i que la gestió hauria de ser curosa.

Just abans que entrés en funcionament el CTR, la PACTRC va anunciar que la Comissió de Peticions del Parlament Europeu havia admès a tràmit una denúncia interposada contra l'abocador i que estava preparant un informe de les deficiències i de l'impacte negatiu sobre el medi. Així mateix, van anunciar que la sala contenciosa administrativa del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya havia admès a tràmit el recurs interposat per la PACTRC contra la concessió de la llicència urbanística donada al CTR. Des de la PACTRC es confiava que des de la Unió Europea (UE) no arribessin les subvencions necessàries o que fins i tot obliguessin a desmantellar les instal·lacions. Per contra, els promotors del CTR, el Consell Comarcal de la Conca de Barberà i la Junta de Residus recordaven que des la UE hi havia un posicionat favorable al projecte en entendre que el centre complia la legislació europea i que oferia totes les garanties, que també negaven les acusacions de sobredimensió, tot i que no es pronunciaven sobre la proximitat a nuclis habitats, i que asseguraven que se'l dotaria de fons.

Més informació:

www.pangea.org/cepa/conca.html

SSG

Abocador de Tivissa

2



L'anunci de la construcció d'un nou abocador al municipi de Tivissa topa amb l'oposició de diverses entitats ecologistes. El canvis en el mapa polític municipal i comarcal després de les eleccions provoquen l'ajornament de la decisió final sobre l'abocador.

El municipi de Tivissa (Ribera d'Ebre) disposa des de l'any 1994 d'un abocador comarcal, gestionat des de l'any 1996 pel Consorci per a la gestió de residus municipals de les comarques de la Ribera d'Ebre, la Terra Alta i el Priorat. La vida útil d'aquest abocador es preveia que fos de deu anys, tot i que hi havia la possibilitat d'ampliar-la. A partir del 2000, i a través d'un conveni amb el Consell Comarcal del Baix Camp, els municipis d'aquesta comarca podien abocar-hi els residus de juny a setembre (coincidint amb l'època de màximes concentracions demogràfiques a la costa), mentre que les comarques del consorci podien abocar la seva matèria orgànica a la planta de compostatge de Botarell (Baix Camp).

L'any 2002 l'empresa Tolmezo Medi Ambient va comprar uns terrenys a Móra d'Ebre per fer-hi un macroabocador. Aquest projecte va ser finalment aturat per la forta oposició que va suscitar entre diferents col·lectius ciutadans.

El projecte del nou abocador

L'any 2001 la Junta de Residus va rebutjar una sol·licitud del Consorci que demanava permís per a ampliar l'abocador existent. Al mateix moment, l'alcalde de Móra d'Ebre i president del Consell Comarcal de la Ribera d'Ebre, Santiago Campos, va plantejar la possibilitat de construir un abocador de titularitat privada a Tivissa. Aquesta proposta va rebre el suport de tots els representants del Consorci excepte el de l'alcalde de Tivissa, Fermí Pallisé, que es va abstenir.

El 22 d'abril de 2002, va aparèixer a informació pública (DOGC núm. 3.620) el projecte de l'abocador, amb les característiques següents: 24 ha de superfície i un vas de 13 ha amb una capacitat de 3'5 milions de m^3, que permetrien tractar quasi quatre milions de tones de residus. L'abocador rebia la classificació de classe II i hauria de permetre la recepció d'una seixantena de tipus de residus industrials, la qual cosa no era permesa de fer a l'abocador comarcal que ja hi havia.

L'oposició de les entitats ecologistes

La Plataforma per la Defensa de la Ribera d'Ebre va sol·licitar a l'Ajuntament de Tivissa i al Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya ser part interessada en la tramitació del projecte. Durant el procés d'informació pública, van presentar al·legacions en contra del projecte les entitats següents: Plataforma per la Defensa de la Ribera d'Ebre, Plataforma per a la Defensa del Patrimoni Natural del Priorat, veïns de Móra la Nova, Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC), Mediterrània, Ecologistes en Acció i altres particulars. El 26 de setembre de 2002 l'Ajuntament de Tivissa va expedir el certificat de compatibilitat urbanística del projecte d'abocador. Més tard, el mateix Ajuntament va proposar la creació d'una comissió de seguiment del projecte, a la qual va convidar a formar part al GEPEC i la Plataforma per la Defensa de la Ribera d'Ebre, a la qual, a més, també estaven cridats a participar els partits polítics comarcals.

El president del Consell Comarcal de la Ribera d'Ebre, Santiago Campos, va autoritzar l'entrada dels residus procedents de sis municipis del Baix Ebre (Tortosa, l'Ampolla, l'Ametlla de Mar, Camarles, Deltebre i el Perelló) a l'abocador en consorci de Tivissa. Al mateix temps la Plataforma per la Defensa de la Ribera d'Ebre es va reunir amb els partits polítics comarcals d'esquerres per definir un posicionament comú davant la situació dels abocadors. Paral·lelament, la Plataforma va presentar un escrit a la Fiscalia de Medi Ambient de Catalunya en què denunciava la problemàtica del nou abocador.

A començament d'any la Plataforma per la Defensa de la Ribera d'Ebre va celebrar una assemblea a Móra d'Ebre amb la presència de més de tres-centes cinquanta persones, on es va acordar demanar la paralització del projecte de nou abocador i aturar l'entrada de residus del Baix Ebre a l'abocador en consorci.

Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va donar suport als acords de l'assemblea. També des del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) es va donar suport als plantejaments de la Plataforma. De fet, el debat sobre el projecte del macroabocador va estar present durant la campanya electoral dels partits polítics per a les eleccions municipals del mes de maig. Els resultats de les eleccions van significar un canvi en la composició de l'ens comarcal en què Convergencia i Unió (CiU) va perdre la majoria absoluta que tenia fins al moment, la qual va recaure a mans d'un pacte de govern entre el PSC i ERC.

Al juny la Plataforma per la Defensa de la Ribera d'Ebre va lliurar altra vegada un escrit a la Fiscalia de Medi Ambient de Catalunya, aquest cop demanant que s'esbrinés si la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) havia donat permís per ocupar el barranc del Brull, indret on s'estava construint el nou abocador. El 18 de juliol es va celebrar a Móra d'Ebre un acte reivindicatiu contra el macroabo-

cador organitzat per la Plataforma, el GEPEC i el CEPA (Centre d'Ecologia i Projectes Alternatius), que va comptar amb la presencia de set-centes persones que manifestaven la seva oposició al nou abocador i la necessitat d'impulsar la recollida selectiva de manera urgent.

Al principi del mes de setembre, la Plataforma i el GEPEC es van reunir amb el nou govern del Consell Comarcal de la Ribera d'Ebre i van acordar posar fi a les pròrrogues concedides als sis municipis del Baix Ebre per continuar abocant a l'abocador en consorci. L'acord recollia també la voluntat dels signants d'impulsar la recollida selectiva i la seva oposició al nou abocador.

Durant aquell mateix mes la Junta de Residus es va mostrar partidària del nou projecte d'abocador. Paral·lelament es van iniciar contactes entre l'entitat ecologista Mediterrània i l'Ajuntament de Tivissa, el Departament de Medi Ambient i l'empresari Gustavo Buesa, promotor del macroabocador. Els contactes van coincidir amb l'anunci per part de Ferran Bel, president del Consell Comarcal del Baix Ebre, de la probable arribada de residus del Camp de Tarragona al nou abocador.

A la darreria del 2003 la Plataforma va fer públic un document de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) on s'esmentava que el projecte d'abocador no disposava dels estudis hidrogeològics corresponents i que l'abocador se situava sobre l'aqüífer més important de la Ribera d'Ebre. Aquests fets van ser posats en coneixement del nou govern de la Generalitat de Catalunya (PSC-ERC-ICV), a fi que es revisessin les autoritzacions atorgades per a realitzar el projecte. El nou govern va anunciar que estudiaria el cas detalladament, sense prendre, en aquell moment, cap determinació concreta.

La intenció dels promotors era iniciar l'activitat en començar el 2004, si bé, entretant, la Plataforma per la Defensa de la Ribera d'Ebre continuava oposant-se al projecte i demanava la paralització de les obres i la restauració dels terrenys afectats.

Més informació:

www.gepec.org
www.riberaebre.org

SSG

Abocador de Vacamorta (Cruïlles)

3



El Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) suprimeix la llicència d'activitats de l'abocador de Cruïlles i en decreta la clausura per incompliment de la normativa sobre distàncies a nuclis habitats, si bé el Departament de Medi Ambient atorga una nova llicència que permet reobrir-lo.

L'abocador de Cruïlles (Baix Empordà) està situat al paratge de Vacamorta, a menys de 500 m de la urbanització Puig Ventós del municipi de Cruïlles. Es tracta d'un abocador de residus industrials que anualment tracta un volum de 110.000 tones de residus.

Des de l'any 2000 l'empresa Recuperació de Pedreres SL tenia concedit per part de l'Ajuntament el permís d'obertura per abocar-hi residus inerts i no perillosos, fet que significava que a l'abocador no hi podien tenir lloc transformacions químiques potencialment perilloses.

Els contraris a l'abocador

Els opositors a la instal·lació, fonamentalment veïns de la urbanització Puig Ventós, agrupats en la Plataforma Alternativa a l'Abocador de Cruïlles (PAAC), van organitzar una sèrie de mobilitzacions populars per queixar-se de les olors i dels perjudicis que l'abocador comportava per a la població i el medi ambient, incidint especialment en l'impacte que tenia sobre els aqüífers i les zones humides. Les protestes es van fer davant dels consellers mateixos i es van recollir signatures en contra de la instal·lació. El juliol del 2002 la PAAC va denunciar la situació al Jutjat Contenciós Administratiu de Girona. També van iniciar accions penals per un presumpte delicte ecològic. Segons els opositors, el Govern de la Generalitat de Catalunya havia dit de bon començament que l'abocador només es faria servir per a llençar-hi runa, però després s'hi va atribuir un ús industrial.

El TSJC suprimeix la llicència d'activitats de l'abocador i la Generalitat n'ordena el tancament

Al principi del 2003 el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va suprimir la llicència d'activitats de l'abocador i va decretar-ne la clausura de les instal·lacions per l'incompliment de la normativa sobre distàncies a nuclis habitats (el reglament vigent estipula una distància mínima de 2.000 m) i per entendre que l'activitat era insalubre i nociva i que, per tant, no s'ajustava a la normativa del Govern de la Generalitat de Catalunya. La mateixa sentència del TSJC va retreure a la Comissió Territorial d'Activitats Classificades que no hagués justificat la necessitat d'aquest abocador en aquell emplaçament.

Un mes i mig més tard, el conseller de Medi Ambient, Ramon Espadaler, va ordenar el tancament de l'abocador en compliment de l'ordre de clausura dictada pel TSJC, prohibint l'entrada de més residus a l'abocador i establint mesures per a la gestió dels que ja hi havia.

Tot i la mesura, els opositors s'hi van mostrar recelosos quan es van adonar que, al futur, amb la proposta d'una nova utilització l'abocador aconseguiria una nova autorització. En aquest sentit, l'empresa encarregada de l'explotació de l'abocador va anunciar que havia presentat un nou projecte d'instal·lació i que, a petició seva, des del Departament de Medi Ambient s'estava tramitant una nova autorització per adequar-se a la Llei 3/1998, d'intervenció integral de l'administració ambiental, i que, segons apuntaven fonts de l'empresa, disposaven d'informes favorables de tècnics del Departament de Medi Ambient. El mateix conseller de Medi Ambient va admetre que les instal·lacions podrien tornar a funcionar si s'adaptaven a l'autorització ambiental, tenint en compte a més que la nova Llei 3/1998 no estableix distàncies en aquesta mena d'instal·lacions respecte als nuclis poblats.

Més endavant, al mes de març, una resolució del Jutjat Contenciós Administratiu número 1 de Girona va considerar que el Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya no tenia les competències per ordenar la clausura de l'abocador. En aquest sentit, el conseller de Medi Ambient va deixar sense efectes l'ordre de tancament de l'abocador, admetent que el control de l'execució i el compliment de la sentència corresponia a un òrgan judicial, tot i sostenir la competència del seu departament per fer efectiva l'ordre de tancament.

A mitjan mes d'abril el Departament de Medi Ambient va atorgar la nova llicència, fent efectives les prediccions que els opositors havien posat de manifest en conèixer la sentència de tancament decretada pel TSJC. La nova autorització, que va desestimar les al·legacions presentades per la PAAC, s'adequava a la nova normativa (Llei 3/1998) i imposava noves mesures correctores. La PAAC va anunciar que demanaria la suspensió cautelar de la llicència, entenent que la nova autorització no es podia concedir perquè ja no hauria d'existir la primera.

En ple mes de juny el Parlament de Catalunya va aprovar, a petició del grup PSC-CpC i amb els vots favorables d'ERC, ICV i PP, una proposició no de llei que considerava incorrecta i qüestionava la legalitat de la decisió del Departament de Medi Ambient a l'hora d'autoritzar la lli-

cència d'activitats de l'abocador industrial.

Un cop aconseguida la nova autorització, l'abocador va reprendre l'activitat.

Més informació:

www.xtec.es/ieslabisbal/vacamorta/Documents/DocumentacioPeriodistica.htm

SSG

Abocament de purins

4



La Generalitat de Catalunya presenta el Pla de suport de les dejeccions ramaderes, amb l'objectiu de posar fi als problemes derivats de l'abocament de purins. El Pla, que pretén aconseguir una millor gestió dels residus porcins, hauria de servir per reduir els nivells de contaminació per nitrats de les fonts del país.

Els purins de la cabana porcina s'han utilitzat tradicionalment com a adobs al camp. No obstant, l'abocament massiu i descontrolat genera filtracions al subsòl que provoquen problemes de contaminació per nitrats a les reserves d'aigua.

A Catalunya el control de les dejeccions ramaderes es regula mitjançant el Decret 61/1994, de 22 de febrer. L'objectiu principal del Decret és millorar la producció ramadera i la qualitat dels processos productius, i també millorar el medi ambient mitjançant l'aplicació de normes zootècniques, d'higiene i de benestar dels animals.

El 1996 la Unió Europea (UE) va obrir un expedient per aquest tipus de contaminació a Catalunya que es va portar al Tribunal de Justícia Europeu, el qual va considerar que la falta d'actuació de l'Administració era motiu d'un expedient d'infracció de la normativa europea (juliol del 2002).

En paral·lel, el Govern de la Generalitat va posar en marxa les primeres mesures per a regular la gestió dels purins i protegir els territoris més afectats. Amb el Decret 283/1998, de 21 d'octubre, van quedar designades les zones vulnerables en relació amb la contaminació de nitrats procedents de fonts agràries, que afectaven dos-cents tres municipis de quinze comarques catalanes (l'Alt Empordà, el Baix Empordà, el Pla de l'Estany, el Gironès, el Maresme, l'Osona, el Baix Penedès, l'Alt Camp, el Baix Camp, el Tarragonès, la Noguera, la Segarra, l'Urgell, el Pla d'Urgell i el Segrià).

Amb el Decret 205/2000, de 13 de juny, es va aprovar el programa de mesures agronòmiques aplicables a les zones vulnerables en relació amb la contaminació de nitrats procedents de fonts agràries. Un any més tard, el Decret 220/2001, d'1 d'agost, establia que les explotacions ramaderes havien de disposar i aplicar un pla de gestió de les dejeccions ramaderes a fi d'acreditar-ne una correcta gestió. Els seus titulars haurien de portar un llibre de gestió de les dejeccions ramaderes.

El Pla de suport a la gestió de les dejeccions ramaderes

El 9 de gener de 2003 els consellers del Departament de Medi Ambient i del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP), Ramon Espadaler i Josep Grau, respectivament, van presentar el Pla de suport a la gestió de les dejeccions ramaderes, aprovat pel Consell Executiu el dia abans. El Pla presentava un marc orientatiu en terminologia ambiental, uns objectius estratègics i formes de suport econòmic. Els dos consellers coincidien a valorar el Pla atesa la importància estratègica del sector porcí en l'economia catalana, que aporta el 30% de la producció agrària a Catalunya i del qual depenen les indústries transformadores i les d'alimentació de l'animal.

L'objectiu principal del pla era fer una correcta gestió dels residus porcins i recuperar, millorar i ampliar els objectius de l'antic pla que datava de l'any 1996 i dels programes comarcals de gestió de purins. El Pla presentava com a objectius estratègics la creació d'un model de desenvolupament sostenible en el sector porcí, basat en la reducció d'excedents de les dejeccions, en la no aplicació dels purins en terres agrícoles i en la inversió en infraestructures que permetessin el tractament dels residus. Tanmateix, oferia els mitjans necessaris per ajudar el sector a resoldre els problemes generats pels excedents de purins amb diverses actuacions de caràcter tècnic i d'assessorament.

Des del punt de vista econòmic, el nou pla havia de destinar un total de 10,5 milions d'euros a elaborar plans de gestió de purins i altres actuacions relacionades amb el sector ramader, 26,6 milions d'euros per gestionar i tractar les dejeccions porcines i un total de 88 milions d'euros per a crèdits.

El Pla també establia la necessitat que els ramaders alimentessin els animals de manera que es reduís la presència de nitrogen a les dejeccions i que n'augmentessin l'emmagatzematge. Per donar sortida a aquests excedents, es preveien mesures de tractament: plantes biològiques, de compostatge o de biogàs, entre d'altres. A l'actualitat hi ha plantes d'eliminació de purins en funcionament a les Masies de Voltregà (Osona), Alcarràs (el Segrià) i es preveu que aviat també n'hi haurà a Miralcamp (el Pla d'Urgell) i a Juneda (les Garrigues).

El govern central va anunciar al llarg del 2003 un pla d'ajudes a les empreses que es dediquen al tractament de purins. Les ajudes, encaminades a buscar solucions a aquest tipus de contaminació, havien de contribuir a desbloquejar projectes de tractament de purins que havien quedat aturats en no ser rentables.

Tot i les mesures previstes al nou pla de gestió dels purins, mentre s'esperava l'entrada en funcionament del pla i de la resta d'actuacions a nivell comarcal o local, la problemàtica estava lluny de resoldre's, segons manifestaven diferents associacions.

En aquest sentit, l'entitat ecologista Grup de Defensa del Ter (GDT) va presentar a mitjan mes de març un estudi a la comarca d'Osona en el qual es denunciava que el 91% de les fonts de la comarca estaven contaminades per la presència de nitrats. L'estudi destacava, a més, les conseqüències que podia tenir el problema, més enllà de la contaminació del sòl, per a la salut pública.

El govern de la Generalitat, en el període 1999-2002, ja va aplicar diverses sancions per casos d'abocament irregular de purins. Les comarques que van registrar el nombre més elevat d'infraccions van ser Osona, el Ripollès i la Garrotxa, i van ser interposades per agents rurals o mossos d'esquadra. Però dels tres-cents setanta denunciats durant aquest període, només catorze finalment van ser sancionats. En aquest sentit, el grup parlamentari d'ICV va reclamar menys permissivitat amb aquesta mena de pràctiques. El grup PSC-CpC també va demanar al Govern de la Generalitat que no hi haguessin més retards quant a les possibles solucions vinculades amb la contaminació pels excedents de nitrats. També van reclamar el tancament de les granges que no complien la normativa i l'adopció d'una política de sancions eficaç.

Més informació:

www.gencat.es/darp
www.gdter.org
Nel·lo, Oriol (Ed.), 2003, *Aquí no! Els conflictes territorials a Catalunya*, Barcelona, Editorial Empúries.

AJF

Acord per a un govern catalanista i d'esquerres

5



Els temes territorials i ambientals destaquen entre el conjunt de mesures descrites al document que explicita els acords establerts entre el PSC, ERC i ICV per al Govern de la Generalitat de Catalunya.

Després de les eleccions al Parlament de Catalunya el 16 de novembre passat que van donar com a resultat la constitució d'un govern tripartit format pel Partit dels Socialistes de Catalunya, Esquerra Republicana de Catalunya i Iniciativa per Catalunya-Verds per governar la Generalitat de Catalunya, el 14 de desembre es va fer públic el contingut dels acords de govern consensuats per les tres formacions polítiques. El document portava el títol d'*Acord per a un pacte de govern catalanista i d'esquerres a la Generalitat de Catalunya* i feia públics els principals acords del nou govern per a la legislatura que tot just començava. Entre els quatre objectius que explicitava el document, el darrer anunciava «una nova política territorial i ambiental», mentre que els altres feien referència, seguint l'ordre en què van ser exposats, a la millora de l'autogovern i la qualitat democràtica, a l'impuls econòmic i a les polítiques socials.

El document, que també constava de quatre grans apartats, contenia els acords de govern en matèria de política territorial i ambiental, tot i que aspectes tan importants com l'habitatge i la política agrícola apareixien igualment en els capítols sobre els acords en matèria de polítiques socials i economia.

Ordenació territorial: planejament territorial i sectorial per als pròxims anys

Les principals propostes del document en matèria d'ordenació territorial feien referència a l'aprovació dels plans territorials parcials i la revisió del Pla territorial general, a l'organització de l'Administració catalana i al reconeixement de les àrees metropolitanes.

El document preveia organitzar les administracions catalanes a partir de tres nivells: les vegueries o regions, les comarques i els municipis. La revisió del Pla territorial general hauria d'estar enllestida abans de l'octubre del 2005 i hauria d'incorporar els principis de sostenibilitat i un canvi de tendència per a reduir la creixent ocupació de territori. El document proposava que el reconeixement de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i de les altres àrees metropolitanes de Catalunya es realitzés mitjançant les iniciatives legislatives necessàries per a poder determinar competències, recursos i gestió de serveis. S'acordava impulsar l'aprovació de la Carta Municipal De Barcelona [78].

Mentre el planejament previst no estigués a punt, l'acord preveia unes mesures cautelars que consistirien a establir moratòries o suspensió de llicències en àmbits especialment fràgils, com ara connectors biològics i àrees litorals sotmeses a fortes pressions, i evitar l'ocupació irracional de sòl i el creixement de nuclis residencials no connectats amb l'entramat urbà.

Altres punts de l'acord també preveien la revisió immediata i quatriennal del PEIN (Pla d'espais d'interès natural), tenir aprovats almenys la meitat dels plans de gestió dels espais PEIN en dos anys i dotar-los dels recursos humans i materials necessaris. S'acordava ampliar els àmbits del PEIN i es proposaven les estepes de ponent, les capçaleres del Ter i el Freser, les muntanyes de Prades, el sistema Montgrí-Medes, el sistema limnòtic de Banyoles-Porqueres, el Montsec, les costes del Montgrí i del Garraf com zones potencials d'esdevenir nous espais de protecció especial.

Entre els continguts i propostes d'ordenació del territori cal destacar la proposta de redactar en un termini de dos anys el Pla territorial sectorial d'espais agraris de Catalunya, un pla estratègic forestal, el Pla territorial sectorial del litoral de Catalunya i el Pla territorial sectorial dels sistemes de connexió biològica entre espais lliures, a més d'altres plans directors d'àmbit comarcal o supramunicipal com per exemple els de les valls del Ges i d'en Bas.

Entre les mesures complementàries acordades es va destacar el projecte d'establir un cànon de l'1% sobre el total d'execució de les obres, que rebrien els ajuntaments i que es destinaria a millorar la qualitat ambiental dels municipis.

Diversitat de propostes en qüestions ambientals. L'oposició als transvasaments

En matèria de medi ambient, el document proposava crear un consell assessor per al desenvolupament sostenible de Catalunya que hauria de ser un òrgan de consulta amb vinculació directa amb el Consell Executiu. Els acords explicitaven l'oposició als transvasaments de l'Ebre i el Roine.

Respecte a l'energia, el document recollia l'acord per redactar, en el termini d'un any, un nou pla d'energia de Catalunya amb un programa que indiqués les pautes de desplegament de les fonts d'energia renovable que permetessin assolir una producció del 12% en l'horitzó del 2010 i un programa de tancament de les centrals nuclears. La política de residus es decantava per impulsar deci-

didament els sistemes de recollida selectiva i els tractaments no finalistes i preveia incloure un tractament impositiu progressiu.

L'apartat de biodiversitat i contaminació incloïa l'acord d'aprovar una llei de protecció de la biodiversitat, d'establir un pla de gestió dels espais no urbanitzables i de protecció del paisatge, d'aplicar i seguir els convenis internacionals sobre protecció de les zones humides i d'aplicar les línies marcades per la Directiva Hàbitat a fi que la Xarxa Natura 2000 esdevingués un instrument de protecció eficient de les àrees d'interès ecològic.

Infraestructures: aposta pel ferrocarril

Els acords en infraestructures apareixien parcialment en l'apartat de l'impuls a l'economia i, més extensament, en el de territori i medi ambient i feien evident el nou protagonisme del ferrocarril en les polítiques territorials. L'acord considerava prioritari estendre els serveis de rodalies i regionals a Tarragona i Girona, crear un nou nucli de rodalies a Lleida i establir quatre xarxes ferroviàries que estarien composades per línies de tren de viatgers d'altes prestacions, en connexió amb la península i Europa, línies mixtes per a trens de mercaderies i viatgers que formessin eixos transversals, la xarxa de metro regional i l'ús de la xarxa convencional per a mercaderies.

Es proposava també un nou pla d'autopistes i autovies que equilibrés el territori i incrementar un 25% la inversió en la xarxa capil·lar de carreteres.

Habitatge i polítiques de cohesió social

L'HABITATGE [66] és un altre dels temes territorials amb un gran pes al document presentat. S'acordava formular i aprovar en dos anys un pla sectorial de l'habitatge de Catalunya que sumés finançament autonòmic i actors privats (Caixes), amb l'objectiu d'assolir cinquanta mil habitatges protegits durant la legislatura, la meitat de lloguer i un 25% destinat als joves. Una altra línia de treball acordada va ser establir un programa per a la rehabilitació integral dels barris, que feia una atenció especial als barris degradats dels centres històrics i els polígons d'habitatge. Amb aquesta iniciativa es pretenia optimitzar l'ús del parc d'habitatges construïts. L'acord també proposava fomentar el lloguer amb una desgravació o ajut directe de 600 euros anuals i obrir línies d'ajut per a la rehabilitació dels habitatges que formen el patrimoni rural. Cal recordar que, a partir dels documents de l'acord, els afers d'habitatge van passar del Departament de Política Territorial i Obres Públiques al nou Departament de Medi Ambient i Habitatge. En el document de l'acord, l'habitatge apareixia més com un element de les polítiques de cohesió social i territorial que com un dels principals vectors de transformació territorial.

Més informació:

www.tribunacatalana.org/docs/acordefi.pdf
www.adenc.org/notes/2003/valoracio_pacte.doc

MHC

Aeròdrom i timoneda d'Alfés

6



L'intent de transformar l'aeròdrom d'Alfés en un aeroport regional comercial topa amb l'oposició dels grups ecologistes. L'àmbit de la timoneda on es troba l'aeròdrom està inclòs als espais PEIN com a àrea estèpica des de 1998.

L'antic aeròdrom

L'aeròdrom d'Alfés neix l'any 1929 quan es trasllada el Reial Aeri Club de Lleida, situat a l'antic aeròdrom de Magraners, a una timoneda del terme municipal d'Alfés, a 10 km de Lleida.

L'espai va estar sota la tutela del Ministeri de Defensa des de la Guerra Civil i era utilitzat com a camp d'aterratge d'emergència. D'ençà que va ser inaugurat, l'aeròdrom va tenir un ús molt esporàdic, limitat als vols d'avionetes de lleure i a les activitats aeronàutiques esportives.

La timoneda

La timoneda, situada a 200 m d'altitud sobre el nivell del mar, té una superfície aproximada d'unes 107 ha i conserva les característiques d'una estepa àrida continental, amb una geomorfologia d'altiplà i un sòl ric en carbonats. La composició química i la poca profunditat del sòl, junt amb una climatologia dominant n'han limitat el desenvolupament vegetal a una formació herbàcia arbustiva adaptada a les condicions del sòl i al clima àrid. La cobertura vegetal està formada per plantes de baixa alçada, gramínies, labiades, ranunculàcies, papilionàcies, orquídies i fins a tres-cents tàxons diferents, entre els quals destaquen plantes endèmiques i rareses vegetals que comparteixen la capacitat de suportar altes temperatures, la sequera de l'estiu i alhora les baixes temperatures de l'hivern i una mitjana de precipitacions de 350 mm/any. El timó (*thymus vulgaris*), que dóna nom a la timoneda, és una de les espècies més ben representades, a més de ser la més coneguda per les propietats medicinals que té.



El pla d'aeroports de Catalunya proposava transformar l'aeròdrom d'Alfés, que actualment té un ús esporàdic, en aeroport regional de Lleida i en preveia ampliar la pista d'aterratge i les instal·lacions. (Foto: Tarroja)

De la fauna vertebrada destaquen els ocells, entre els quals l'alosa becuda (*Chersophilus duponti*) és una de les espècies més importants i la que té a Alfés l'única colònia reproductora de Catalunya. La trenca (*Lanius minur*) també té a Alfés el nucli ibèric més important i és, alhora, el límit occidental de distribució mundial d'aquesta espècie. També s'hi poden trobar altres espècies d'ocells representatius de les estepes catalanes i de la vall de l'Ebre, d'altres no estrictament estepàries i nombroses espècies de rapinyaires diürns com l'esparver cendrós, el xoriguer comú i altres aus migratòries. A la timoneda també hi ha gran diversitat de poblacions d'artròpodes que són font essencial d'aliment dels ocells estèpics, especialment en època de cria.

Evolució històrica de la protecció de la Timoneda

L'any 1983, durant el treball de camp per a l'*Atles dels ocells nidificants de Catalunya i Andorra*, es va descobrir a la timoneda d'Alfés l'única població catalana d'alosa becuda amb una seixantena de parelles que hi niaven. Aquest fet va despertar un fort interès per part de la comunitat científica que en va demandar la protecció. A partir d'aleshores l'alosa va esdevenir símbol de la timoneda.

El 1990 la timoneda d'Alfés va ser declarada reserva de fauna salvatge, seguint la directiva d'aus de la CEE del 1979 i els convenis de Berna del 1979 i de Bonn del 1983. Després d'una llarga polèmica entre els sectors conservadors i els propietaris del Reial Aeri Club de Lleida, la meitat de la superfície va quedar protegida i se'n va excloure la part ocupada per les pistes d'aterratge. El 25 de juny de 1995 hi va haver una manifestació de protesta a causa de la sega que s'havia fet dels camps propers a la pista. El 1996 la Comissió Europea va obrir un expedient de queixa per la manca de protecció de l'espai, el qual fou tancat pel nou compromís de la Generalitat de Catalunya de conservar la timoneda i els seus valors naturals.

L'any 1998 la timoneda d'Alfés va ser inclosa als espais PEIN i el 9 de juny del mateix any es va aprovar el Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge d'Alfés



Detall de les instal·lacions de l'aeròdrom d'Alfés. (Foto: Tarroja)

en el qual se'n reconeixia el valor en ser una de les darreres àrees estèpiques de Catalunya.

El Pla demanava el trasllat de les activitats de tipus aeronàutic i declarava la incompatibilitat de la conservació amb aquest tipus d'activitat. Segons la memòria del Pla, en aquell moment, la timoneda es trobava en general en un bon estat de conservació, tant pel que fa a la vegetació característica de les àrees estepàries com a la presència d'espècies de destacat valor. Tanmateix, el Pla atorgava a l'aeròdrom un paper provisional i explicitava que les activitats que es derivaven de les instal·lacions aeronàutiques "podrien afectar greument la fauna descrita, especialment l'ornitològica".

El desembre del 2000 la Generalitat va comprar al Ministeri de Defensa l'aeròdrom d'Alfés per seixanta milions de pessetes i l'Informe del Consell de Protecció de la Natura de la Generalitat va recomanar, el maig del 2001, «aturar a la timoneda d'Alfés tota activitat lesiva per a la flora i la fauna per la gran importància que té aquesta localitat (...)» i va posar en relleu la forta regressió que els darrers cinc anys havien sofert espècies com l'alosa becuda.

Les propostes d'ampliació de l'aeròdrom

El Ministeri de Defensa ja havia estudiat la possibilitat d'asfaltar l'actual pista d'aterratge i l'esplanada circumdant el 1985, però al final el projecte no va prosperar.

Tot i això, el juny del mateix any la Direcció General d'Aviació Civil i la Comissió Intergovernamental integrada pels Departaments de Medi Ambient i de Política Territorial i Obres Públiques van donar llum verda a la remodelació de les instal·lacions de l'aeròdrom d'Alfés i el nou Pla d'aeroports de Catalunya del 2002 va incorporar la transformació de l'aeròdrom de la timoneda d'Alfés en l'Aeroport Regional de Lleida.

El 22 de febrer de 2003 va sortir a informació pública el projecte d'ampliació de l'aeròdrom d'Alfés. Aquesta ampliació suposava convertir l'antic aeròdrom en un aeroport regional comercial per a avions de fins a setanta passatgers. El projecte, presentat dins el Pla especial d'aeroports de Catalunya, preveia ampliar i asfaltar la principal pista d'aterratge que hi havia.

El 20 d'octubre la Comissió d'Ordenació del Territori del Consell de Cambres de Comerç de Catalunya va aprovar una declaració en què demanava a les administracions l'inici de les obres per a la reconversió de l'aeròdrom d'Alfés en un aeroport. Segons la Comissió, el nou aeroport permetria augmentar la connectivitat de les terres de Lleida, amb els conseqüents beneficis per al desenvolupament econòmic i social de la regió que aquest fet podia comportar. L'entitat defensava que el nou aeroport seria perfectament compatible amb la timoneda.

Els projectes i les mobilitzacions del 2003

El 22 de febrer de 2003, en sortir a informació pública el projecte d'ampliació de l'aeròdrom amb l'asfaltatge i prolongació de la pista principal d'aterratge, els grups conservacionistes van emprendre de nou accions per aturar-lo. Joan Vázquez, membre de l'Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de la Natura (IPCENA) i portaveu de la Plataforma per la defensa de la Timoneda d'Alfés, posava de manifest la contradicció de la Generalitat en preveure una infraestructura com aquesta en un espai inclòs al PEIN, una zona de protecció especial per a aus pendent d'entrar a la Xarxa Natura 2000 pel caràcter excepcional que tenia.

Les al·legacions presentades, gairebé quatre mil, es basaven en la idea que aquest projecte vulnerava el Pla especial de protecció del medi natural i el paisatge d'Alfés de l'any 1998 que destacava, en consonància amb els objectius del PEIN (1985), el valor d'aquest àmbit i el seu caràcter excepcional i poc representat a la resta del territori català. IPCENA va defensar durant tot aquest temps la necessitat de trobar un indret menys conflictiu per traslladar l'aeròdrom i les futures instal·lacions de l'aeroport.

Al llarg de l'estiu del 2003 la Plataforma també va convocar a Lleida una mobilització de rebuig a l'aeroport que va aplegar més de set-centes persones. Així mateix, es van recollir més de tretze mil signatures en contra del projecte d'ampliació de l'aeròdrom.

Segons IPCENA el poc ús que històricament s'havia fet de l'aeròdrom havia permès que la vegetació original s'hagués conservat fins a l'actualitat, fet que havia convertit la timoneda en un dels reductes de fauna i flora estèpiques de Catalunya de més valor. Segons el grup ecologista, l'aeroport podria malmetre l'espai i podria acabar definitivament amb la població d'alosa becuda i amb la d'altres espècies.

Segons les dades d'IPCENA, la intensificació de les activitats aeronàutiques esportives, l'ampliació dels garatges i la sega de la vegetació a l'àrea de les pistes havia implicat els darrers anys un fort impacte ecològic. Havia disminuït la presència d'espècies com la xurra i el nombre de parelles reproductores de ganga i d'alosa becuda. Segons IPCENA l'abandó progressiu de les activitats ramaderes tradicionals estava transformant les condicions ecològiques de la timoneda, que estava sent envaïda per gramínies de més alçada que, per lliure competència, eliminaven les poblacions de timó i comprometien les condicions òptimes perquè l'alosa becuda i altres aus hi fessin acte de presència.

El 15 de juliol la Comissió Europea de Medi Ambient va notificar l'acceptació a tràmit de la denúncia feta a la Comissió per part dels grups ecologistes SEO Birdlife i IPCENA per l'incompliment del projecte d'aeroport de la legislació ambiental (directives 79/409/CEE, sobre la conservació dels ocells i els seus hàbitats, i 92/43/CEE, referent a la conservació d'hàbitats naturals, fauna i flora).

IPCENA va protestar també perquè el 29 de juliol havia tingut lloc a la timoneda el Campionat de Catalunya d'Aeromodelisme que incomplia, segons el col·lectiu ecologista, la normativa del Pla especial de protecció que especificava que només s'hi permetien les activitats científiques, l'educació ambiental, la ramaderia extensiva i les restauracions del medi natural.

El mes d'octubre del mateix any s'estava a l'espera de l'informe del Departament de Medi Ambient i el dia 22 el Col·legi d'Arquitectes de Lleida va organitzar una taula rodona amb diversos científics i professionals del camp de la zoologia, la botànica, el dret i l'aeronàutica que van posar de manifest els problemes jurídics i ambientals que aconsellaven descartar Alfés com a localització d'activitats aeronàutiques.

El mes de novembre, professors universitaris, experts i professionals van signar i publicar el Manifest científic per la timoneda d'Alfés que acabava amb una petició de la comunitat científica als poders públics a fi que busquessin un espai alternatiu per ubicar el futur aeroport de Lleida. El manifest argumentava que la conservació dels recursos i la diversitat dels ecosistemes són una necessitat per al funcionament correcte dels processos naturals, una demanda social i un deure de les administracions, especialment quan es tracta d'àmbits amb valors naturals escassos o excepcionals que estan en risc d'extinció o de desaparició.

Els signants del manifest, tot i mostrar-se favorables a la construcció de les infraestructures necessàries per a les Terres de Ponent, van manifestar la incompatibilitat entre la proposta d'aeroport a Alfés i la conservació dels valors naturals de l'espai i denunciaven que, tot i la reconeguda vàlua científica d'aquest espai, encara hi havia una certa manca de sensibilitat envers els hàbitats de clima mediterrani semiàrid que paradoxalment són els més fràgils i singulars en el context de Catalunya i també en el conjunt de la Unió Europea.

El 27 de novembre la Fiscalia de Medi Ambient del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya va admetre a tràmit una denúncia d'IPCENA en contra de la decisió de la Direcció de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya d'autoritzar un heliport amb caràcter eventual a la timoneda d'Alfés. IPCENA acusava la Generalitat de Catalunya de prevaricació i d'un delicte contra els recursos naturals per haver autoritzat l'empresa AC-Còpters a habilitar un heliport per a fer viatges fins a Vielha, malgrat que el Pla especial de protecció no ho permetia. Per aquesta raó van demanar la suspensió cautelar del permís que s'havia donat a l'empresa. La suspensió es va fer efectiva el 4 de desembre del mateix any i AC-Còpters va haver de suspendre els vols entre Alfés i Vielha.



L'aeròdrom d'Alfés es troba en la timoneda del mateix nom, protegida dins el Pla d'Espais d'Interès Natural. Destaca l'interès de la vegetació de gramínies i la gran presència de farigola o timó, així com l'interès ornitològic, en particular la població d'alosa becuda. (Foto: Tarroja)

A la darreria del 2003 les denúncies presentades per les entitats ecologistes a les autoritats europees continuaven sense resposta i l'informe del Departament de Medi Ambient també continuava pendent de publicació.

Més informació:

www.ipcena.org/catala/campanyes/espais_naturals/alfes.htm

MHC i XBL

7 Aeroport de Barcelona (El Prat)



Continuen les obres d'ampliació i transformació de l'Aeroport de Barcelona. La intervenció prevista al Pla director de l'aeroport té l'objectiu de convertir-lo en una plataforma distribuïdora de vols intercontinentals capaç d'absorbir grans fluxos de passatgers.

L'octubre del 1999 el Ministeri de Foment va aprovar el Pla director de l'aeroport de Barcelona (també conegut com *Plan Barcelona*) que preveia l'ordenació de les activitats en el recinte aeroportuari i la concreció de les noves terminals de passatgers, de càrrega i de conjunt. Les obres d'ampliació permetrien atendre la demanda de trànsit a l'aeroport fins al 2020 i consolidar-lo com a *hub* internacional amb una capacitat de més de noranta operacions en hora punta i de quatre-centes mil operacions l'any.

Aquest pla d'ampliació de l'aeroport representava una inversió de 2.300 milions d'euros i el mes de desembre de 2003 el 77% de les obres que formaven el pla es trobaven o bé en servei o en fase d'execució. Es preveia la creació d'una tercera pista, una nova àrea terminal (la terminal sud) amb una gran plaça intermodal a l'interior, una torre de control, un hotel, un parc aeronàutic (que concentraria l'activitat industrial) i finalment una ciutat aeroportuària, concebuda com una plataforma econòmica que donés resposta a les necessitats de passatgers, treballadors i empreses relacionades amb els serveis aeroportuaris.

Així, en pocs anys, l'aeroport s'hauria de convertir en una miniciutat amb indústria, oficines, centres comercials, sales de conferències i activitats logístiques. Segons Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), ens responsable de la gestió dels aeroports espanyols, tot aquest conjunt d'instal·lacions futures podrien generar uns quaranta mil llocs de treball.

L'ampliació de l'aeroport també estava previst que afectés la xarxa viària. L'actuació implicava la modificació de les vies d'accés a la terminal actual, el desviament de la C-32 i la construcció de noves vies que interconnectarien les terminals actuals amb la futura terminal sud.

Un cop acabada l'ampliació, la previsió era que l'Aeroport de Barcelona tingués les infraestructures necessàries per convertir-se en un autèntic *hub* europeu, és a dir, una plataforma distribuïdora de vols intercontinentals capaç d'absorbir grans fluxos de passatgers on es potencien els transbordaments i les connexions tant de viatgers com de mercaderies.

Barcelona podria optar a convertir-se en un *hub* gràcies a diversos fets. D'una banda al fet de trobar-se situada fora de la zona aèria més congestionada; de l'altra, al fet que té accessibilitat en totes les direccions i, finalment, al fet que no és interferida per cap altre *hub* en menys de 600 km de radi. S'esperava que aquest nou status beneficiaria alhora tots els aeroports espanyols, els quals incrementarien el respectiu trànsit aeri. Segons el ministre de Foment vigent, Francisco Álvarez-Cascos, «el sistema aeroportuari espanyol pivotarà sobre dos grans aeroports *hub*: Madrid i Barcelona, però seran les companyies aèries les que decidiran si ofereixen connexions intercontinentals o no».

Entrada en servei de les ampliacions de la terminal A: mòdul M-5 i edifici d'aparcament

Després de més de dos anys d'obres i d'una inversió de 27 milions d'euros feta per AENA, el juny del 2003 la terminal A estava definitivament enllestida amb una ampliació d'uns 25.000 m² de superfície. Poc abans havia estat reformada la terminal B. Al mes de juliol entrava en servei l'ampliació de la terminal A, amb un nou mòdul: l'M-5. Aquesta terminal de vols internacionals feia anys que havia quedat petita per poder absorbir tot el tràfic aeri i el volum diari de passatgers. La reforma va dotar l'edifici d'una sala amb sis noves passarel·les d'embarcament (*fingers*), dividides en tres grups de passadissos dobles. Aquesta flexibilitat de les passarel·les permetria als passatgers accedir als avions transoceànics de gran capacitat per dos llocs a la vegada. L'ampliació també afectava la zona de recollida d'equipatges, que va guanyar 1.542 m² i tres cintes, a més d'una nova zona comercial de prop de 3.000 m². Amb aquest nou mòdul 5 el número de passatgers anuals podria augmentar de 22 a 26 milions.

El març de 2003 s'inaugurava un nou edifici d'aparcaments just al davant de la terminal A seguint el model del que s'havia estrenat el juny de l'any 2002 davant de la terminal C (Pont Aeri). La construcció del pàrquing va requerir una inversió de 41,8 milions d'euros que va aportar el govern central. L'edifici disposava de quatre plantes amb un total de 2.470 places i es preveia la possibilitat d'ampliar-lo dues plantes més. Amb la construcció d'aquest pàrquing, l'aeroport va guanyar 5.000 places d'aparcament aproximadament (2.470 de l'edifici de la terminal A i 2.276 més del bloc del Pont Aeri). Així, a la darreria del 2003 l'aeroport comptava amb unes 13.000 places de pàrquing en total.

Primera pedra de la nova torre de control

El 3 de setembre de 2003, el ministre de Foment Francisco Àlvarez-Cascos, col·locava la primera pedra per a la construcció de la nova torre de control del Prat, peça clau en

l'ampliació de l'aeroport. Aquesta torre fou dissenyada per l'arquitecte Bruce Fairbanks, el mateix que va fer les torres de l'aeroport de Barajas i de Màlaga. L'edifici té planta circular i una alçada de 53,7 m distribuïts en tres plantes on es pensaven distribuir diferents sales, una cafeteria i un aparcament amb capacitat per a vuitanta-tres vehicles. El punt des d'on treballarien els controladors es preveia que ocuparia un disc de 50 m de diàmetre i que tindria capacitat per a quinze posicions de control ampliables a sis més. La fi de les obres es preveia per a la darreria del 2004 tot i que l'entrada en funcionament no es faria efectiva fins el primer trimestre del 2005, una vegada estigués completament equipada i provada. Tot el conjunt comportaria una inversió de 12,9 milions d'euros.

Avancen les obres de la tercera pista, que podria entrar en servei a mitjan 2004

El juny de 1998, Rafael Arias Salgado, ministre de Foment d'aquella legislatura, afirmava que la tercera pista de l'Aeroport de Barcelona podria estar acabada a la darreria del 2001. Un any després, quan se'n va firmar el pla director, es va decidir que la tercera pista havia d'entrar en funcionament el 2003. No obstant això, fins l'octubre del 2002 no van començar les obres, fet que en va ajornar l'entrada en funcionament fins a l'estiu del 2004.

La nova rampa d'enlairament paral·lela a la principal i a la línia de costa comptaria amb 2.660 m de longitud i seixanta d'ample i permetria passar de les cinquanta-dues operacions per hora a noranta. Aquesta infraestructura, situada a una distància de 1.350 m de la pista principal, entre les llacunes de la Ricarda i el Remolar, té un pressupost global d'uns 150 milions d'euros. Una vegada asfaltada, el pas següent serà col·locar a les dues capçaleres el sistema de senyalització ILS 2/3, que permet operar sense visibilitat, un avenç que també s'està implantant a la pista principal.

Segons AENA, el mes de febrer del 2004 està previst que es calibri el sistema d'abalissament de seguretat i que un parell de mesos més tard es comencin a fer proves a la nova pista. Un cop tramitats els permisos aeronàutics internacionals, la nova pista podria entrar en servei l'estiu del 2004.

Inici de les obres de la nova terminal sud, que es perllongaran quatre anys

El *Plan Barcelona* també preveia la construcció d'una nova terminal: la terminal sud o terminal entre pistes, ubicada entre l'actual pista principal, la tercera pista i els aiguamolls pròxims a la llacuna del Remolar. Aquest projecte és el que requereix una inversió més gran de tots els que formen el Pla d'ampliació de l'aeroport. El cost total de l'operació ascendeix a 478,35 milions d'euros que aporta el Ministeri de Foment. Ha estat dissenyada, igual que l'actual terminal, per Ricardo Bofill i tindrà una superfície de 525.500 m² distribuïts en cinc plantes. L'aeroport comptava el 2003 amb tres terminals, una de les quals està reservada al pont aeri. Entre totes tres, agrupades en un sol edifici, no superen els 200.000 m².

El 18 de desembre de 2003 es col·locava la primera pedra d'aquesta terminal, començant així prop de quatre anys d'obres. La finalització estava prevista per a la darreria del 2007. Amb aquest nou edifici, l'Aeroport de Barcelona podria atendre uns vuit mil cinc-cents passatgers per hora, més de 25 milions l'any.

Peter Hodgkinson, soci de Ricard Bofill, va explicar que la nova terminal constaria de tres edificis, un de central i dos de laterals, amb un sol sostre. L'edifici central acolliria els processos de facturació, seguretat, emigració-immigració, tractament i recollida d'equipatges, a més, seria seu dels grans centres d'activitats comercials i serveis de l'aeroport. Els altres dos edificis inclourien les zones d'embarcament i sales d'espera i un aparcament amb 7.500 places. La forma de la terminal recordava una au, amb el cos central i les dues ales. «Vol ser un gran cigne que vola entre els dos estanys, el Remolar i la Ricarda». Finalment, cal dir que el conjunt incloïa la construcció d'una gran plaça intermodal on confluirien els diversos mitjans de transport previstos: el METRO [80], la llançadora del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [56], el FERROCARRIL DE RODALIES [62], els autobusos i els taxis. També s'havia previst urbanitzar tots els accessos, adequar espais per a l'aparcament de quaranta autobusos i cent cinquanta taxis i instal·lar una nova central elèctrica per donar servei a tot l'equipament.

Impacte de l'ampliació de l'aeroport sobre les zones humides del delta del Llobregat

Amb l'objectiu que les obres d'ampliació de l'aeroport no malmetessin l'entorn es va decidir efectuar controls periòdics de tipus atmosfèric, hidrològic, de la flora i fauna de la zona i de protecció del patrimoni cultural. També es va voler guardar la terra retirada que pogués conservar llavors de la flora autòctona del delta del Llobregat, amb l'objectiu de reutilitzar-la posteriorment en els treballs de restauració. La vigilància ambiental no només es pretenia dur a terme mentre s'executessin les obres sinó que posteriorment es preveia fer un seguiment de les emissions de l'aeroport i de les tasques de revegetació per poder recuperar, al voltant del camp de vol, la flora i fauna que hi havia abans dels treballs.

Malgrat totes aquestes mesures de prevenció i correcció mediambientals, les obres d'ampliació de l'aeroport, amb la construcció de la tercera pista i la terminal sud, estaven afectant àrees d'interès natural. Per aquest motiu, l'agrupació ecologista DEPANA va presentar el 2 de desembre de 2003, davant la Fiscalia de Medi Ambient, una denúncia contra AENA. Segons l'agrupació ecologista, s'havien fet moviments de terra en dos paratges protegits pel catàleg de zones humides de la Generalitat: La volateria i El pas de les vaques. En aquesta darrera zona habita una parella d'arpella, una espècie protegida d'au en vies d'extinció que únicament nidifica en aquest lloc i als Aiguamolls de l'Empordà. A més, l'entitat assegurava que no es respectaven els compromisos de vigilància ambiental de les obres promesos per les administracions, motiu pel qual van decidir presentar més demandes davant de la Fiscalia de Medi Ambient.

Aquests moviments de terra detectats per DEPANA corresponien als treballs previs a la construcció de la nova terminal sud de l'aeroport. Segons un portaveu d'AENA, les dues zones afectades no pertanyien a l'àrea de protecció prevista en la declaració d'impacte ambiental de les obres, aprovada el gener del 2002 pel Ministeri de Foment, però admetia que la tercera pista estava situada entre el Remolar i la Ricarda, dues zones d'especial protecció per a les aus.

La declaració d'impacte ambiental de les obres preveia la creació d'un corredor biològic de 90 ha, però no esmentava res sobre les dues zones al·ludides pels ecologistes, i segons AENA les obres complien escrupolosament les seves obligacions ambientals i comptaven amb les certificacions ISO

9001, de qualitat, i ISO 14001, de gestió ambiental. Per a DEPANA, en canvi, AENA i el Ministeri de Foment prioritzaven el calendari per damunt de la bona gestió ambiental del projecte.

Torna a sorgir la proposta de construir dues pistes en terrenys guanyats al mar

En el mes d'octubre del 2003, el president del Partit Popular de Catalunya (PP) i candidat a la presidència de la Generalitat, Josep Piqué, va fer pública una proposta d'ampliació de l'aeroport que ja havia estat plantejada per la Cambra de Comerç de Barcelona i rebutjada pel Ministeri de Foment i altres administracions el maig del 1999. El projecte consistia a construir dues noves pistes sobre 425 ha de terrenys guanyats al mar, amb capacitat per operar vint-i-quatre hores al dia, fet que permetria gestionar un volum de 115 milions de passatgers l'any. La tercera pista que actualment s'està construint desapareixeria i al lloc que ocupa s'instal·larien noves terminals. Així, la superfície total de l'aeroport passaria a ser de 2.500 ha i el nombre d'operacions per hora augmentaria fins a cent vint.

El costat litoral de l'aeroport consta d'una sèrie d'espais naturals protegits, motiu pel qual la iniciativa de Piqué obligaria a plantejar la recerca d'un gran acord entre administracions per sacrificar algun d'aquests espais que, en conseqüència, s'haurien de requalificar urbanísticament.

La proposta hauria de ser una realitat el 2014, ja que, segons Piqué, el 2010 l'aeroport estarà al límit de capacitat. D'aquesta manera l'Aeroport de Barcelona es convertiria en el major aeroport intercontinental del sud d'Europa, especialitzat en bona mesura en la conca del Pacífic. La possibilitat d'ampliar l'Aeroport de Barcelona s'emmarcava en el debat sobre la necessitat d'un segon aeroport a Barcelona cap al 2014, que algunes propostes situaven a la comarca de la Segarra. La idea del PP fou àmpliament rebutjada tant des del Govern de la Generalitat com des del PSC.

Les comunicacions amb l'aeroport

a) Acord sobre el disseny de l'estació ferroviària i el nus intermodal Aeroport-el Prat

El 2003 estava prevista la construcció d'una nova estació ferroviària al centre urbà del Prat on actualment està situada l'estació de rodalies de RENFE i part del solar de La Seda, a la zona d'expansió natural del Prat de Llobregat cap al nord. Comptaria amb sis andanes: dues per al FAV Madrid-Lleida-Barcelona, dues per a la llançadora a l'aeroport i dues més per als trens de rodalies. Pel que fa a les vies, quatre serien d'ample internacional i quatre d'ample ibèric, a fi de donar servei als trens de gran velocitat, l'Euromed, els regionals, els de rodalies i la llançadora que connectaria amb les terminals de l'aeroport.

El disseny de la macroestació intermodal es va aprovar l'abril del 2003. S'hi preveia el soterrament de les vies al llarg de 900 m a fi de garantir la permeabilitat del nucli urbà. Tot i això, la continuació del soterrament en direcció a l'Hospitalet i Sants per sota del riu Llobregat va topar amb la negativa del Ministeri de Foment, tot i que va quedar pendent de futures discussions. A nivell de carrer s'hauria de construir el vestíbul amb una zona amb mostradors de facturació perquè els passatgers dels trens de llarg recorregut poguessin arribar a les terminals de l'aeroport mitjançant la llançadora sense haver de dur l'equipatge. Així, l'estació faria de terminal zero de l'aeroport. Als costats del vestíbul s'ubicaria un gran aparcament, una plaça i una terminal d'autobusos. A més es preveia la construcció d'un nou vial que enllaçaria la carretera C-31 (autovia de Castelldefels) i la pota sud de la ronda de Dalt amb l'estacionament per a vehicles privats, les parades de taxis i d'autobusos regulars que connectarien l'estació amb les poblacions del Baix Llobregat.

Les Línies 1 i 9 del Metro també es preveia que tinguessin aturada a la nova estació. En el cas de la Línia 9 va caldre modificar-ne el traçat inicial, desviar-lo a l'altura de Mercabarna cap al nord per tocar el nus intermodal i dirigir-la a continuació cap a la plaça Catalunya del Prat, Mas Blau i les terminals. La correspondència de la Línia 9 del Metro amb la línia 1 es faria a la macroestació i no a la plaça Catalunya, fet pel qual quedava pendent d'estudi la futura prolongació de la línia 1.

Tanmateix, encara no s'han fixat dates per licitar, adjudicar i iniciar les obres, ni tampoc per a l'entrada en funcionament de la instal·lació.

L'inici de les obres per fer arribar el FAV a Barcelona ha patit endarreriments a causa de la manca d'acord entre el Govern de la Generalitat i el Ministeri de Foment pel que fa al traçat al municipi del Prat en passar pel riu Llobregat. Les administracions catalanes van demanar que les vies passessin soterrades per davall del llit del riu, mentre que el Ministeri de Foment veia més adient construir-hi un pont que el travessés. Importants discrepàncies tècniques i econòmiques van dificultar l'arribada d'un acord sobre aquest punt. Fins i tot hi va haver un clar desacord entre les dues administracions pel que fa al cost del soterrament de les vies; per una banda Foment assegurava que les xifres augmentarien aproximadament entre 90 i 150 milions d'euros, mentre que la Generalitat i els ajuntaments estimaven que la quantitat podria oscil·lar entre 5 i 10 milions d'euros.

Amb tot això i malgrat que el secretari d'Estat d'Infrastructures, Benigno Blanco, mantenia el mes d'abril del 2003 que el FAV arribaria a Barcelona a la darreria del 2004, tant la Generalitat com els ajuntaments ja havien assumit que el compromís no es podria complir. Finalment, a la darreria del mes de juliol va arribar el tan esperat acord entre ambdues administracions: el FAV arribaria a Barcelona el 2006, després d'acordar que les vies no serien soterrades per davall del riu Llobregat per motius econòmics i de temps. Malgrat això, el regidor d'Urbanisme de l'Ajuntament del Prat, Sergi Alegre, es mostrava satisfet amb el pacte, ja que les vies es soterrarien definitivament al pas pel nucli urbà. Així, segons ell, es garantia que cap àrea residencial no seria prop de les vies del tren i que aquesta decisió permetria, a més, el pas a peu pla cap al futur creixement del sector nord de la ciutat.

b) La insuficiència dels serveis de transport públic a l'aeroport

L'any 2003, el sindicat Comissions Obreres (CC.OO.) va denunciar la insuficiència dels serveis de transport públic per accedir a les instal·lacions de l'Aeroport de Barcelona, que comportaven que un 61% de les persones que treballaven a l'aeroport s'hi desplacessin en cotxe particular. Això va provocar que el secretari general de CC.OO. a Catalunya, Joan Coscubiela, afirmés el mes de novembre del 2003 que l'aeroport barceloní era el més mal comunicat pel que fa a transport públic de tot Europa.

El 2003, les empreses enregistrades a l'aeroport arribaven a la xifra de tres-centes i donaven feina a unes dotze mil persones que cada any feien 37,8 milions de viatges d'anada a la feina i de tornada a casa. Segons els estudis de mobilitat del Pla director de l'aeroport, un 52% dels treballadors aeroportuaris es desplaçava a la feina amb el vehicle propi, un 9% compartia cotxe amb altres companys, un 23% hi arribava amb l'autobús que els posava l'empresa, un 15% ho feia amb trens de RENFE i només un 1% s'hi desplaçava amb autobús públic.

CC.OO. demanava que s'allarguessin els horaris del servei del ferrocarril de rodalies de RENFE a l'Aeroport i que s'adaptessin als horaris del metro (de cinc de la matinada fins les dotze de la nit); que n'augmentessin tant la capacitat com la freqüència de pas, i que es creessin noves línies d'autobús que connectessin Barcelona i municipis del Baix Llobregat amb l'aeroport, ja que aleshores només es comptava amb l'Aerobús i la línia 105 d'autobús. El sindicat també va demanar la implantació de línies d'autobús nocturnes, ja que només donava servei la línia 106, amb una freqüència de pas de setanta-cinc minuts; crear un bus de proximitat que es mogués per l'interior del recinte de l'aeroport amb una freqüència de pas de cinc minuts, i que tot el servei d'autobús tingués tarifa integrada. Una de les propostes a tenir en compte era la creació d'un servei d'autobús directe des de la plaça Espanya amb tarifa integrada i amb una freqüència de pas de tres minuts.

El projecte de ciutat aeroportuària

Un dels projectes més ambiciosos en l'ampliació de l'aeroport de Barcelona és l'anomenada ciutat aeroportuària, que podria arribar a tenir fins a un milió de metres quadrats de sostre construït. El projecte va ser encarregat per AENA a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) i es calcula que seran necessaris deu anys perquè estigui completament acabat.

El gener del 2004, les obres tan sols es limitaven a l'ampliació del centre de càrrega i del parc de serveis aeronàutics. Encara no s'havien concretat els usos de la resta de la zona. Tot i això, es preveia la construcció d'hotels, oficines, una rambla comercial i una zona logística i de serveis. Els límits de la ciutat aeroportuària anirien des dels dos edificis d'aparcament construïts davant les actuals terminals de l'aeroport fins al Polígon del Mas Blau, i es disposaria d'un nou corredor verd que uniria les dues zones que envolten aquesta àrea. El projecte està dissenyat de manera que la ciutat s'integri amb les zones agràries pròximes a l'aeroport, de les quals, amb 206 ha d'extensió, un 31% es destinarà a zones verdes.

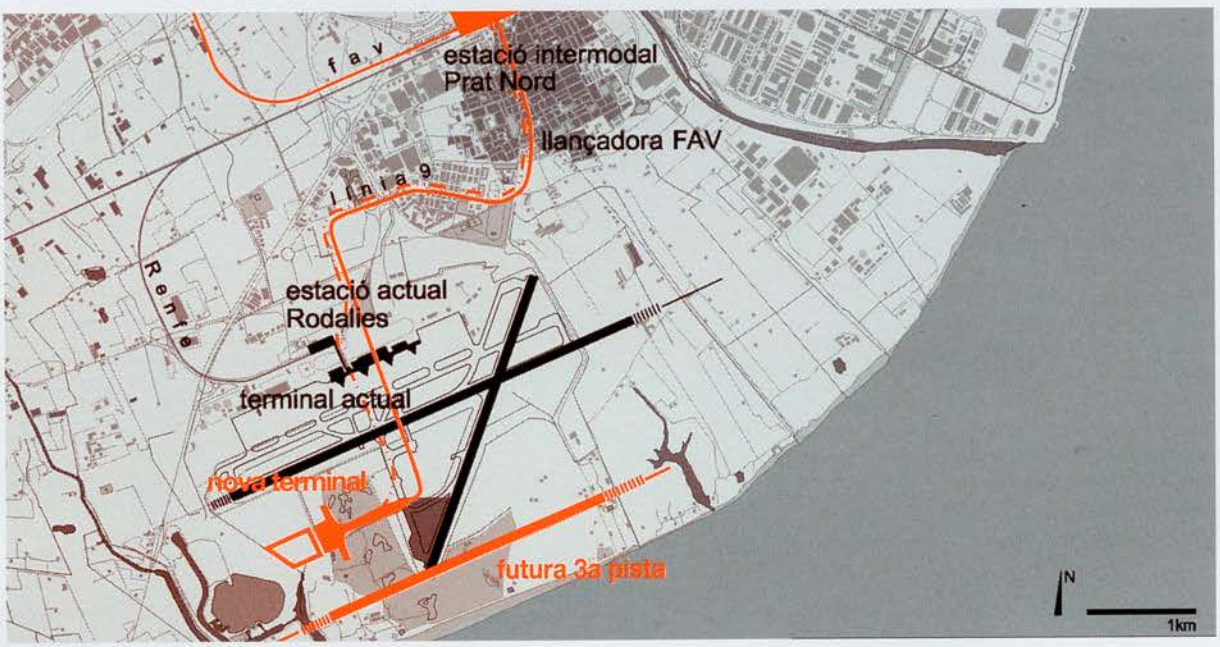
El projecte incloïa la construcció de quatre hotels, un de cinc estrelles i dos de quatre o tres estrelles per donar servei als viatgers en trànsit, a més d'un quart hotel econòmic a la zona logística i de càrrega que es destinaria principalment als transportistes. Es van projectar aparcaments amb capacitat per a 18.500 vehicles i més de 800 camions. A més, per connectar les diferents zones que formarien la ciutat s'utilitzaria un tren elevat monorail. També es preveia una zona de reserva, que comptaria amb 158.000 m² de sostre, que encara està per definir i que es podria destinar a diversos usos, entre els quals hi podria haver un centre *import-export*, indústria aeronàutica o fins i tot un petit campus universitari.

El catedràtic d'Urbanisme de la UPC i director del projecte, Antonio Font, explicava que aquesta serà la primera ciutat aeroportuària d'Europa que comptarà amb un disseny conjunt, específic i previ al desenvolupament i estarà perfectament integrada en l'actual aeroport, fet que suposa un model de ciutat aeroportuària únic al continent.

La Generalitat de Catalunya demana la gestió compartida de l'aeroport

Al començament del 2003 el Govern de la Generalitat proposava al Govern central la gestió compartida de l'aeroport mitjançant un consorci mixt que formarien la Generalitat, els ajuntaments afectats, representants del sector privat i el Govern central.

Tanmateix, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig, destacava que l'Aeroport del Prat rebia menys de la meitat de la inversió que li correspondria



Tercera pista, nova terminal i nous accessos previstos a l'Aeroport de Barcelona. (Infografia: M. Ferrès)

per nombre de passatgers. Segons el conseller, si aquests diners fossin invertits directament a l'aeroport, l'ampliació podria quedar enllestida més ràpidament.

La resposta va arribar del ministre de Foment, Álvarez-Cascos, que va deixar clar que la gestió continuaria sent com sempre, amb el model de gestió conjunta dels quaranta-cinc aeroports per part del govern central. Segons el ministre, la desaparició d'aquest model faria impossible la inversió realitzada en l'ampliació.

Més informació:

www.aena.es

MTL i SSG

Aeroport de Girona-Costa Brava

8



La presència de la companyia aèria de baix cost, Ryanair, consolida l'aeroport Girona-Costa Brava com el segon més important de Catalunya. Els sectors empresarials, polítics i socials locals discuteixen sobre les necessitats d'ampliació i la conveniència d'un possible canvi de nom.

Els orígens de l'aeroport Girona-Costa Brava

El 1957 la Diputació Provincial va iniciar les gestions per construir un aeroport a les comarques de Girona. Es va optar per uns terrenys situats als termes municipals d'Aiguaviva i Vilobí d'Onyar, 10 km al sud de la ciutat de Girona. El 1965 s'inaugurava l'aeroport de Girona-Costa Brava.

Inicialment l'aeroport disposava d'una pista de 2.200 m de longitud i 45 m d'amplària i un estacionament amb capacitat per a nou aeronaus. Més tard es van construir la central elèctrica, la torre de control i la terminal de passatgers amb 2.600 m². El febrer del 1966 es va aprovar l'ampliació de la pista de vol 200 m més. El 3 de març de 1967 es va obrir l'aeroport Girona-Costa Brava al tràfic aeri civil nacional i internacional de passatgers i mercaderies.

El 1969 es va ampliar l'espai destinat a l'estacionament d'avions i, a causa de l'increment del trànsit de viatgers, es va començar a construir un nou edifici terminal que es va inaugurar finalment el 1972. Tres anys després, es va tancar l'aeroport per fer-ne l'ampliació de la pista de vol i adaptar-lo a les necessitats dels grans reactors.

Actualment, l'aeroport disposa d'una única pista de 2.400 m, amb una capacitat de divuit moviments per hora i una plataforma amb disset places d'estacionament d'aeronaus i deu d'aviació general. A més, la terminal ha estat reformada i disposa d'una superfície de 27.274 m².

L'arribada de Ryanair i la consolidació de l'aeroport

L'activitat de l'aeroport de Girona ha estat lligada tradicionalment a l'activitat turística. Aquest fet explica en bona mesura la variació dels fluxos de passatgers que ha experimentat l'aeroport, que ha passat d'èpoques de grans moviments, com la del 1973, amb més d'un milió de passatgers, o la del 1983, amb més de vuit cents mil, a d'altres en què el nombre de passatgers es reduïa notablement, com la del 1993 en què tan sols 275.000 passatgers van utilitzar l'aeroport. Segons Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA) la caiguda del nombre de passatgers que va experimentar l'aeroport a partir del 1983 es devia als canvis que experimentaven els corrents turístics, a l'ús de mitjans alternatius de transport per accedir a la Costa Brava i a la proximitat de l'AEROPORT DE BARCELONA [7].

Any rere any, quan acabava la temporada d'estiu, les instal·lacions de Vilobí d'Onyar quedaven desertes i només s'utilitzaven per a la ruta Girona-Madrid, motiu pel qual s'havia arribat a plantejar la possibilitat del seu tancament.

A partir del novembre del 2002 la tendència va començar a canviar. Al llarg del 2003 l'aeroport va rebre prop d'un milió i mig de passatgers i més de vint mil vols, que van representar un increment del 160% respecte a l'any anterior. Es va aconseguir que l'aeroport gironí fos l'aeroport espanyol amb un augment de passatgers més gran. Aquest increment estava directament relacionat amb l'establiment de la companyia irlandesa Ryanair a l'aeroport de Girona l'any 2002, la qual el va començar a utilitzar com a destí dels seus vols diaris cap a Frankfurt.

Ryanair és una companyia aèria de baix cost o LCC (*Low cost carriers*) de les més importants d'Europa. Mitjançant una política agressiva de reducció de costos ha revolucionat el mercat del transport de passatgers a Europa oferint preus molt per sota dels que són habituals en aquest sector.

A la darreria del 2003 el Govern de la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Girona i la Cambra de Comerç van arribar a un acord amb la companyia Ryanair per consolidar definitivament l'aeroport de Girona com el segon en importància a Catalunya, després de l'aeroport de Barcelona. Amb l'acord, a partir de la primeria del 2004 l'aeroport Girona-Costa Brava va esdevenir la nova base aèria de la companyia al sud d'Europa. Les instal·lacions de Girona van haver de competir amb París, Roma, Venècia, Oslo, Hamburg i Liverpool i segons el subdirector de Ryanair, Michael Cawley, van escollir Girona com a base d'operacions (Girona és l'onzena base de la companyia a Europa) pels resultats espectaculars que hi havien aconseguit durant el 2002, en què van superar el milió de passatgers. La companyia va exposar que els altres motius que havien fet inclinar la balança a favor de Girona havien estat el suport i la cooperació rebuda per part de les administracions locals i la Generalitat, a banda de l'atractiu turístic que la Costa Brava té per a molts europeus. El conveni per instal·lar-hi la nova base hauria d'haver estat signat el mes de març del 2004.

A la darreria del 2003, a les instal·lacions de Vilobí d'Onyar funcionaven dotze línies regulars amb destinacions a Frankfurt, Brussel·les, Londres, Birmingham, Bournemouth, Milà, Dublín, i Glasgow, entre d'altres. Estava previst que a partir del febrer del 2004 es cobririen vuit vols regulars més, que connectarien diàriament l'aeroport de Girona amb les ciutats europees de París, Roma, Liverpool, Eindhoven, Venècia, l'Alguer, Torí i Karlsruhe Baden. En el cas de les dues prime-

res ciutats, es farien dos vols diaris i per a la resta, un vol diari, a un preu que oscil·laria entre els deu i els vint euros per passatge.

La polèmica de la denominació

Un tema que va generar un debat intens entre diferents agents socials, econòmics i polítics va ser la denominació de l'aeroport. Per una banda, el president de la Diputació de Girona, Carles Pàramo, suggeria l'estiu del 2003 canviar el nom de l'aeroport Girona-Costa Brava pel de Barcelona-Salvador Dalí o Barcelona-Costa Brava, amb la finalitat de dotar-lo d'una major projecció internacional. Aquesta proposta fou ben vista pel president de la Federació d'Hosteleria de les comarques de Girona (FHCG), Pere Reixach, i per la Federació d'Organitzacions Empresarials de Girona (FOEG), que defensaven que l'annexió del topònim Barcelona facilitaria la localització i identificació de l'aeroport de Girona a l'estranger. Per contra, el president de la Cambra de Comerç de Girona, Antoni Hostench, i la Generalitat mateixa opinaven que el canvi de nom no era necessari perquè l'aeroport ja era conegut internacionalment. Per la seva banda, AENA va manifestar que la marca Girona-Costa Brava estava funcionant molt bé i advertia que un canvi de nom seria una operació molt complexa. No obstant això, no s'ha tancat la porta a una possible modificació del nom, sempre que sigui una proposta oficial que segueixi els conductes reglamentaris o la via parlamentària.

Les previsions de futur

Per al 2004 la companyia es proposa tenir operatives unes vint-i-cinc línies diferents i en un termini de dos o tres anys arribar a cinquanta-cinc rutes regulars amb les principals capitals europees. També es preveu que aquest moviment aeri comporti un augment de passatgers de dos milions i mig d'usuaris l'any 2004 i de cinc milions i mig cap al 2006. Segons el delegat del Govern de la Generalitat a Girona, Carles Llorens, aquesta reactivació de l'aeroport de Girona comportarà uns ingressos que oscil·laran entre els 800 i els 900 milions d'euros anuals per a Catalunya, dels quals la meitat quedarien en territori gironí. Llorens creu que per fi es podrà fer front a l'estacionalitat turística de la Costa Brava, gràcies a la captació de nous visitants durant tot l'any.

L'entrada en funcionament d'aquest nou acord amb l'augment de vols i de passatgers que ha comportat va fer pensar en un principi que les instal·lacions aeroportuàries gironines quedarien petites. Aquest dubte va ser aclarit a la primeria del mes de desembre del 2003 pel director de l'aeroport, Patricio Iborra, el qual assegurava que de moment no caldria fer cap ampliació, ja que l'aeroport de Girona està perfectament capacitat per assumir fins a quatre milions de passatgers l'any. En canvi, va anunciar que l'aparcament (amb set-centes places de pàrquing), pel fet de ser gratuït, era insuficient, per això es preveia que a curt termini es faria pagar.

Les previsions eren que la nova base aèria de Ryanair generaria mil dos-cents llocs de treball i que faria necessària la posada en funcionament de línies d'autobús que connectessin l'aeroport amb la Costa Brava i el Maresme. El mes de juliol del 2003 les empreses Asser, Sarfa i Autocars R. Mas van posar en servei les línies regulars d'autobús que connectaven l'aeroport amb Blanes, Lloret de Mar, Tossa de Mar i Calella, i es va acordar la línia Castelló d'Empúries-Aeroport. A més, la Direcció General de Ports i Transports es va plantejar crear noves rutes a localitats costaneres de la província, com ara Malgrat de Mar, Santa Susanna o Pineda de Mar. El desembre del 2003, la Cambra de Comerç de Sant Feliu de Guíxols proposava a la Generalitat crear una línia d'autobús entre l'aeroport i els principals municipis turístics de la Costa Brava centre. També es va parlar de l'entrada en funcionament d'un bus entre l'aeroport i Girona, amb una freqüència de vint minuts.

Tanmateix, des del Patronat de Turisme Costa Brava Girona es va alertar del risc que suposava que el creixement de l'aeròdrom depengués exclusivament de l'activitat de Ryanair, única companyia que actualment hi té vols regulars internacionals. Per aquest motiu, les institucions gironines treballen perquè altres companyies de baix cost s'hi implantin ben aviat. Aquest és el cas de Basiq Air, una altra companyia de baix cost, que es preveu que a partir del març del 2004 comenci a oferir vols a Holanda.

Més informació:

www.aena.es

MTL

Aeroport de Reus

9



L'aeroport de Reus opta per les companyies de baix cost com a estratègia per a potenciar i incrementar l'activitat. Malgrat l'aprovació del Pla director de l'aeroport i l'inici d'un seguit de millores de les instal·lacions, diferents agents econòmics, polítics i socials de la zona reclamen més inversions i més capacitat d'autogestió.

L'aeroport de Reus està situat a 4 km de Reus i a 10 km de Tarragona i ocupa part dels termes municipals de Reus (Baix Camp) i Constantí (Tarragonès). Es va construir el 1935 com un aeròdrom militar. Vint-i-un anys més tard, a partir del 1956, va començar a donar servei a vols civils nacionals i, un any més tard, a vols internacionals.

Inicialment l'aeroport va tenir molt poc moviment de vols civils, quasi sempre lligats al sector turístic. Es tractava fonamentalment de vols xàrter internacionals que tenien com a destinació la Costa Daurada. Fins el 1974 no es van construir les noves instal·lacions (que són les actuals, amb algunes reformes de l'any 1988) i fins aquell any les necessitats tècniques de l'aeroport s'atenien des de la base militar.

L'aeroport està classificat, per l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, com a 4-D (aeroport secundari) i per la Unió Europea com a tercera categoria.

Les instal·lacions civils pertanyen a Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), que és l'ens públic, dependent del Ministeri de Foment, encarregat de la gestió, manteniment i desenvolupament de l'aeroport. Les principals instal·lacions de què consta són: una pista principal d'operacions pavimentada de 2.200 m de longitud i 45 m d'amplada; una pista secundària de terreny natural reforçat, de 850 m de longitud i 35 m d'amplada; una plataforma d'estacionament de 55.000 m², amb capacitat per a fins sis aeronaus, i una terminal de passatgers de 4.000 m².

El Pla territorial general de Catalunya apuntava que l'aeroport de Reus s'havia de potenciar i que calia atribuir-hi un ús alternatiu i de suport a l'AEROPORT DE BARCELONA [7], tot integrant-lo alhora amb altres modes de transport. En canvi, el Pla director d'infraestructures 1993-2007 no atribuïa cap consideració especial a l'aeroport de Reus i tan sols l'incloïa a la xarxa local d'aeroports, considerada com la base per al desenvolupament de l'aviació regional.

Durant els darrers anys el nombre de passatgers ha sobrepassat el mig milió i les previsions apunten que en pocs anys s'arribarà a la xifra de 700.000. El 94% d'aquests passatgers van arribar amb vols xàrter procedents de països europeus i el 6% restant amb vols regulars nacionals. Aquests vols es concentraven principalment a l'estiu i procedien un 80% del Regne Unit i la resta de Bèlgica, Irlanda, Holanda, Suïssa i Rússia.

Al llarg dels últims quinze anys, el vol Reus-Madrid es va establir i retirar diverses vegades. Després d'haver funcionat uns quants anys, el 1987 es va anular el servei regular de passatgers, si bé l'any 1995 va tornar a funcionar i va seguir els anys següents amb èpoques de retirada i èpoques de funcionament.

El Pla director

Com que l'augment de tràfic anual havia anat creixent d'una manera sostinguda durant els darrers anys, es va posar en evidència que les instal·lacions existents no eren prou completes per donar un bon servei i que calia plantejar-se'n l'ampliació.

La Direcció General d'Aviació Civil de la Secretaria d'Estat d'Infraestructures i Transports va redactar la Proposta de planificació i programació de les actuacions necessàries a l'aeroport de Reus, coneguda com el Pla director. El Pla es va aprovar per Ordre ministerial (Ministeri de Foment), de 16 de juliol de 2001, (publicada al BOE núm. 189, de 8 d'agost de 2001).

Les actuacions que preveia el Pla director per fer front a la xifra d'un milió de passatgers l'any eren incorporar-hi terrenys de l'antiga base aèria i adquirir 15 ha més; construir un nou vial que unís l'aeroport amb la N-420; construir un nou aparcament de vehicles; fer-hi una nova terminal de passatgers de dues plantes, amb una superfície de 15.000 m²; convertir l'actual terminal en un edifici d'equipaments tècnics i logístics; ampliar la plataforma d'estacionament per donar cabuda fins a deu aeronaus, i instal·lar un nou sistema de llums d'aproximació.

El Pla director, però, segons un estudi de la Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA), no preveia la possible demanda induïda pel desenvolupament del projecte d'ampliació del parc temàtic Universal's Port Aventura, ni la possible instal·lació del Centre Superior d'Estudis de l'Aire, fet pel qual en demanaven un replantejament.

En aquest sentit la CEPTA va fer unes quantes propostes amb la finalitat que l'aeroport pogués absorbir fins a 6 milions i mig de passatgers l'any. Es plantejava la construcció d'una nova terminal modular de passatgers a la zona sud, l'allargament, ampliació i millora de la pista principal perquè hi poguessin aterrar avions més grans i la construcció d'una nova torre de control a la zona sud que, en el futur, donés servei a una segona pista. També s'insistia en el fet

que el Pla preveiés el transport de mercaderies com un tràfic essencial i que s'especialitzés l'aeroport en vols xàrter i de càrrega.

A la darreria del 2003 AENA només hi executava dues de les obres previstes al Pla director. La primera era la construcció de la nova terminal d'arribades de passatgers, 2.800 m² dividits en dues plantes. Segons AENA, la nova terminal d'arribades estaria enllestida al principi del 2005, i l'antiga terminal es destinaria exclusivament al trànsit de sortides. Aquesta actuació, a més, suposava un canvi en el Pla director de l'aeroport, que preveia la construcció d'una nova terminal per arribades i sortides, si bé en aquell moment només es construïa la d'arribades. La segona actuació prevista al Pla director en execució era l'adequació de vint places d'aparcament per a autobusos i setanta per a turismes, que en total farien quaranta-nou places per a autobusos i 286 places per a cotxes. L'objectiu per al 2015, segons manifestava AENA, era poder arribar a gestionar dos milions de viatgers l'any.

La competència amb l'aeroport de Girona-Costa Brava [8] per captar el centre de distribució de vols de la companyia Ryanair

La companyia irlandesa de vols de baix cost Ryanair pretenia instal·lar a començament del 2003 el seu centre de distribució de vols (*hub*) del sud d'Europa en un dels aeroports regionals de Catalunya. Reus i Girona van estar competint per ser-ne la seu, ja que totes dues ciutats estaven convençudes que es tractava d'una decisió que comportaria importants repercussions socioeconòmiques per al territori.

El mes de març, la Federació Empresarial d'Hostaleria i Turisme de la demarcació de Tarragona (FEHT) acusava la Generalitat de Catalunya de no concedir el mateix suport que atribuïa a l'aeroport de Girona-Costa Brava a l'hora de negociar amb Ryanair l'establiment del *hub*.

Davant l'oportunitat que es presentava, des de l'entorn de l'aeroport de Reus es va decidir impulsar les gestions per intentar que l'empresa es decantés per l'aeroport reusenc. En aquest context s'emmarca l'acord conegut com el Pacte de la Boella, signat el mes de maig entre el Patronat de Turisme de la Diputació, els ajuntaments de Reus, Tarragona, Vila-seca, Salou, Cambrils, l'Autoritat Portuària de Tarragona, la CEPTA, les cambres de comerç de Reus, Tarragona, Tortosa i Valls, la Unió de Botiguers de Reus i la FEHT. Aquest acord pretenia promoure el desenvolupament econòmic, turístic i empresarial de la zona d'influència de l'aeroport, tot potenciant-lo com a destí internacional de primer ordre a partir de la captació de companyies aèries de baix cost.



El nou terminal d'arribades, en construcció, és una de les primeres actuacions per a l'ampliació de l'aeroport de Reus. (Foto: Tarroja)

Els signants del Pacte destacaven certs avantatges dels vols de baix cost, com per exemple l'increment d'un 15% del volum de visitants als aeroports i la desestacionalització de la temporada turística.

Un dels objectius immediats va ser captar l'interès de Ryanair perquè l'empresa oferís sis vols diaris a diverses destinacions europees, fet pel qual s'autoritzava la Cambra de Comerç de Tarragona a tirar endavant les negociacions.

Tot i que a començament d'any la companyia havia anunciat la seva preferència per Girona, el fet que des de l'entorn de l'aeroport de Reus s'interessessin pel tema va fer que a l'agost Ryanair anunciés que encara no tenia clares les preferències. L'empresa afirmava que primer volia comprovar l'operativitat i la rendibilitat dels dos aeroports.

Al principi del desembre la companyia finalment va anunciar que es decantava per l'aeroport de Girona-Costa Brava com a base per al centre de distribució de vols (*hub*) del sud d'Europa perquè les instal·lacions de l'aeroport de Reus eren insuficients per a les necessitats que havien de cobrir.

La implantació de les companyies aèries de baix cost

El mes d'abril la companyia aèria de baix cost Hapag Lloyd Express (HLX) va iniciar operacions aèries des de l'aeroport de Reus amb vols diaris a Colònia i Hannover. Al mateix temps, altres companyies aèries de baix cost també havien anunciat la intenció d'iniciar operacions des d'aquell aeroport. Entre aquestes empreses hi havia Air Luxor, que volia iniciar les operacions al juny amb destinació a Lisboa, l'aerolínia Lot Polske, que volia obrir una nova ruta amb Màlaga, la companyia Futura que volia establir viatges setmanals amb Palma de Mallorca a partir del juny, les companyies Nordic East Airlink, Malmo Aviation i Air Lingus que volien operar amb vols procedents de Dublín, i Thomas Cook Airlines i Excel Airways que pretenien fer el mateix amb vols amb destinació a Londres.

No obstant això, les institucions i associacions promotores de l'aeroport de Reus, agrupades amb motiu del Pacte de la Boella, es van estimar més centrar els esforços per captar la companyia Ryanair. Pretenien afavorir l'arribada d'aquesta companyia perquè creien que d'aquesta manera podrien optar a acollir el centre de distribució de vols que l'empresa pretenia ubicar a Catalunya.

Les negociacions amb aquesta empresa es van iniciar a partir de la signatura del Pacte de la Boella a mitjan mes de maig. Des de les institucions i associacions signants es comprometien a aportar en concepte de promoció turística entre 500.000 i 750.000 euros, segons el nombre de vols diaris. Aquesta aportació estava subjecta al compromís de la Generalitat de Catalunya amb la companyia.

El mes d'agost es va arribar a un acord entre la Generalitat i Ryanair, pel qual l'Administració autonòmica es comprometia a aportar un milió d'euros anuals per promoure sis vols diaris. Aquesta quantitat era la mateixa que es concedia a l'aeroport de Girona-Costa Brava, tal com reclamaven els signants del Pacte de la Boella. A la quantitat aportada per la Generalitat de Catalunya, s'hi va sumar finalment l'aportació que feien els signants del Pacte de la Boella, estipulada en una quantitat de 1'6 euros per client.

Immediatament després de signar l'acord, la companyia va anunciar la sortida de vols diaris a Londres, a partir de l'octubre, i a Frankfurt, Brussel·les, París, Milà i Estocolm, a partir de la primavera del 2004.

El mes de novembre Ryanair va iniciar finalment les seves operacions a l'aeroport de Reus amb dos vols diaris entre Reus i Stansted (Londres), i anunciava que al principi del 2004 iniciaria els vols Reus-Frankfurt, tot i advertir que les instal·lacions de l'aeroport reusenc eren insuficients per operar amb eficiència.

Quan semblava que l'aeroport entrava en una dinàmica positiva, la companyia HLX anunciava a mitjan mes de desembre que estava estudiant la possibilitat d'anular els seus vols des de Reus i indicava l'1 d'abril de 2004 com a data de suspensió de la programació de vols. Segons l'empresa, la Generalitat de Catalunya estava incomplint els compromisos adquirits que feien referència a la realització d'una campanya de promoció de la Costa Daurada i de les línies Reus-Colònia i Reus-Hannover que en aquells moments estava comercialitzant aquesta companyia. A més, la companyia també es queixava del tracte discriminatori que rebia la seva empresa en oposició a la irlandesa Ryanair. Aquesta mesura, afirmava la companyia HLX, es podria reconsiderar si l'Administració complia els seus compromisos.

Davant l'amenaça que HLX marxés de Reus i per incrementar l'oferta de vols de baix cost, els signants del Pacte de la Boella van iniciar la preparació d'un document econòmic i d'acció per captar noves companyies i evitar la marxa de HLX. El document es volia fer arribar en un termini màxim d'un mes a les companyies interessades.

Entre els signants del Pacte de la Boella, però, hi havia un cert convenciment que des d'un punt de vista estratègic s'havien equivocat en atribuir a Ryanair una ajuda econòmica molt superior a la que havien pactat amb HLX. Diferents experts afirmaven que aquesta mena de tracte preferent cap a una única companyia podia afavorir-la i oferir-li una posició dominant que podria acabar configurant un monopoli.

El debat sobre la localització de l'Estació Central del Camp

Durant el 2003, un altre tema de discussió vinculat a l'aeroport de Reus va ser el debat sobre la localització de l'estació del FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANI [63], anomenada Estació Central del Camp.

D'una banda, la localització de l'estació del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [53] a Perafort estava prou clara. De l'altra, hi havia la qüestió relativa a la configuració del ferrocarril del corredor Mediterrani al pas pel Camp de Tarragona. Aquesta infraestructura ja estava executada fins al municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant i en restava pendent el tram des d'aquest municipi fins a la connexió amb la línia del FAV. En relació amb aquest tram va sorgir la discussió sobre com i on s'hauria de localitzar l'Estació Central del Camp.

No va ser fins la constitució del CONSORCI DEL CAMP DE TARRAGONA [35], a l'octubre, que es va arribar a un consens. En la primera reunió formal del consorci es va acordar localitzar l'Estació Central del Camp al sud de l'aeroport, tot i que, tal i com reconeixia l'alcalde de Reus, Lluís Miquel Pérez, tot quedava pendent de la decisió final d'AENA i del Ministeri de Foment.

Tot i l'acord assolit al si del consorci, des de la Cambra de Comerç de Reus es defensava l'opció nord, ja que, segons ells, permetria una major intermodalitat pel fet de situar-se prop de l'actual terminal de l'aeroport i assegurava una major accessibilitat per als usuaris potencials del Camp de Tarragona.

Ja a la darreria d'any, el mes de desembre, l'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, insistia a defensar l'opció sud acordada en el si del Consorci i afegia que ja s'havia signat un acord amb el ministre de Foment, Francisco Álvarez-Cascos, el qual es comprometia a assumir aquesta decisió, tot i significar la necessària modificació del Pla director de l'aeroport.

Els conflictes amb la gestió de l'aeroport

Una vella reivindicació dels agents institucionals i econòmics de l'àrea d'influència de l'aeroport de Reus era poder participar en la gestió de l'aeroport. El fet que aquesta gestió anés a càrrec únicament i exclusivament d'AENA, dependent del Govern central, feia més difícil, segons els qui reclamaven, promoure d'una manera efectiva les instal·lacions de l'aeroport.

Un dels problemes més significatius apareguts amb l'arribada de les companyies de baix cost va ser el dels horaris d'obertura de les instal·lacions. Com que no funcionaven els caps de setmana, hi havia problemes per operar a ple rendiment. En aquest sentit, a la darreria d'any, amb la constitució del Consorci del Camp de Tarragona, l'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, va reclamar a AENA que obrís les instal·lacions els caps de setmana per poder atraure més clients.

Els problemes relacionats amb les instal·lacions de l'aeroport van portar a les companyies aèries a replantejar-se'n la idoneïtat. En aquest sentit, els experts afirmaven que uns dels principals problemes que havien portat a aquesta situació era la ineficàcia d'AENA, que obligava els promotors (Pacte de la Boella) a tractar amb les companyies sense tenir cap mena de responsabilitat en la gestió directa de les instal·lacions de l'aeroport, fet que produïa situacions negatives com per exemple la dels horaris incomplets.

A fi de trobar solucions als problemes relacionats amb la gestió de l'aeroport, en la reunió del Consorci del Camp de Tarragona que va tenir lloc a la darreria de desembre es va acordar encarregar la realització d'un pla estratègic per potenciar l'aeroport, en la línia del que defensaven els representants del Pacte de la Boella. Es va acordar també demanar a la Generalitat de Catalunya un equilibri autèntic amb l'aeroport de Girona-Costa Brava, que hauria de mirar d'incrementar la col·laboració amb AENA, augmentar el nombre de places d'aparcament (tant de cotxes com d'avions) i dur a terme una millora general de les infraestructures i dels accessos.

Més informació:

www.aena.es/

SSG

10 Autovia Horta-Cerdanyola, túnel d'Horta



L'anunci de recuperació de l'antic projecte de construcció d'un túnel entre Horta i Cerdanyola que travessi la serra de Collserola connectant Barcelona i Sabadell, provoca un intens debat sobre els models de mobilitat en l'àmbit metropolità.

El Pla general metropolità del 1976 i el Pla general de carreteres del 1985, revisat el 1995, preveien la construcció de tres grans eixos viaris per connectar la ciutat de Barcelona amb els municipis de Sant Cugat i Cerdanyola del Vallès, tot travessant l'espai natural de Collserola, que no gaudia aleshores de cap figura de protecció. Aquests tres grans eixos havien de seguir les valls de Vallvidrera, ja ocupada per la línia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya entre Barcelona i Sabadell i Terrassa, la Vall de Sant Medir i el torrent de Can Coll.

D'aquests tres projectes només es van fer realitat els anomenats Túnels de Vallvidrera C-16 E-9, de peatge, gestionats per l'empresa Tabasa (Túnels i Accessos de Barcelona, SA), que connecten la principal artèria de la primera corona metropolitana, les rondes o B-20, amb la B-30 A-7 i amb la C-58 a la segona i tercera corones metropolitanes.

El projecte previst

El túnel d'Horta hauria d'unir Barcelona i Sabadell en doble calçada i amb dos carrils per sentit. Tabasa, empresa participada per la Generalitat de Catalunya en un 70%, seria l'encarregada de construir-lo i explotar-lo gràcies a una autorització inclosa a la Llei d'acompanyament dels pressupostos de la Generalitat per al 2001, on s'autoritzava la Generalitat a encarregar el túnel directament a Tabasa sense necessitat de concurs.

El traçat, segons Tabasa, s'iniciaria a l'enllaç d'Horta de la ronda de Dalt (continuant l'eix del túnel de la Rovira). Tot seguit hi haurien dos túnels naturals de 3.260 m i 420 m, respectivament, separats per un viaducte de 120 m. La boca nord dels túnels quedaria més enllà de Can Coll, a la cara nord de la serra de Collserola, al municipi de Cerdanyola del Vallès, des d'on la via continuaria paral·lela al nucli urbà, on hi hauria un túnel artificial de 735 m (entre el Torrent dels Gorgs i l'autopista), fins creuar la B-30 A-7 a l'alçada de la carretera de Bellaterra a Cerdanyola. Més endavant connectaria amb la C-58 prop de l'enllaç de Sabadell Sud. L'àrea de peatge se situaria pròxima a la futura ronda de Cerdanyola; es preveien accessos a aquesta ronda i a la carretera Sant Cugat-Cerdanyola. En total serien 9,9 km, el 45% dels quals anirien soterrats.

Els càlculs preveien una intensitat mitjana diària d'entre 17.500 i 23.600 vehicles. El límit de velocitat a l'interior dels túnels se situaria en 80 km/h, el qual segurament se superaria en el recorregut no cobert gràcies als radis de corba previstos (450 m). El pressupost de l'obra era de 196,4 milions d'euros.

Primer anunci de la recuperació del projecte i primeres reaccions

A la darreria del 1999, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va manifestar la intenció de recuperar el projecte de construcció del túnel d'Horta que anteriorment havia quedat relegat pel del túnel de Vallvidrera, inaugurat l'agost del 1991.

L'anunci del Departament va generar reaccions entre les diferents formacions polítiques dels municipis implicats: Barcelona, Cerdanyola i Sant Cugat del Vallès. Els ajuntaments implicats no es van declarar decididament en contra, tot i mostrar certa preocupació pel fet que el túnel fos de peatge i pel traçat, massa pròxim als nuclis urbans, sobretot al de Cerdanyola del Vallès. Un altre aspecte que els ajuntaments van abordar va ser la necessitat que la construcció del túnel anés acompanyada de mesures de suport al transport públic i que es reservés en exclusivitat una part de l'eix viari per a aquest ús. Pel que fa als partits polítics, les úniques postures totalment contràries varen ser les d'ICV i d'ERC, que es van traduir en la presentació de mocions als plens de Barcelona i Cerdanyola o en preguntes al Govern al Parlament de Catalunya.

Una de les primeres propostes alternatives al projecte va provenir de l'Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC), entitat ecologista del Vallès, que el 15 de desembre de 1999 va redactar un comunicat on considerava innecessària la construcció del túnel i reclamava la necessitat de debatre i consensuar un Pla territorial metropolità de la regió de Barcelona que actualitzés l'antic PGM i planifiqués les infraestructures de transport sota principis de sostenibilitat. Com a primera mesura va proposar la supressió dels peatges de les autopistes A-17 (Mollet del Vallès) i E-9 (Terrassa-Rubí). Aquesta iniciativa tenia un precedent pròxim: el Manifest per una llei de protecció dels espais naturals de Collserola, que, amb data de març del 1999 i recolzat per nombroses entitats, demanava, entre altres coses, «la modificació de la xarxa viària prevista pel PGM», sol·licitant «la supressió del PGM del túnel d'Horta, el túnel central i la via de cornisa».

En aquest context, el conseller Pere Macias va declarar el febrer del 2000 que l'obra no es faria si no s'arribava a un consens amb els ajuntaments afectats (sobretot amb els de

Barcelona i Cerdanyola), al mateix temps que es mostrava convençut de la possibilitat d'arribar a un acord.

En la modificació del Pla de carreteres de Catalunya de l'any 2000, la Generalitat va eliminar el projecte del túnel central del Tibidabo, però va ratificar la intenció de construir el túnel d'Horta. Aquest fet va fer que el Consell Consultiu del Consorci del Parc de Collserola, que aplegava més de cinquanta entitats (ajuntaments, centres excursionistes, universitats, grups ecologistes, associacions de veïns...), es posicionés per unanimitat, el maig del 2000, en contra de la construcció del túnel d'Horta, al·legant que construir-lo suposaria un fort augment de la mobilitat privada a la ciutat de Barcelona i als municipis del Vallès i alhora l'agreujament de la pressió urbanística a les fronteres del Parc.

La iniciativa ciutadana següent, nascuda en un dels barris de Barcelona que havia de patir més directament l'impacte del túnel, va ser la formació, el 22 de febrer de 2000, de la Plataforma Ciutadana contra el Túnel d'Horta, impulsada per l'Associació de Veïns del barri d'Horta, a la qual es van afegir nombroses entitats veïnals, ecologistes i d'altra naturalesa.

Arran de la presentació del resum executiu de l'Estudi informatiu del túnel d'Horta, elaborat per Tabasa, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) va publicar l'abril del 2001 el document *Alternatives sostenibles al túnel d'Horta*, en el qual s'apostava per una millora del transport públic com a alternativa a la construcció del túnel.

Nova reactivació del projecte

Dos anys després, el juny del 2003, passades ja les eleccions municipals, el president de la Generalitat de Catalunya, Jordi Pujol, va anunciar la voluntat del seu govern d'engegar el procés administratiu per portar a terme el projecte.

Des de l'Ajuntament de Barcelona, governat per PSC, ERC i ICV, no se'n va emetre cap valoració oficial. Tanmateix, els tinents d'alcalde d'ERC, Jordi Portabella i d'ICV, Imma Mayol, van expressar la seva oposició a la construcció del túnel. Aquesta oposició es basava en aspectes ambientals i funcionals, com ara l'augment d'emissions de CO_2 derivat de l'increment de trànsit que generaria la nova infraestructura. Portabella va defensar la potenciació de la xarxa ferroviària metropolitana, la creació de noves línies d'autobús i la posada en marxa d'un sistema de taxis col·lectius per frenar l'augment de la mobilitat en cotxe privat. Per portar-ho a terme, Portabella va proposar invertir el total del pressupost del túnel d'Horta en aquestes mesures alternatives, mantenint així el nivell d'inversió pública en matèria de transport.

Diferents representants del grup del PSC i d'ICV a l'Ajuntament de Barcelona juntament amb l'alcalde de Cerdanyola i la regidora del districte d'Horta-Guinardó van denunciar que el Govern de la Generalitat, recuperant aquest projecte, estava potenciant l'ús del transport privat contra l'ús del transport públic. Els ecosocialistes proposaven doblar la inversió pública en transport col·lectiu per poder millorar d'aquesta manera les condicions ambientals del territori metropolità.

Xavier Trias, candidat a alcalde per a la ciutat de Barcelona per Convergència i Unió, es va mostrar favorable a la construcció del túnel sempre que l'eix viari anés acompanyat d'una línia de metro o ferrocarril metropolità que en fes el mateix recorregut.

Des de la Cambra de Comerç de Barcelona, el seu president Miquel Valls va defensar, a mitjan mes d'agost, la construcció d'aquesta gran infraestructura, a més de la de l'AUTOVIA ORBITAL, QUART CINTURÓ [15], a fi de descongestionar la forta càrrega de trànsit de l'actual C-58, que suporta el 70% dels desplaçaments diaris entre la ciutat de Barcelona i els municipis del Vallès. Valls va insistir en la necessitat de mantenir l'esforç inversor públic català, un 3,5% del PIB, per mantenir una bona relació entre el sector econòmic i l'administració catalana.

A la darreria del 2003 no es coneixia cap iniciativa per part de cap de les administracions competents per engegar el procediment administratiu per a la construcció del túnel d'Horta.

Més informació

www.laptp.org/
www.tunelsdevallvidrera.com/HomeTabasa/FlashTabasaCAT.htm
viaverda.dhs.org/index_tunel_horta.html
www.laptp.org/catala/tunelhorta/
www.adenc.org/notes/1999/19991215tunel.htm
www.cerdanyola.info/pgs/noticia.php?n_id=2870

JBL

11 Autovia N-II i autopista A-7 a les comarques de Girona



El desdoblament de la N-II i l'ampliació de l'autopista A-7 han estat un dels principals temes de debat i alhora la demanda, en matèria d'infraestructures, més reiterada durant tot l'any a les comarques gironines. La Cambra de Comerç de Girona ha presentat un informe en què es fa una diagnosi de les comarques gironines i en què es remarca també el dèficit d'inversió en matèria d'infraestructures que pateixen.

Al llarg del 2003 es van anar repetint des de diversos àmbits demandes d'inversions en matèria d'infraestructures viàries a les comarques de Girona, especialment en relació amb el desdoblament de la N-II i l'ampliació de l'autopista A-7.

Una xarxa viària que suporta elevades intensitats de trànsit

El valor que fa referència a la intensitat mitjana diària (IMD) de tràfic durant el 2001 a l'A-7 va sobrepassar els 36.000 vehicles i els 17.000 a la N-II, a l'alçada de la ciutat de Girona. Concretament, la IMD de l'A-7 es mantenia al voltant de 25.000 vehicles diaris al llarg de tot el recorregut que travessa les comarques de Girona i la N-II presentava unes intensitats de trànsit superiors a 15.000 vehicles diaris en passar per Bàscara i de 12.000 vehicles diaris en arribar a Figueres. La resta de carreteres de la comarca també presentaven volums de trànsit molt elevats, com per exemple la C-250, amb una IMD superior a 24.000 vehicles diaris al tram de Cassà de la Selva i de 20.000 en arribar a Llagostera, o la C-255, on se superaven els 20.000 vehicles diaris en passar per Flaçà i els 14.000 a l'alçada de Corçà. Per a situar aquestes xifres en un context, cal tenir en compte que el Pla de carreteres pren com a criteri per a proposar el desdoblament d'una carretera una intensitat de 15.000 vehicles diaris.

Al llarg de l'any, diferents agents van continuar demanant inversions, especialment en els punts més controvertits de la xarxa viària de les comarques gironines: el desdoblament de la N-II i l'ampliació de l'A-7, entre Maçanet de la Selva i la Jonquera. Aquestes dues vies, la primera gratuïta i la segona de pagament, suportaven una elevada intensitat de trànsit i estaven molt sovint congestionades perquè absorbien el trànsit de llarg recorregut entre el llevant peninsular i Europa i també el trànsit pesant. A més es tractava de vies que en període estiuenc es carregaven encara més. Els nombrosos accidents registrats en aquestes vies també representaven un indicador de la necessitat d'adequar-les a les noves intensitats de trànsit.

Les reivindicacions de les institucions gironines

Al principi del mes de març, la Comissió de Seguiment de la Diputació de Girona va elaborar un manifest per a reclamar el projecte de desdoblament de la N-II. En el document es demanava la millora urgent de la carretera N-II, que es considerava necessària per al desenvolupament social i econòmic de la zona i també del conjunt del territori espanyol, ja que el document posava l'accent en el paper de la N-II com a porta d'entrada i de sortida a Europa. El manifest el van subscriure cinquanta-dues institucions, de les quals vint-i-dues eren ajuntaments de les comarques gironines, dues consells comarcals i vint-i-vuit empreses i entitats de diversos sectors econòmics i socials de la demarcació.

El setembre del 2003, la Cambra de Comerç de Girona va presentar un informe anomenat *Girona 2010. Les comarques gironines davant del repte de la nova economia global.* L'informe va ser elaborat per la Cambra amb el suport d'un equip de treball format per Modest Fluvià (UdG), Àngel Hermosilla (CEAM), Àlex Ruiz (Institut d'Estudis Europeus), Joan Torrent i Jordi Vilaseca (UOC) i cent disset participants procedents d'institucions i empreses diverses.

L'objectiu d'aquest informe era fer una diagnosi per a saber quin era l'estat actual de les comarques gironines davant dos reptes del futur immediat: la transició cap a una economia basada en el coneixement i la competitivitat en un escenari de globalització de l'activitat econòmica. L'informe, que concloïa que el model econòmic gironí havia tocat sostre i que calia un canvi d'enfocament urgent, denunciava les deficiències d'infraestructures i la manca d'inversió dels darrers anys i s'afegia, així, al debat que aquells dies es repetia als mitjans de comunicació gironins sobre els dèficits d'infraestructures viàries. L'informe presentat considerava que hi havia tres aspectes essencials a l'hora d'analitzar l'estat actual de les infraestructures a les comarques gironines: la identificació de les principals necessitats, la gestió de la mobilitat i les conseqüències de les noves infraestructures. Segons els autors de l'informe, l'objectiu era aconseguir «un model de creixement més sostenible i menys depredador del medi» i per a assolir-ho era indispensable i urgent millorar la dotació i l'ús de les infraestructures existents.

La resta d'infaestructures també tenia una presència destacada en l'estudi presentat que remarcava la necessitat de reforçar la xarxa ferroviària per al transport de mercaderies i d'aprofitar comercialment i des d'un punt de vista turístic els ports, a més de fomentar el potencial de l'AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA [8]. Segons l'estudi, l'arribada del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [59] també

representaria grans oportunitats per a la zona. En la mateixa línia, l'informe formulava un decàleg que sintetitzava les directrius estratègiques que hauria d'impulsar l'economia gironina: «confiança en el futur, convicció d'un canvi de model, defensa del teixit productiu, gestió de la connectivitat, generació i difusió de coneixement, aplicació de coneixement, imatge de marca, cohesió territorial, concertació i canvi cultural».

A la darreria d'octubre, el ministre de Foment, Francisco Álvarez-Cascos, durant una reunió amb representants de la Cambra de Comerç de Girona i la Federació d'Organitzacions Empresarials de Girona (FEOG), va anunciar que el desdoblament de la N-II i el projecte del FAV subterrani avançaven, però no va establir dates concretes per a aquests projectes. El ministre també va declarar que el Ministeri de Foment no s'oposaria a l'ampliació de l'autopista A-7, que era una infraestructura de titularitat privada. Per tant, si la concessionària Acesa en feia la petició, el Ministeri hi donaria carta blanca, tot i que la prioritat de la institució era el desdoblament de la N-II. Segons el ministre, les obres començarien progressivament en quatre trams de la N-II, entre Maçanet de la Selva i Fornells. El més avançat era el desdoblament dels 4,4 km entre l'aeroport de Girona-Costa Brava i Fornells, amb un pressupost de 17,5 milions d'euros, que ja es trobava en procés de licitació.

Al desembre, la Cambra de Comerç de Girona va impulsar la constitució d'una mesa d'infraestructures després d'haver presentat l'informe *Girona 2010*. Aquesta nova plataforma tenia l'objectiu de vetllar i contribuir a millorar les infraestructures de transport de persones i mercaderies i a millorar la xarxa d'informació de la província. En la primera reunió que s'havia de celebrar al començament del 2004, estava previst que es tractessin temes com el desdoblament de la N-II, el tercer carril de l'autopista, la millora de la gestió de l'aeroport de Girona-Costa Brava i la millora de la línia ferroviària Barcelona-Portbou.

En paral·lel, la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Girona, la Cambra de Comerç de Girona i diverses organitzacions empresarials i turístiques de Girona i de la Costa Brava van reclamar, durant el 2003, el desdoblament de la N-II.

Més informació:

www.ddgi.es
www.cambra.gi
www.nacional2.org
www.campus.uab.es/iermb/papers/papers39.htm

AJF

12 Autovia N-II, tram de la Panadella



Nou endarreriment en les obres de l'autovia N-II al pas per la Panadella. La inauguració definitiva del darrer tram pendent, entre Cervera i Santa Maria del Camí, queda ajornada fins al 2004. Els alcaldes de la zona reclamen l'obertura al trànsit d'un subtram abans de la data prevista.

La transformació en autovia de la carretera N-II entre Madrid i Barcelona, iniciada els anys vuitanta, presentava un punt d'especial dificultat tècnica al pas pel port de la Panadella (municipi de Montmaneu). La conversió en autovia d'aquest tram de la N-II havia estat llargament reclamada atès que la via suportava una intensitat mitjana diària de trànsit d'uns 26.500 vehicles (amb un 25% de camions), amb les conseqüents retencions que això comporta, i era un dels punts de sinistralitat més alta de la xarxa viària de Catalunya. El projecte inicial preveia que l'any 1992 tota l'autovia entraria en servei, però les dificultats tècniques del projecte i el debat social sobre el traçat en van ajornar l'execució. L'any 1992 va entrar en servei el tram de l'autovia a les comarques de l'Urgell i el Pla d'Urgell, però la variant de Cervera es va ajornar fins l'any 2000 i el tram d'Igualada a Santa Maria del Camí (municipi de Veciana) fins el 2001, quedant aleshores només pendent de desdoblament el tram de Cervera a Santa Maria del Camí, el de més dificultat tècnica i el de més controvèrsia social.

Aquest tram havia estat objecte d'un intens i prolongat debat entre les alternatives del desdoblament de l'antiga N-II i d'un nou traçat per la Vall de Sió (o opció nord). Finalment, a la darreria de l'any 1994 el responsable del Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient, Josep Borrell, va optar pel traçat nord que travessava la Vall de Sió i el Barranc de la Coma, tot i l'oposició manifesta dels grups ecologistes, els empresaris de la Panadella i els ajuntaments afectats que eren no només els dels municipis per on passava el nou traçat, sinó també els dels municipis que veien com el nou eix viari els deixava de banda. L'opció nord també comptava amb el suport del president aleshores vigent de la Diputació de Lleida, Josep Grau, i va ser assumida pel ministre de Foment posterior, Rafael Arias-Salgado.

A mitjan any 1995 els ajuntaments d'Estaràs, Montmaneu i Santa Coloma de Queralt, amb el suport de grups d'empresaris i ecologistes agrupats en la Plataforma Prodesdoblament, van presentar un recurs en què al·legaven el fort impacte ambiental que hauria de suportar la Vall de Sió i l'impacte econòmic que patiria el nucli de la Panadella. Un acte judicial del 1997 va ordenar la paralització cautelar del projecte, abans que en comencés l'execució i, quatre anys després del recurs, una sentència de l'Audiència Nacional d'abril del 1999 va anul·lar l'alternativa de la Vall de Sió. L'Audiència Nacional entenia que no hi havia diferències substancials de longitud i criteris constructius entre les dues alternatives i que l'Administració havia sobredimensionat els avantatges del traçat nord (l'estudi informatiu considerava que tot i que l'impacte ambiental era més fort, els costos de construcció eren inferiors) i havia desestimat les conclusions del procés d'informació pública en què els afectats s'havien inclinat unànimement pel desdoblament del traçat preexistent. Per tant, judicialment es concloïa que l'opció més recomanable era el desdoblament de la calçada de la N-II mantenint el traçat pel port de la Panadella, atès que els possibles avantatges econòmics de l'opció nord no compensaven l'impacte ambiental. El juliol del 1999 el Ministeri de Foment va aprovar el canvi de l'alternativa escollida, el desembre del 2000 va donar llum verda al projecte de construcció i el març del 2001 adjudicava les obres del darrer tram de l'autovia N-II Madrid-Barcelona.

El projecte definitiu del tram entre Cervera i Santa Maria del Camí constava de 21,8 km que discorrien paral·lels a l'antiga N-II (que quedaria reservada al trànsit local) i passaria a 600 m del nucli de la Panadella. L'autovia tindria característiques de doble calçada de dos carrils i dos túnels, el del Violí i el d'Albarells, a Santa Maria del Camí. L'obra va ser adjudicada a la unió temporal d'empreses (UTE) formada per Fomento de Construcciones y Contratas i Ploder per 113,6 milions d'euros. El termini d'execució previst era de trenta mesos, de manera que el tram havia d'entrar en servei el gener del 2004. Tanmateix, el desembre del 2002 es va avançar l'entrada en servei d'un subtram de 6 km entre Cervera i Sant Pere dels Arquells, per evitar els col·lapses de tràfic i la perillositat dels accessos a Cervera.

L'octubre del 2003, el Ministre de Foment, Francisco Alvarez Cascos, va anunciar un endarreriment de les obres de cinc mesos respecte de les previsions inicials i l'ajornament de la inauguració fins al juny del 2004. Segons el Ministeri, la causa de l'endarreriment eren les modificacions que s'havien fet al projecte, com la construcció d'un tercer carril per a vehicles lents en algunes parts del traçat, les millores dels drenatges, canvis en dos falsos túnels o la construcció de nous passos inferiors, entre d'altres. Aquestes modificacions comportaven un increment de 13,9 milions d'euros respecte al pressupost inicial i una prolongació del termini de sis mesos.

El novembre del 2003, el Consell Comarcal de la Segarra, els ajuntaments de Sant Guim de Freixenet i d'Estaràs i la delegació de Cervera de la Cambra de Comerç de Lleida van sol·licitar per escrit al Ministeri de Foment que avancés l'obertura al trànsit del subtram de 7 km entre Sant

Pere dels Arquells i Sant Antolí, prop de la Panadella. Els alcaldes argumentaven que les obres ja estaven acabades, que només estaven pendents de la senyalització horitzontal i dels accessos a la nova estació de servei, i temien més endarreriments després d'haver vist que en el subtram de 9 km entre la Panadella i Santa Maria del Camí les obres no estaven tan avançades i no estarien a punt el gener del 2004, com s'havia previst inicialment.

A la darreria d'any, el Ministeri havia evitat pronunciar-se públicament respecte un possible avanç de l'entrada en funcionament del subtram i mantenia el compromís d'inaugurar el conjunt del tram Sant Pere dels Arquells-Santa Maria del Camí el juliol del 2004.

D'altra banda, l'Ajuntament de Montmaneu havia iniciat la revisió del planejament urbanístic per reactivar la zona del nucli de la Panadella, ja que, tan bon punt entrés en servei la nova autovia, aquest deixaria de ser un punt d'aturada per al trànsit entre Barcelona i Lleida.

ATC

13 Autovia N-260, variant de Castellfollit



S'inaugura la variant de la carretera N-260 al pas per Castellfollit, la qual alliberarà el municipi del pas de més de 15.000 vehicles diaris. La nova variant, llargament reclamada a la comarca, té característiques d'autovia.

El 2 de juliol de 2003 es va inaugurar el tram de Castellfollit de la Roca (d'Olot a Montagut) del desdoblament de la carretera N-260, també conegut com a Eix Pirinenc, una via que allibera el centre de Castellfollit del pas de més de 15.000 vehicles diaris. L'entrada en servei d'aquest tram, que forma part de la connexió entre Olot i Girona, feia més de vint anys que es reclamava a la Garrotxa.

La nova variant, d'uns 10 km de recorregut, té característiques d'autovia. La complexa orografia sobre la qual s'aixeca el nucli antic de Castellfollit i el pas del riu Fluvià i el seu afluent, el Turonell, han comportat la construcció de quatre túnels, dos en cada sentit, adaptats a la nova normativa europea en matèria de seguretat (càmeres dins del túnel, amplis vorals, galeries d'evacuació, etc.), i un viaducte d'uns 500 m de longitud i 50 m d'amplada. La variant ha suposat una inversió d'uns 127 milions d'euros, dels quals uns 6 milions corresponen a tasques de restauració ambiental, realitzades amb el suport del consorci SIGMA, participat per l'Ajuntament d'Olot, i del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa.

Durant la inauguració, feta pel secretari d'Estat d'Infraestructures, Benigno Blanco, grups ecologistes es van manifestar en contra de l'obra pel fort impacte ambiental que representa i per l'alt cost que suposa, el més car a les comarques de Girona fins al moment.

El desdoblament de la N-260 continua ara cap a Figueres; el 2003 ja es treballava en un tram de 4 km entre Argelaguer i Montagut, des d'Argelaguer fins a Besalú les obres ja estaven en licitació i els 35 km entre Besalú i Figueres es trobaven en fase informativa.

AJF



El nou tram de l'Eix Pirinenc va alliberar el centre de Castellfollit de la Roca del trànsit d'uns 15.000 vehicles diaris. El cost i l'impacte visual de la construcció d'un viaducte de 500 m i de quatre túnels van comportar protestes d'entitats ecologistes. (Foto: A. Jiménez)

Autovia N-340, desdoblament a Tarragona

14



Al juliol del 2003, coincidint amb la finalització de la construcció del darrer tram de la variant de la N-340 al pas pel municipi de Tarragona, s'inicia el debat sobre la necessitat de construir el segon cinturó. El projecte topa amb l'oposició dels veïns de la urbanització Boscos de Tarragona.

El traçat de la variant N-340 al pas per Tarragona s'ha anat completant en diferents fases, esglaonades al llarg dels anys. A la darreria dels vuitanta es va obrir el tram nord entre la zona de l'Arrabassada i les Gavarres. Fins a mitjan anys noranta no es va construir el tram sud, que corresponia a la variant de Vila-seca de Solcina. I el 2001 es van iniciar les obres del tram central, entre Vila-seca i les Gavarres, que va ser inaugurat el mes de juliol del 2003, completant-se d'aquesta manera la totalitat de les obres de la variant.

Durant els darrers quinze o vint anys, el creixement en baixa densitat cap al nord del municipi de Tarragona, junt amb el creixement compacte de la ciutat en direcció al primer tram de variant havien provocat progressius i constants col·lapses, que van afavorir que, just en el moment en què es van acabar les obres de la variant, es plantegés la necessitat de solucionar aquests problemes. De fet, els constants accidents de trànsit mortals que a la darreria dels anys noranta van tenir lloc a la N-340 al pas pel nord del municipi de Tarragona van comportar l'alliberament del peatge de Tarragona de l'autopista A-7, amb la intenció que la via actués com a variant de Tarragona en aquest sector.

Les característiques del projecte anunciat pel Ministeri de Foment

Al començament d'octubre del 2003, des del Ministeri de Foment es va anunciar la intenció de tirar endavant el projecte de nova variant de Tarragona entre el sector de la Móra i el camp de futbol del Gimnàstic, al nord del municipi, com a mesura per a solucionar els problemes de mobilitat d'aquest sector. El projecte, segons el diputat del Partit Popular (PP) al Congrés dels Diputats i tinent d'alcalde a l'Ajuntament de Tarragona, Francesc Ricomà, tenia un pressupost previst d'uns 42 milions d'euros, una previsió d'inici d'obres per al 2005 i una data d'execució final per al 2008. La previsió del Ministeri era tenir redactat el projecte definitiu, exposar-lo a informació pública, licitar-lo i adjudicar-ne les obres durant el 2004. Segons el diputat del PP, es miraria de trobar la solució que tingués menys repercussió negativa en l'entorn per a un traçat amb quatre carrils de 8,5 km, que en recorreria 5 km paral·lel a l'autopista i que vorejaria les urbanitzacions de Boscos i l'Escorpí.

La reacció dels veïns de Boscos

Al cap de pocs dies, els veïns de la urbanització Boscos van alertar que el projecte, des del punt de vista mediambiental i de qualitat de vida, provocaria un gran impacte, a l'hora que anunciaven accions legals per a aturar-lo i reclamaven la gratuïtat de l'autopista A-7 perquè funcionés com a veritable variant de Tarragona. Els veïns es queixaven que el projecte afectaria unes quaranta propietats i que passaria a menys de cinc metres d'uns quants habitatges, que faria desaparèixer zones verdes, que comportaria impactes acústics i visuals, que suposaria un perill per als habitatges més propers a la via i que incrementaria el risc d'incendis forestals. També es queixaven que l'Ajuntament de Tarragona no els havia informat del projecte i a l'hora reclamaven una posició clara de tots els grups polítics representats a l'Ajuntament.

El posicionament dels partits polítics

L'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal i Malé (Convergència i Unió), anunciava el seu suport al traçat previst pel Ministeri de Foment, a l'hora que oferia solució al problema plantejat pels veïns de la urbanització Boscos. Segons l'alcalde, es podria plantejar al Ministeri de Foment que l'amplada de la via al pas per les urbanitzacions fos menor. Segons el grup del Partit dels Socialistes de Catalunya a l'Ajuntament de Tarragona, el traçat era correcte tot i que advertia dels impactes visuals i mediambientals que la infraestructura podria tenir i plantejava com a solució construir viaductes en comptes de fer desmunts i trinxeres. Els grups d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i d'Iniciativa Catalunya Verds-la Plataforma (ICV-LP) proposaven la conversió de l'autopista A-7 en variant, construir-hi més carrils i eliminar-ne el peatge. ERC proposava rescatar el peatge des de Cambrils fins al Vendrell i construir quatre carrils per sentit, mentre que ICV-LP proposava la construcció d'un tercer carril per sentit, a l'hora que demanava una major potenciació del transport públic i l'establiment d'un tren de rodalies com a alternatives a l'ús del vehicle privat. Segons ICV-LP el traçat afectaria greument el territori i significaria una duplicació inútil de les infraestructures existents, en referència a l'autopista A-7. Tanmateix, anunciava la presentació d'al·legacions al projecte quan el Ministeri de Foment el tragués a informació pública.

Més propostes veïnals

A la darreria d'octubre, l'Associació de Veïns Segle XXI es va incorporar al debat sobre el traçat del projecte, alertant que, segons les previsions del Ministeri de Foment, la

connexió de la nova infraestructura amb l'actual circumval·lació de Tarragona, a l'altura del camp del Gimnàstic, provocaria la partició de la zona centre de la ciutat. Des de l'associació proposaven continuar la variant paral·lelament a l'autopista fins enllaçar amb la variant de Vila-seca a l'altura de les Gavarres, per darrere del polígon industrial Riu Clar.

Al principi del desembre, les associacions de veïns Boscos-Nord i Boscos-Centre van plantejar una sèrie d'alternatives al projecte encaminades a disminuir el volum de trànsit de l'actual N-340 al pas per aquell sector de municipi. A banda de la reclamació de la gratuïtat de l'A-7, també proposaven la conversió del camí de la Budellera en un carrer que connectés la urbanització Boscos amb el centre i la construcció d'una rotonda a la cruïlla de la carretera del Catllar. Segons les associacions, amb aquestes propostes s'aconseguiria reduir el trànsit de la N-340 i de les incorporacions laterals en punts conflictius, com la carretera del Catllar o l'accés a Boscos. Amb l'objectiu de donar a conèixer les seves propostes, els veïns de la urbanització Boscos van organitzar una marxa reivindicativa pel camí de la Budellera en què van participar uns cent cinquanta veïns.

Aprovació provisional del projecte

A la darreria d'any, el Ministeri de Foment va aprovar provisionalment i va treure a exposició pública el projecte *Segundo cinturón de Tarragona. Enlace del Loreto, enlace del Catllar. 48-T-3190*, que corresponia a la primera fase del conjunt de la variant. Segons les dades del projecte, aquest tram tenia 9'12 km, amb un cost estimat de 11'5 milions d'euros. El text de l'aprovació especificava que només se sotmetien a informació pública els enllaços esmentats, ja que el tronc principal de l'autovia es considerava aprovat per la Secretaria d'Estat d'Infraestructures des del setembre del 2001, segons constava en la resolució aprovatòria. Aquestes modificacions que ara s'exposaven públicament responien, segons el Ministeri de Foment, a les propostes de l'Ajuntament de Tarragona per a adaptar la modificació de la infraestructura al planejament municipal i garantir l'accés a la proposta d'urbanització residencial Terres Cavades.

Més informació:

www.gepec.org
www.boe.es/boe/dias/2003-12-30/pdfs/B11159-11159.pdf

SSG

Autovia orbital, quart cinturó

15



L'autovia orbital de Barcelona, o quart cinturó, va ser planificada l'any 1966 com una gran infraestructura viària que havia de recórrer, de manera concèntrica respecte de la ciutat de Barcelona, la depressió del Vallès i del Penedès. Aquest projecte d'eix viari ha patit diverses variacions respecte al projecte inicial i també nombrosos retards de tramitació deguts, en part, a l'oposició de diferents col·lectius. L'any 2003 s'han adjudicat els treballs del projecte constructiu per al tram comprès entre els municipis d'Abrera i de Terrassa.

Una obra llargament planificada

Dins l'esquema viari espanyol la N-II és la via que assegura la continuïtat dels fluxos peninsulars amb Europa. No obstant això, a la pràctica, és l'autopista A-7 (de peatge i concessió privada) la via que realitza aquestes funcions. L'A-7 es va construir durant el període 1969-76 com a autopista de peatge, i la N-II ha acabat essent a la pràctica una via de gran capacitat però de caràcter comarcal. Els tràfics de llarg recorregut no tenen en passar per Catalunya una via de la xarxa bàsica exempta de peatge alternativa a l'A-7.

L'autovia orbital de Barcelona o quart cinturó va ser planificada l'any 1966 al Pla director territorial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i integrada al Pla de millora d'itineraris asfàltics (*Plan Redia*) del 1967. Aquesta carretera va ser concebuda en un moment en què el Pla director del 1966 preveia que Barcelona esdevindria una gran metròpoli que travessaria la serra de Collserola i que ocuparia les comarques circumdants per mitjà de la construcció de vials concèntrics anomenats cinturons.

El Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme va tornar a recollir el projecte del quart cinturó en el Pla del 1975 sobre la xarxa arterial metropolitana.

Ja en el període democràtic, l'11 de juliol de 1985, el Parlament de Catalunya va aprovar la redacció del Pla de carreteres de Catalunya, on el projecte del quart cinturó va ser concebut com una nova autopista entre Mataró i Vilafranca del Penedès passant per Granollers, Caldes de Montbui, Sabadell, Terrassa i Martorell.

El 1993, el Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient (MOPTMA) va incorporar al Pla director d'infraestructures 1993-2007 el quart cinturó en un projecte molt més ambiciós, que entraria a formar part d'un nou eix mediterrani que havia de transcórrer des de la frontera francesa fins a Alacant, paral·lel a l'autopista A-7, anomenat eix prelitoral. Aquest ministeri recollia en el Programa d'actuacions prioritàries en carreteres 1993-95 la construcció de l'autovia orbital Abrera-Sant Celoni, la qual és un tram de l'esmentat eix i tronc principal del quart cinturó.

El 1994, el Govern de la Generalitat va presentar a consulta institucional el Projecte d'adaptació del Pla de carreteres de Catalunya (DOGC 1956, 5 d'octubre de 1994). Aquest pla mantenia el quart cinturó i incloïa les determinacions del MOPTMA.

El Parlament de Catalunya va aprovar el 3 de març de 1995 el Pla territorial general de Catalunya, en el qual les comarques del Vallès es consideraven vies per a l'expansió i l'articulació del sistema metropolità de Barcelona. El quart cinturó apareixia com una peça de la xarxa viària bàsica de l'apartat de proposta de noves infraestructures de transport.

El 26 de juliol de 1995 es va inaugurar l'eix de Parpers (B-40). Aquesta via segregada que uneix les ciutats de Mataró i Granollers mitjançant un túnel sota el coll de Parpers a la Serralada Litoral és, de fet, una peça del quart cinturó que enllaçaria, a Granollers, amb el projectat eix mediterrani que travessaria, en la Regió Metropolitana de Barcelona, la depressió del Vallès-Penedès pel vessant de ponent.

El 1995 s'encarrega el primer estudi informatiu d'un tram del quart cinturó, però fins el 2003 no se'n licita el primer projecte constructiu

L'1 de desembre de 1995 el MOPTMA va adjudicar la redacció de l'Estudi informatiu de l'autovia orbital Abrera-Sant Celoni a Estudios y Proyectos Técnicos Industriales S.A. El tram Abrera-Terrassa, de 15,4 km, va ser fins a la darreria del 2003 l'única peça del quart cinturó en què l'Administració central engegà els procediments legals per desenvolupar efectivament el projecte. Aquest estudi definia per primera vegada la tipologia de la via i els possibles traçats. Així, l'eix projectat entre Sant Celoni i Abrera seria una via segregada de dos carrils de 3,5 m d'amplada per cada sentit, de 100 km/h de velocitat de projecte i amb un trànsit estimat de 40.000 vehicles per dia, amb un 13% de vehicles pesats, i una longitud de 58 km.

El 21 de gener de 1997 el Ministeri va trametre als ajuntaments afectats per l'eix viari la Memòria resum per a consulta ambiental de l'esmentat estudi, que va rebre al·legacions per part de vuitanta-nou entitats i més de tres mil cinc-centes persones.

El 14 d'abril de 1998 la Direcció General de Carreteres del Ministeri de Foment va aprovar provisionalment l'Estudi informatiu del tram Abrera-Terrassa de l'autovia

orbital de Barcelona, i l'Estudi d'impacte ambiental del mateix tram. Dues setmanes més tard el Ministeri el va presentar a exposició pública (BOE: 102, 29-04-98) als ajuntaments d'Abrera, Viladecavalls i Terrassa. El Ministeri de Foment va decidir eliminar del projecte el tram comprès entre Granollers i Sant Celoni a causa del fort impacte ambiental que aquesta infraestructura suposava per al Parc Natural del Montseny.

L'any 2000, la Generalitat de Catalunya va «rescatar» el peatge de l'A-7 al municipi de Sant Cugat del Vallès i va millorar les calçades laterals de la mateixa via. Amb aquesta iniciativa es donava resposta, en part, a una de les reivindicacions de les entitats ecologistes del Vallès i de la Campanya contra el quart cinturó (CCQC), que reclamaven la retirada de tots els peatges de l'àmbit metropolità per millorar la connectivitat entre el centre metropolità i les comarques properes i alhora la possibilitat de repartir els fluxos del trànsit de pas entre la frontera francesa, la costa sud i l'interior de país.

El 22 de març de 2001 la Secretaria General de Medi Ambient del Govern central va resoldre favorablement la Declaració d'impacte ambiental de l'estudi informatiu: autovia orbital de Barcelona, tram Abrera-Terrassa de la Direcció General de Carreteres del Ministeri de Foment (BOE: 92, 17-04-01). Un cop finalitzat l'estudi informatiu i aprovada la declaració d'impacte ambiental, el pas següent per a la conclusió del projecte era redactar-ne el projecte constructiu. Aquest, però, no va ser encarregat fins al maig del 2003.

La decisió de prioritzar la construcció del tram situat més al sud responia, segons el ministre de Foment, Álvarez-Cascos, a «la necessitat d'enfortir les connexions entre les infraestructures viàries de gran capacitat del Vallès Occidental i el Baix Llobregat».

Entre els dies 15 i 22 de maig del 2003 el Ministeri de Foment va presentar els concursos per a l'elaboració dels projectes constructius dels tres subtrams en què es va dividir el tram del quart cinturó comprès entre els municipis d'Abrera i Terrassa. Així es donava el penúltim pas abans del començament efectiu de les obres. Paral·lelament, el Ministeri de Foment va decidir la mateixa setmana encarregar un nou estudi informatiu (avantprojecte i anàlisi de les alternatives de traçat) del tram comprès entre Terrassa i Granollers, desbloquejant, per tant, després de cinc anys, la resta del projecte global de l'autovia orbital.

Controvèrsia sobre la necessitat del nou eix viari

El Govern de la Generalitat de Catalunya, que considerava necessària la construcció de l'eix viari, «es lamentava», en paraules del president Pujol, ja el gener del 2003, de la poca voluntat política del Ministeri de Foment per tirar endavant el projecte. Jordi Pujol, en els seus darrers mesos com a president de la Generalitat, va insistir en la importància de construir el quart cinturó, al qual va qualificar d'eix viari vital per garantir una bona connexió amb Barcelona i Europa. Pujol reconeixia la importància dels estudis d'impacte ambiental i la necessitat de preservar un paisatge natural de qualitat, però insistia en el fet que la construcció d'infraestructures com el quart cinturó o el TÚNEL D'HORTA [10] eren fonamentals per no quedar-se enrere en matèria de desenvolupament econòmic respecte d'altres regions espanyoles.

En la mateixa línia, els empresaris de les cambres de Comerç i Indústria de Terrassa, Sabadell i Manresa consideraven absolutament necessari el quart cinturó per connectar amb el comerç europeu i facilitar i dinamitzar el transport de mercaderies i les transaccions. Els empresaris, no obstant, no acceptaven que aquesta nova via fos de pagament i denunciaven el greuge comparatiu que patien, en termes de peatges, les vies de gran capacitat del Corredor Mediterrani respecte de la resta de la xarxa viària bàsica de l'Estat.

En l'àmbit municipal, l'alcalde de Terrassa, Pere Navarro, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) considerava que el creixement futur de la seva ciutat anava íntimament lligat a la construcció del quart cinturó. En aquest sentit, el nou POUM DE TERRASSA [107], aprovat i publicat al DOGC del 12 de desembre de 2003, preveia la construcció de l'eix viari i reservava i qualificava el sòl necessari per a aquest ús. Tanmateix, l'alcalde mostrava el seu desencís amb la manca de decisió i de fermesa per part del Govern de la Generalitat i del Ministeri de Foment en la construcció de l'autovia.

L'alcalde d'Abrera, Fèlix Chico, també del PSC, es mostrava, amb el suport de tots els grups municipals del seu consistori, en desacord amb el traçat proposat pel Ministeri. Per aquest motiu l'Ajuntament va presentar el mes de desembre del 2003 a l'Audiència Nacional un recurs contenciós administratiu contra el projecte executiu del tram Abrera-Terrassa. La queixa de l'alcalde d'Abrera era motivada pel fet que una part del traçat del projecte proposat pel Ministeri es localitzava a només 40 m dels habitatges del barri del Sometent.

Mobilitzacions i campanyes de protesta

L'any 1992 l' Associació per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC), la Comissió Ecològica de la Federació d'Associacions de Veïns de Sabadell, la Unió Excursionista de Sabadell i la Unió de Pagesos van organitzar a Sabadell les jornades *El quart cinturó i el medi ambient*, primer acte públic de debat sobre el projecte del quart cinturó i els seus impactes sobre el territori. Aquestes jornades van ser l'embrió de la CCQC del 1994 que, coordinada per l'ADENC, aplegava el 2003 més de dues-centes cinquanta entitats d'oposició a la construcció de l'eix viari.

Amb el suport de la CCQC el 4 de juny de 1998 es van presentar un seguit d'al·legacions al tram Abrera-Terrassa acompanyades de 10.555 signatures que sol·licitaven al Ministeri de Foment la nul·litat de la tramitació i la retirada del projecte.

La supressió dels peatges, junt amb la millora i extensió de la xarxa de FERROCARRILS DE RODALIES [62] de tot l'àmbit metropolità, era una de les mesures que des de la CCQC es defensava per millorar la connectivitat de la regió i per evitar l'ampliació de la xarxa bàsica d'autopistes amb la construcció del nou eix viari. La protecció ambiental i paisatgística era un dels principals arguments mobilitzats per la CCQC. La CCQC també denunciava que l'obra podria comportar un fort impacte econòmic per a les activitats agrícoles, i efectes negatius quant a ocupació de sòl i possibles processos d'urbanització especulativa, sense oblidar l'empitjorament de les condicions de mobilitat quotidiana per a les persones amb menys capacitat adquisitiva.

Des de l'ADENC es denunciava que amb la construcció del quart cinturó es perdrien definitivament, ja fos per ocupació o per fragmentació, importants espais oberts del Vallès, agrícoles i forestals, amb un alt valor paisatgístic i ambiental estratègic en una àrea metropolitana cada cop més afectada pel model d'urbanització dispersa. Segons l'entitat ecologista, espais forestals d'alt valor ecològic, com el bosc de Can Deu a Sabadell, l'àmbit de Torrebonica i Can Bonvilà a Terrassa (CAMP DE GOLF DE TORREBONICA [17]), o el torrent de Colobrers, es veurien negativament afectats.

Mentre es realitzaven els treballs de redacció del PLA DIRECTOR DEL PENEDÈS [91], les organitzacions ecologistes Bosc Verd i el Grup Ecologista del Vendrell i Baix Penedès (GEVEN) van alertar de l'extensió de l'impacte del quart cinturó als espais agrícoles del Penedès en un hipotètic projecte de continuació de l'eix mediterrani projectat el 1993 (França-Alacant). Els agricultors del Vallès aplegats al sindicat Unió de Pagesos (UP), integrat en la CCQC, temien la pèrdua de competitivitat de la seva producció al·legant que el quart cinturó els desposseiria de bona part de les millors terres de conreu, fragmentaria les seves propietats, en dificultaria els accessos i encariria, en definitiva, el producte final.

Entre l'anunci de concurs i l'adjudicació dels projectes constructius el mes de novembre del 2003 a l'empresa Informes y Proyectos S.A., la CCQC, juntament amb la plataforma ecologista Xarxa Salvem el Vallès, creada el novembre del 2003, va iniciar un seguit de concentracions i manifestacions reivindicatives per demanar al Consell Comarcal del Vallès Occidental i al govern de la Generalitat de Catalunya la retirada del suport institucional al projecte.

Al marge de les accions de protesta, l'ADENC, va presentar el 2 de desembre un estudi dirigit per l'enginyer Manel Larrosa, professor a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), en el qual es va aplicar un model de desenvolupament fractal a l'anàlisi de la xarxa d'infraestructures de transport de la regió metropolitana de Barcelona i de Catalunya. Comparant els resultats amb els d'altres regions espanyoles i europees, l'estudi determinava que Catalunya era la tercera regió a Europa que disposava d'una xarxa d'infraestructures viàries d'alta capacitat més amplia. L'estudi afirmava que, si bé Catalunya disposava d'una xarxa d'autopistes i autovies considerable, hi havia, en canvi, un dèficit important de xarxa de carreteres de segon i tercer ordre. Aquest fet explicava, segons Larrosa, la mala «capil·laritat» de la xarxa viària catalana i més concretament de la xarxa metropolitana.

L'estudi denunciava la situació de subdesenvolupament de la xarxa ferroviària catalana i la poca correspondència existent entre creixement econòmic i construcció de xarxa viària bàsica.

El nou panorama polític català obre nous interrogants sobre la viabilitat del projecte global del quart cinturó

La publicació d'aquest estudi es va realitzar just després de la celebració de les eleccions autonòmiques que van suposar la conformació del nou govern tripartit (Partit dels Socialistes de Catalunya, Esquerra Republicana de Catalunya i Iniciativa per Catalunya Verds). Tret del PSC, els altres dos partits presents al Govern de la Generalitat s'havien oposat amb anterioritat, tant als respectius ajuntaments com al Parlament de Catalunya, a la construcció del quart cinturó, fet que va recordar la CCQC tot demanant un compromís per part de la Generalitat de retirar el suport al Ministeri de Foment que defensava la construcció de l'autovia orbital.

En aquest sentit el nou conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, es va comprometre el dia 29 de desembre a proposar al Ministeri de Foment d'anticipar el desdoblament de la N-II a canvi de posposar el quart cinturó.

Més informació:

www.mfom.es
www.ccqc.pangea.org

JBL

16 Camp de golf de Vilanera (l'Escala)



El projecte d'un camp de golf i una urbanització a Vilanera (l'Escala) va generar una important mobilització social en defensa dels valors patrimonials, ambientals i paisatgístics d'aquest paratge. Salvem l'Empordà va posar de relleu que el PGOU –aprovat el 1993– establia un termini màxim de quatre anys per iniciar la urbanització d'aquest sector, exhaurit el qual retornaria automàticament a la condició de no urbanitzable. La Direcció general d'urbanisme va iniciar els tràmits per modificar d'ofici el PGOU en entendre que aquest article era nul de ple dret, però la Comissió jurídica assessora va dictaminar que no concorrien motius per a una revisió d'ofici i que, en haver prescrit el termini de quatre anys, els terrenys tornaven a ser sòl no urbanitzable a tots els efectes. A la vista del dictamen, la Comissió territorial d'urbanisme de Girona va denegar el projecte. Tant els promotors com l'Ajuntament van recórrer contra aquesta decisió.

Un projecte de camp de golf i urbanització, previst pel Pla general del 1993, en el darrer espai agrícola de l'Escala, prop d'Empúries

El Pla general d'ordenació urbana municipal de l'Escala, elaborat l'any 1991 quan n'era alcalde Rafael Bruguera (PSC), va delimitar 109 ha del paratge de Vilanera com un sector de sòl urbanitzable programat, denominat SUP VII Empúries Golf, amb possibilitat d'ús residencial i de construcció d'un camp de golf. El sector comprenia la muntanya de Vilanera, la pineda de Vilanera i la zona de la Colomina, espais localitzats al nord-oest del municipi, prop de la carretera d'Albons, el Camp dels Pilans i les ruïnes d'Empúries. És un dels dos únics sectors del municipi encara no urbanitzats –junt amb l'antiga zona militar de la Clota, les Planasses i la punta de Montgó– i el darrer de caràcter agrícola. El Pla general va ser publicat el 14 de juliol de 1993, si bé va ser modificat el 21 de febrer de 1996 per adaptar-lo a una sentència del Tribunal Suprem d'acord amb la qual el sector SUP VII Vilanera, que en l'aprovació definitiva havia estat classificat com a sòl urbanitzable no programat, havia de classificar-se com a sòl urbanitzable programat.

El 30 de juliol de 1998, el ple de l'Ajuntament de l'Escala va acordar per unanimitat l'aprovació inicial del pla parcial presentat pels promotors, l'empresa Vilanera 94 SL. Sota el nom comercial d'Empúries Golf Club, el projecte constava d'un camp de golf de divuit forats, una urbanització de 327 habitatges, un hotel *relais* i un edifici de serveis sobre una superfície total de 109 ha. El projecte parava especial atenció a la gestió ambiental del camp de golf i així preveia el rec del camp amb aigua reciclada de depuradora, el tractament terciari de les aigües residuals, la protecció a banda i banda dels recs agrícoles per permetre el pas de les llúdrigues, la inclusió de vegetació autòctona en un 70% del camp –reduint la superfície de gespa– i la creació d'un centre de seguiment ambiental de les instal·lacions. El projecte estava previst de desenvolupar en dues fases, en un màxim de sis anys, amb l'inici de les obres l'octubre del 2002 i la inauguració del camp de golf el primer semestre del 2004. La inversió total prevista era de 30 milions d'euros i s'estimava que es crearien deu llocs de treball estables.



El paratge de Vilanera, al municipi de l'Escala. El Pla General del 1993 en va delimitar 109 ha com a sòl urbanitzable programat. (Foto: Tarroja)

Les excavacions prèvies al projecte descobreixen un important jaciment arqueològic

El 9 de novembre de 1998 es va presentar el pla parcial a la Comissió de Patrimoni. Aquesta va sol·licitar als promotors la realització de prospeccions, atès que se sabia de l'existència de restes arqueològiques en el sector. Entre l'abril del 1999 i el juny del 2000, l'empresa Janus va realitzar diversos sondeigs i cinc rases per explorar possibles jaciments arqueològics.

Tot i que les prospeccions es van limitar només a la part del conjunt afectada per les construccions, van permetre localitzar diverses restes d'interès: una necròpolis datada en l'època de pas de l'edat de bronze final a l'edat de ferro, un assentament ibèric, l'estructura d'una vil·la romana i restes medievals dels segles XI al XIII. La descoberta més remarcable va ser una necròpolis datada entre la segona meitat del segle VII aC i mitjan segle VI aC, amb una extensió estimada d'uns 6.000 m^2 –dels quals només es van excavar 700 m^2–, en la que destacava molt especialment la troballa de diversos vasos ceràmics d'origen fenici, un fet excepcional en els jaciments d'aquest període a Catalunya.

L'informe del Departament de Cultura concloïa que «la necròpolis d'incineració és, sense cap dubte, un jaciment de primer ordre per a l'estudi del territori i de les relacions d'aquest amb l'exterior», atès que les ceràmiques fenícies eren «fins ara desconegudes a la zona i d'un gran valor històric». D'altra banda, la proximitat a les ruïnes d'Empúries multiplicaria el valor del jaciment. Tanmateix, l'empresa encarregada de les prospeccions considerava que les troballes eren compatibles amb les obres, ja que cap de les estructures



Vista aèria dels terrenys afectats pel pla parcial. El projecte "Empúries Golf Club" preveia la construcció d'un camp de golf de divuit forats, la construcció d'una urbanització de 327 habitatges i un hotel. (Foto: Salvem l'Empordà i Fòrum Transversal de l'Escala)

d'interès descobertes no quedaria afectada per les construccions previstes al projecte.

El 14 de setembre de 1999, la Comissió de Patrimoni va sol·licitar la suspensió cautelar del projecte mentre no es completessin les excavacions exigides, però els promotors van aturar les excavacions el juny del 2000 atès l'alentiment dels tràmits d'aprovació del projecte.

Diferents grups ciutadans s'oposen al projecte i demanen la preservació dels valors patrimonials i ecològics de Vilanera

Arran de l'aprovació inicial del projecte per part de l'Ajuntament –l'any 1998–, es va iniciar una mobilització ciutadana d'oposició al complex del camp de golf i la urbanització. Els opositors al projecte van constituir una plataforma *ad hoc* amb el nom de Salvem Vilanera, que posteriorment es va integrar a Salvem l'Empordà.

Les argumentacions per a la preservació del paratge de Vilanera feien referència als valors patrimonials i ambientals d'aquest paratge. Tal com es recollien al plec d'al·legacions que Salvem l'Empordà i la Institució Alt Empordanesa per la Defensa i l'Estudi de la Natura (IAEDEN) van presentar davant la Comissió d'Urbanisme de Girona l'octubre del 2002, aquests valors es concretaven en:

- L'afecció de terrenys on se situen jaciments arqueològics que caldria preservar per la singular importància que tenen. En aquest sentit, els opositors al camp de golf proposaven que Vilanera fos declarat Bé Cultural d'Interès Nacional.

- L'interès paisatgístic i la condició del sector com a connector biològic entre els espais protegits dels aiguamolls dels rius Fluvià i Ter. El paratge de Vilanera està considerat una zona que cal preservar dins el catàleg d'espais d'interès natural i paisatgístic del litoral gironí, promogut per la Diputació de Girona, la Fundació Territori i Paisatge i l'Associació de Naturalistes de Girona (ANG); així mateix, l'informe sobre connectivitat del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà, realitzat per encàrrec del Departament de Medi Ambient de la Generalitat, també en remarca el valor com a connector natural entre els espais d'interès naturals protegits del litoral gironí.

- L'afecció a terrenys amb importants valors agrícoles que, d'acord amb la Llei 18/2001, d'orientació agrària, haurien de ser protegits pel fet de trobar-se en un entorn de forta pressió urbanística.

- La localització del sector en una zona susceptible de patir inundacions segons els estudis de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA).

- L'impacte que pot tenir el camp de golf i la urbanització en l'aqüífer, pels riscos que comporta de contaminació per nitrats i de salinització, i en els recursos hídrics del sector, per l'afectació dels perímetres de protecció dels pous de captació d'aigua per al subministrament a les poblacions de la zona. Igualment, l'afectació als cursos naturals del Rec del Molí, la riera de Cinyana i el Ter Vell, amb efectes negatius sobre el bosc de ribera i per la llúdriga, espècie d'interès comunitari.

D'altra banda, la urbanització del sector i el camp de golf podrien posar en perill la candidatura de les ruïnes d'Empúries a ser declarades Patrimoni de la Humanitat per part de la UNESCO, atès que aquesta institució semblava exigir la protecció d'un sector més ampli que l'estricte recinte arqueològic actual.

Finalment, Salvem l'Empordà demanava que es valorés l'oportunitat del camp de golf en el marc d'un PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ALT EMPORDÀ [95] que analitzés la capacitat de la comarca per acollir noves instal·lacions d'aquesta mena.

L'any 2002 es constitueix el Fòrum Transversal de l'Escala, que agrupa veïns i entitats com ara Salvem Vilanera, la Institució Alt Empordanesa per la Defensa i l'Estudi de la Natura (IAEDEN) o la Plataforma d'Oposició als Transvasaments. El Fòrum va organitzar diverses accions de protesta contra el projecte del camp de golf –concentracions, passejades, acampades, penjada de llaços als balcons, plantada de pals de golf, representació de golfistes expulsant romans a la platja de les Barques–, va demanar un debat obert amb la participació de totes les parts implicades –Ajuntament, promotors, opositors i tècnics– i va sol·licitar que el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP) elaborés un informe sobre el valor agrícola dels terrenys en relació amb l'article 6 de la Llei d'orientació agrària referent a la protecció de sòls agraris en zones sota la influència de la pressió urbanística.

Marta Callol, portaveu del Fòrum Transversal, va donar a conèixer també l'existència de dos informes d'impacte ambiental del projecte que arribaven a conclusions substancialment diferents, en particular pel que fa al grau d'afectació dels aqüífers i del paisatge. Mentre el primer informe, redactat per EDF l'any 1999, desaconsellava el projecte del camp de golf, el segon, realitzat per Entorn l'any 2001, hi era favorable. En aquest sentit, Iniciativa per Catalunya Verds de Girona va presentar una denúncia al Departament de Medi Ambient perquè es tornés a tramitar l'estudi d'impacte ambiental, atès que l'informe favorable no havia estat sotmès al tràmit d'exposició pública.

D'altra banda, Jaume Llorens, propietari de 10.000 m² de la zona –proporció que només correspon a un 1% del total, però que està localitzada en una part central del camp

de golf– , refusava les ofertes dels promotors per vendre's el terreny. Aquest fet va comportar un nou alentiment dels tràmits del projecte, tot i que la resta de propietaris es van constituir en junta de compensació. La seva negativa a vendre el terreny –adduint en diverses declaracions a la premsa que «m'estimo més la terra que els diners»– va fer que esdevingués un referent per als grups opositors al camp de golf, que popularment li van donar el renom de «l'Astèrix de l'Empordà» i fins i tot van iniciar una campanya de recollida de signatures per reclamar-ne la concessió de la Creu de Sant Jordi.

L'Ajuntament i els promotors defensen els beneficis socials i econòmics del camp de golf i destaquen la qualitat ambiental del projecte

Per la seva part, l'alcalde de l'Escala, Josep Maria Guinart (CiU), defensava el projecte del camp de golf tant pels avantatges econòmics i socials que podia comportar, com per la qualitat i respecte ambiental amb què havia estat elaborat. En relació amb els beneficis, en la secció «l'Alcalde respon» del diari *El Punt* (27-1-2003) afirmava que «un camp de golf portarà més benestar als habitants de l'Escala com a instal·lació turística de qualitat, ajudaria a allargar la temporada, generaria llocs de treball, aportaria molts diners durant la construcció i la gent que hi visqui utilitzarà els comerços de l'Escala». Pel que fa a la qualitat ambiental del projecte declarava que «si aquest camp es fa serà complint tots els severs condicionants ambientals, arqueològics i paisatgístics que s'han imposat» i que «es pot difondre i donar a conèixer perfectament els valors arqueològics fent-los compatibles amb el camp de golf». L'alcalde concloïa que «els avantatges estan per damunt dels desavantatges».

Així mateix, l'alcalde, en declaracions a la premsa, remarcava també els drets adquirits pels propietaris –«el pla general dóna una sèrie de drets als particulars i s'han de respectar» (*El Punt*, 21-1-2003) –», i alhora defensava la legitimitat democràtica de la decisió presa per l'Ajuntament d'aprovar el pla parcial, atès que no només constava en el Pla general d'ordenació urbana sinó que el ple de l'Ajuntament l'havia aprovat per unanimitat: «Tots els partits representats a l'Ajuntament ens vam presentar amb el tema del camp de golf al nostre programa i sembla que se'ns vol treure la legitimitat democràtica que això representa», (*El Punt*, 11-8-2002).

Per la seva banda, Carles Casamor i Joaquim Bech de Careda, representants de Vilanera 94 SL empresa promotora del pla parcial, destacaven l'estricte control ambiental i patrimonial del projecte i la seva qualitat ambiental, que no només no comportaria un impacte paisatgístic sinó que el revaloraria.

L'empresa promotora va fer una àmplia campanya informativa entre els veïns, després de la qual va efectuar una enquesta telefònica segons els resultats de la qual el 68% de veïns consideraven que atrauria turisme de qualitat i el 64%, que beneficiaria l'economia local en llocs de treball i comerç. En oposició, tan sols un 20% no estaven d'acord amb el projecte. A resultes de l'enquesta, Joaquim Bech de Careda declarava a la premsa que «les plataformes i associacions que han anat sortint en contra del camp de golf són irresponsables i ja han demostrat tenir un nivell de representativitat ridícul i escàs a l'Escala», (*El Punt*, 12-8-2002).



Detall del paratge de Vilanera, amb el Montgrí al fons. (Foto: Tarroja)

A proposta del Departament de Cultura, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona prescriu la modificació del projecte per preservar el jaciment arqueològic

En aquest context, el 18 de juliol de 2002, el ple de l'Ajuntament de l'Escala va acordar l'aprovació provisional del pla parcial amb el suport de tots els grups polítics representats, acord que va traslladar a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG). La CTUG, que inicialment havia inclòs la discussió del pla parcial en la sessió del 24 de juliol de 2002, va deixar el tema sobre la taula.

El projecte va tornar a incorporar-se a l'ordre del dia de la CTUG en la sessió del 2 d'octubre de 2002 i aquesta va acordar suspendre l'aprovació del pla parcial i prescriure la modificació del projecte per preservar el jaciment arqueològic. L'acord es va prendre a partir d'un informe del Departament de Cultura que demanava la protecció d'una part dels terrenys, de 7.000 m² concretament, on es localitza la necròpolis dels segles VII i VI aC, atès l'alt valor arqueològic que té i la proximitat als jaciments d'Empúries. Aquests terrenys afectaven un forat del camp de golf i vuit dels habitatges previstos.

En pocs dies, la promotora va presentar a l'Ajuntament un nou projecte en què se suprimien aquests vuit habitatges i es proposava museïtzar les restes arqueològiques perquè es poguessin visitar i integrar com un recurs més del complex.

Salvem l'Empordà afirma que, d'acord amb un article del Pla general, els terminis per a l'inici de les obres ja haurien prescrit i que els terrenys haurien tornat a ser automàticament sòl no urbanitzable

L'octubre de 2002, Salvem l'Empordà donava a conèixer públicament que, d'acord amb la normativa del Pla general d'ordenació urbana, els terminis establerts per a l'inici de l'execució de les obres haurien prescrit i que els terrenys s'haurien de reclassificar com a sòl no urbanitzable.

En efecte, l'article 31.1 del Pla general establia una clàusula especial per al sector SUP VII de Vilanera, segons la qual, si en un termini de quatre anys no s'havien iniciat les obres d'execució del pla parcial, el sector recuperava automàticament la classificació anterior com a sòl no urbanitzable. Atès que el pla va entrar en vigor el juliol del

1993, el termini d'inici de les obres hauria expirat el juliol del 1997 i des d'aleshores caldria considerar el sector de Vilanera com a sòl no urbanitzable a tots els efectes.

Segons Salvem l'Empordà, tota la tramitació del projecte per part dels promotors, l'Ajuntament i la Direcció General d'Urbanisme havia obviat l'existència i vigència d'aquest article i la conseqüent classificació automàtica del sector com a sòl no urbanitzable des del juliol del 1997. Així mateix va anunciar que, donat cas que el pla parcial fos finalment aprovat per la CTUG, emprendria les accions legals oportunes davant de la justícia per anul·lar-lo. Paral·lelament, Salvem l'Empordà i el Fòrum Transversal varen intensificar les accions i concentracions de protesta contra el projecte.

El grup municipal del PSC retira el suport al projecte i proposa obrir un període de reflexió sobre la necessitat de fer-lo

Aquest fet va marcar un canvi en la posició del grup municipal del PSC a l'Ajuntament. El grup, que havia votat a favor de les aprovacions inicial (1998) i provisional (juliol del 2002) del pla parcial, va demanar a la Direcció General d'Urbanisme que paralitzés la tramitació del pla i el retornés a l'Ajuntament a fi d'obrir un període d'estudi i reflexió sobre la necessitat d'un projecte d'aquestes característiques.

Segons Rafael Bruguera (PSC) –alcalde en el moment de la tramitació del pla general i portaveu de l'oposició a l'Ajuntament en el moment dels fets–, la clàusula es va introduir perquè el camp de golf es considerava un projecte interessant a curt termini de cara a potenciar el turisme de qualitat en uns anys de davallada del sector i de la construcció. Tanmateix, en declaracions a la premsa afirmava que ara «cal replantejar-se si encara continua essent necessari un camp de golf de divuit forats i una urbanització de tres-centes cases» (*La Vanguardia*, 9-10-2002).

Malgrat tot, el dia 30 d'octubre de 2002, un ple de l'Ajuntament, convocat amb caràcter d'urgència i amb aquest únic punt a l'ordre del dia, va aprovar el text refós del pla parcial amb les modificacions incloses pels promotors per preservar les zones d'interès arqueològic. L'aprovació es va fer amb el vot en contra del PSC, que proposava que s'aturés la tramitació per analitzar la necessitat de la instal·lació dins el marc d'una consulta popular i d'un pla de camps de golf a les comarques gironines.

La Direcció General d'Urbanisme inicia els tràmits per modificar d'ofici el Pla general de l'Escala i declarar nul l'article 31 abans de reemprendre la tramitació del projecte

La CTUG, en la seva sessió del 6 de novembre de 2002, va decidir excloure de l'ordre del dia l'aprovació del pla parcial amb les modificacions introduïdes per donar resposta a les prescripcions sobre la preservació del jaciment arqueològic.

El desembre del 2002, la Direcció General d'Urbanisme va sol·licitar un dictamen a la Comissió Jurídica Assessora (CJA) –màxim òrgan consultiu de la Generalitat en aquesta matèria– sobre la possible nul·litat de l'article 31 del Pla general. Tant els informes interns dels serveis jurídics d'urbanisme com els aportats pels promotors interpretaven que la desclassificació automàtica d'un sòl urbanitzable programat no s'ajustava a la legalitat en entendre que l'Ajuntament pot establir un termini per a l'execució dels plans parcials però no pot fer una desclassificació automàtica del sòl, per a la qual cal iniciar, per contra, un procediment especial en què han de tenir audiència els propietaris afectats.

En el supòsit que el dictamen de la CJA corroborés la interpretació que l'article era nul de ple dret, aleshores es proposaria al conseller de Política Territorial i Obres Públiques que l'anul·lés, amb la conseqüent modificació d'ofici del Pla general. Això permetria continuar la tramitació del pla parcial amb tota seguretat jurídica.

Les forces polítiques locals es posicionen respecte del projecte coincidint amb les eleccions municipals, mentre el Parlament de Catalunya rebutja una proposició no de llei per protegir el paratge

El període en què l'expedient restava suspès, mentre la CJA en preparava el dictamen, va coincidir amb la campanya de les eleccions municipals de maig del 2003. Un debat entre els candidats a l'alcaldia, retransmès per la televisió local, va permetre fer públics quins eren els posicionaments de les diferents forces polítiques respecte del projecte en el nou context (*El Punt*, 22-5-2003).

Josep Maria Guinart (CiU) considerava que calia esperar el dictamen de la CJA abans de pronunciar-se i que, si calia cap intervenció per part de l'Ajuntament per construir el camp de golf, la proposta se sotmetria a consulta popular. Tanmateix, Guinart afirmava que «a l'hivern molta gent viu de la construcció o de les indústries subsidiàries, i no tenim altra sortida que fer equilibris entre el ciment i el paisatge si no volem entrar en una crisi a la població». Alhora, Vicenç Folgado (PP) defensava la necessitat de construir el camp de golf amb la màxima celeritat possible.

Per contra, Josep Geli (ERC) entenia que Vilanera estava destinat a ser un «parc temàtic arqueològic connectat amb la zona d'Empúries»; mentrestant, Àngel Rodríguez (ICV) exigia la protecció del paisatge sense més condicionants.

El debat, però, va permetre fer aflorar noves propostes d'usos per al paratge de Vilanera, alternatives tant per al complex del camp de golf i la urbanització, com per a la preservació estricta. Així, Estanis Puig (PSC) va anunciar que els socialistes «veurien bé que en el lloc del golf s'hi fes una zona d'hotels mitjans, amb infraestructures i equipaments culturals, com un museu» i que, en qualsevol cas, caldria avaluar els usos del sector dins un pla estratègic global del municipi. Finalment, Fernando Palma (Unitat Escalenca) es mostrava favorable al camp de golf si un 40% dels treballadors eren escalencs, però donat cas que el projecte no tirés endavant proposava construir-hi un conjunt d'habitatges de protecció oficial.

El 28 de maig de 2003, la Comissió de Política Territorial del Parlament de Catalunya va debatre una proposició no de llei presentada per Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) que tenia l'objectiu de protegir el paratge de Vilanera. La proposició es va tractar des de tres punts: la denegació del camp de golf; la declaració de Vilanera com a Bé d'Interès Cultural, i la preservació del paratge. La proposició va ser rebutjada amb els vots en contra de CiU i PP i els vots a fa-



L'elevat valor agrícola, paisatgístic i patrimonial del paratge de Vilanera, sota una gran pressió urbanística, així com la seva funció en tant que connector biològic dels aiguamolls dels rius Ter i Fluvià, van ser esgrimits per la seva preservació com a espai d'interès natural. (Foto: Tarroja)

vor d'ERC, ICV i PSC, si bé els socialistes es van abstenir en el punt relatiu a la preservació de paratge.

La Comissió Jurídica Assessora dictamina que no es pot anul·lar d'ofici l'article 31 i que el sector ha tornat a ser sòl no urbanitzable

El dia 7 de juny de 2003 es fa públic el dictamen de la Comissió Jurídica Assessora (CJA), emès el 8 de maig de 2003. La CJA dictamina que la desclassificació automàtica del sector prevista a l'article 31 del Pla general, tot i no tenir cobertura legal directa –però sí indirecta–, no es pot considerar una infracció legal «flagrant i patent. Per tant, donat cas que el conseller de Política Territorial i Obres Públiques anul·lés d'ofici l'article, hi hauria risc d'incórrer en una vulneració de l'autonomia municipal». A més, afegia que una modificació d'ofici significaria privar els ciutadans del seu dret a conèixer les alternatives i de participar en les decisions que s'adoptin, de la mateixa manera que privaria l'Ajuntament del seu dret a intervenir com a titular de la competència en la tramitació dels plans urbanístics. Per tot això, la CJA entén que no concorren motius per procedir a la revisió d'ofici del Pla general.

Pel que fa al règim del sòl en el sector, la CJA considerava que, un cop transcorregut el termini establert de quatre anys sense haver-se iniciat l'execució del projecte, els terrenys tornaven a ser automàticament sòl no urbanitzable. Anant més enllà, apuntava que no seria necessari indemnitzar els promotors ja que la desclassificació per manca d'aprovació del pla parcial i de l'inici de les obres podria suposar, com a molt, la pèrdua d'expectatives i que, en qualsevol cas, seria una pèrdua imputable a l'incompliment de l'interessat mateix.

Finalment, la CJA va considerar que ara la construcció del camp de golf i la urbanització només seria possible si l'Ajuntament impulsés una modificació puntual del Pla general per suprimir l'article 31.

En vista del dictamen de la CJA, amb data 23 de juliol de 2003, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques va desestimar la revisió d'ofici del Pla general.

Com a reacció al dictamen, l'alcalde Josep Maria Guinart (CiU) va anunciar que compliria el seu compromís de fer una consulta popular. Per la seva banda, Estanis Puig (PSC) considerava que els usos del sector s'havien d'avaluar en el marc d'un pla estratègic local i Josep Gelí (ERC) veia l'oportunitat de denegar definitivament el projecte.

Els promotors demanen l'aprovació del projecte per silenci administratiu positiu, però la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona la denega atès que el sector era sòl no urbanitzable

El mes de juliol del 2003, els promotors van presentar una petició formal demanant que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques certifiqués l'aprovació del pla parcial en virtut del fet que hauria transcorregut el termini necessari per a considerar el silenci administratiu positiu.

Tanmateix, la CTUG –reunida per procediment d'urgència el dia 30 de juliol de 2003– va acordar denegar l'aprovació del pla parcial en entendre que el sector era en aquell moment sòl no urbanitzable. L'acord de la CTUG s'emparava en el dictamen de la CJA per considerar vigent l'article 31 del Pla general i, per tant, la desclassificació automàtica del sector. Així establia que «a tots els efectes administratius és sòl no urbanitzable i el pla parcial no pot ser aprovat». Alhora, es desestimava la sol·licitud de silenci administratiu positiu atès que el termini va quedar interromput fins a la resolució del procediment de revisió d'ofici.

Salvem l'Empordà i el Fòrum Transversal de l'Escala van celebrar la decisió, tot i que mostraven la seva preocupació perquè la denegació del projecte es basés en un argument jurídic interpretable i no en arguments ambientals i de protecció del patrimoni. Així, van anunciar el manteniment de les accions de protesta i Marta Callol, portaveu del Fòrum Transversal, va reclamar que Vilanera fos inclòs en el sector d'Empúries per garantir-ne la preservació.

Els promotors interposen un recurs d'alçada contra la denegació del projecte i anuncien que exigiran una indemnització de 6 milions d'euros si no poden construir

Davant l'acord de la CTUG de denegar el projecte, els promotors van interposar un recurs d'alçada davant del conseller de Política Territorial i Obres Públiques. Els promotors fonamentaven el seu recurs en dues argumentacions: d'una banda, que havia transcorregut el termini de tres mesos establert perquè la Conselleria resolgués l'expedient i per tant concorrien les circumstàncies per un silenci administratiu positiu; de l'altra, que les aprovacions inicial i provisional de l'Ajuntament i la tramitació davant la Direcció General d'Urbanisme demostraven que els terrenys continuaven essent urbanitzables i que l'article 31 no impedia desenvolupar el pla parcial, ja que en cap moment de la tramitació no s'havia fet valer aquest fet.

Així mateix, van anunciar que si es denegava el recurs d'alçada, interposarien un recurs contenciós administratiu davant del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC). Si finalment els tribunals dictaminessin que el camp de golf no es pot construir, van advertir també que presentarien una demanda per danys i perjudicis –per les inversions i tramitacions fetes i els guanys perduts– que estimen en 6 milions d'euros, per bé que la CJA interpretava que no hi havia motiu per a indemnitzacions més enllà de les inversions efectivament fetes en el projecte.

El representant de Vilanera 94 SL, Joaquim Bech de Careda, va manifestar en declaracions a la premsa que la decisió de la CTUG era «surrealista, esperpèntica i digna d'un museu de les hipocresies urbanístiques» i que «davant la pressió de quatre entitats ecologistes han optat per la solució electoral i s'han abaixat els pantalons», (*El Punt*, 31-7-2003).

L'Ajuntament presenta un recurs d'alçada contra la desclassificació del sector, però anuncia que no modificarà el Pla general

L'Ajuntament de l'Escala va decidir presentar també un recurs d'alçada contra la decisió de la CTUG que interpretava que el sector havia estat desclassificat automàticament un cop exhaurit el termini per a l'inici de l'execució del pla parcial. L'alcalde Josep Maria Guinart (CiU) argumentava que si l'Ajuntament va aprovar inicialment el pla parcial era perquè entenia que l'article 31 no s'havia d'aplicar ja que hi havia accions que demostraven la voluntat d'executar el projecte. Tanmateix, anunciava que l'Ajuntament no iniciaria cap modificació del Pla general en el sector de Vilanera mentre l'afer estigués en instància judicial, ni tampoc sense consens dels ciutadans.

En relació amb les demandes d'indemnitzacions per part dels promotors, l'alcalde interpretava que es tractava d'una estratègia per forçar l'Ajuntament i la Generalitat a reconsiderar la denegació del projecte. Tanmateix, entenia que si la denegació acabés comportant indemnitzacions, la Generalitat les hauria d'assumir perquè era la instància que l'havia denegat, ja que l'Ajuntament havia aprovat el pla i entenia que l'article 31 no era aplicable.

Així mateix, l'Ajuntament es plantejava la possibilitat d'utilitzar la figura del mediador, capaç d'interpretar totes les argumentacions, per arribar a un apropament de les posicions entre totes les parts i trobar una via que resolgués el conflicte.

Per la seva banda, el PSC de l'Escala va proposar que Administració i promotors negociessin el replantejament del projecte i que s'estudiés la viabilitat de construir-hi un equipament lúdic i cultural amb un museu interactiu i sales de convencions i d'esbarjo relacionats amb les ruïnes arqueològiques d'Empúries, i també dos hotels.

Finalment, els grups opositors seguien reclamant la protecció arqueològica i natural del paratge de Vilanera, que feien extensiva al paratge adjacent de la muntanya Rodona on hi ha restes d'un poblat ibèric i en què hi ha prevista una actuació residencial de l'Incasol.

L'any 2003 va acabar esperant la resolució dels recursos d'alçada presentats a la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques –i d'eventuals posteriors interposicions de recursos al TSJC– i esperant alhora que el temps que pogués trigar la resolució judicial de la tramitació del pla parcial permetés analitzar la viabilitat social, econòmica i ambiental de les diferents alternatives proposades per al sector.

Més informació:

www.agora.ya.com/forumescala

ATC

17 Camp de golf Torrebonica (Terrassa)



S'inicia el trasllat del Reial Club de Golf del Prat a les noves instal·lacions de Torrebonica i Can Bonvilà a Terrassa. Continuen pendents de resolució diversos contenciosos administratius presentats per grups contraris a la ubicació del camp.

El Reial Club de Golf del Prat (RCGP) fundat el 1952 ocupava una superfície de 170 ha al Prat de Llobregat. Tanmateix la previsió d'ampliació de L'AEROPORT DE BARCELONA [7] va impulsar l'entitat a cercar una nova ubicació per a les seves instal·lacions.

El setembre del 1998 es va fer pública la intenció del RCGP d'instal·lar-se a Terrassa, als terrenys de Torrebonica i Can Bonvilà, i ocupar-ne una superfície de 270 ha. La finca de Torrebonica està situada al mig del corredor verd que separa Sant Llorenç i Collserola, al terme municipal de Terrassa. La finca era propietat de la Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona (La Caixa) que l'havia rebut com a donació del Patronat de Catalunya per la Lluita contra la Tuberculosi el 1922, amb una clàusula que la comprometia a mantenir-ne l'ús hospitalari o educatiu. Fins aquella data havia estat utilitzada com un espai per a la realització d'activitats de tipus social, de lleure i esportives. El 18 de febrer de 2000 es va formalitzar l'escriptura de traspàs de 147 ha de la finca al RCGP, 63 ha més foren cedides a l'Ajuntament de Terrassa i 27 més van quedar en propietat de la Caixa. Paral·lelament, el RCGP va comprar els terrenys de Can Bonvilà als seus propietaris.

Mobilitzacions contra el camp de golf

Des del 1998 prop de cent seixanta entitats es van integrar a la Plataforma Terrassa contra el camp de golf de Torrebonica i Can Bonvilà, amb l'objectiu d'aturar el projecte. Van recollir vint-i-dues mil firmes de rebuig i van aconseguir retardar les obres fins el 2003 amb accions diverses i amb la interposició de contenciosos.

El mes de novembre un centenar de persones es van concentrar davant de l'Ajuntament de Terrassa reclamant que les 270 ha de sòl agrícola i forestal que ocupava el camp de golf de Torrebonica tornessin a ser d'utilització pública i formessin part del corredor biològic de la plana del Vallès. Els manifestants també van demanar que s'evités l'especulació urbanística a la zona i es van fer ressò dels projectes d'ampliació d'instal·lacions esportives lligades al golf que en aquell moment hi havia a la comarca del Vallès Occidental, concretament a Rubí, Sant Cugat i Matadepera.

Inici del trasllat. Els recursos pendents

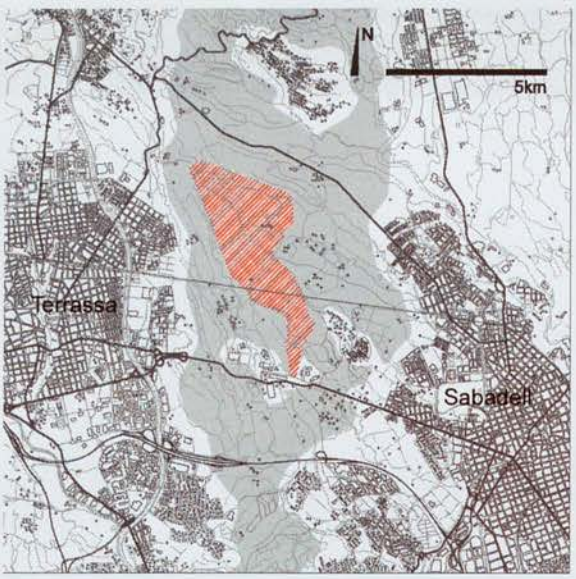
Malgrat l'oposició de la plataforma, el desembre del 2003 el RCGP va iniciar el trasllat a les noves instal·lacions de Terrassa, quan encara estaven pendents de resolució una vintena de contenciosos administratius. Els més significatius feien referència a la llicència d'obres que anteriorment havia atorgat l'Ajuntament de Terrassa, al pla especial que requalificava els terrenys no urbanitzables com a urbanitzables i que havia estat aprovat pel consistori egarenc el desembre del 1999 i per la Comissió d'Urbanisme de la Generalitat el juliol del 2000, i a la concessió de l'estació depuradora, el projecte de rec i l'afectació de l'aqüífer.

La valoració de jugadors i experts

Daniel Calatayud, arquitecte especialitzat en sostenibilitat i Txomin Hospital, jugador professional de golf del circuit europeu entre el 1992 i el 2001 van destacar que des d'un punt de vista estrictament tècnic, el projecte del camp de golf de Torrebonica és, en el context català i espanyol, un precedent molt significatiu de necessari trànsit cap a un model de camps de golf més adaptats al nostre clima.

Torrebonica, van fer notar, és una instal·lació de golf estrictament esportiva, a diferència del què es podria anomenar el model de golf immobiliari i golf turístic, tant de tour operador com de primera o segona residència. Les instal·lacions de golf estrictament esportiu tenen un impacte ecològic menor que les que van associades a un model urbà de baixa densitat i la seva mobilitat. El camp de golf de Torrebonica ha començat a transformar el model de golf dels darrers anys insertant les 50 ha de recorregut, en el mosaic de 140 ha existents, amb una antropització del 30%, incorporant elements ecològics i paisatgístics; com els corredors fluvials existents, o la creació de nous hàbitats per escorrentia superficial, incorporació de buffers de cereals, reduint el consum d'aigua recuperant les aigües de les precipitacions extraordinàries i reciclant aigües depurades. Aquest model recupera de forma sistemàtica elements del golf britànic primigeni com els *carries* o superfícies naturals de 150 iardes, o els *waste bunkers* o obstacles i desnivells que originalment podien ser cabanes de bestiar.

La lògica ambiental va afavorir comptar amb professionals disposats a assumir nous criteris com ara Antonio Font i Carlos Pareja (arquitectes) per a la redacció del Pla especial, G. Norman Ass. per al disseny del camp i Anna Zahonero (biòloga) per al disseny del mosaic. Des de la perspectiva dels tècnics es valoren positivament tant les mobilitzacions dels grups ecologistes perquè haurien faci-



Localització del camp de golf de Torrebonica. (Infografia: M. Ferrés)

litat la incorporació progressiva d'arguments de sostenibilitat al projecte, com la iniciativa de la directiva i el gerent del club, E. de la Riva, doncs aquesta dialèctica hauria afavorit integrar les lògiques ambientals amb els requeriments funcionals. Tot i que el camp no va satisfer totalment als grups ecologistes que proposaven la eliminació de les tanques i de totes les àrees regades, també va implicar un esforç d'adaptació als jugadors que pensen que aquest és un camp més difícil.

El golf de Torrebonica seria un canvi en la dinàmica de disseny de camps de golf a Catalunya, que seguiria les recomanacions dels experts que proposen desmarcar-se del golf immobiliari, de gran consum d'aigua, per a tornar al concepte de golf esportiu primigeni. Aquesta concepció del golf estaria adaptada a les condicions climàtiques del país, sense tanques ni cotxes elèctrics, de mida petita i mitjana.

La inauguració oficial del nou camp estava prevista pel maig del 2004. El camp, que encara no ha estat homologat per la Federació Espanyola de Golf, comptava iniciar l'activitat a començament del 2004 amb l'obertura del club social i de trenta-quatre dels quaranta-cinc forats previstos, mentre esperava els permisos municipals definitius d'ocupació i obertura.

Més informació:

www.adenc.org/torrebonica/index.htm
www.terrassa.org/
www.usuarios.iponet.es/bep/golfexpress/elprat.htm
www.pangea.org/illacrua/actualitat/4golf.htm
Nel·lo, Oriol (Ed.), 2003, *Aquí no! Els conflictes territorials a Catalunya, Barcelona*, Editorial Empúries.

MTL i MHC

18 Canal Segarra Garrigues



S'inauguren oficialment les obres del Canal Segarra Garrigues que ha de convertir en zona de regadiu un total de 71.500 hectàrees pertanyents a setanta-sis municipis de les comarques de la Noguera, la Segarra, l'Urgell, el Pla d'Urgell, el Segrià i les Garrigues.

Gestació d'un projecte de nous regadius a les comarques de ponent

El 1959 la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) va redactar *el Plan de aprovechamiento total del río Segre para el riego de la Segarra y las Garrigues*, que preveia la construcció de tres embassaments, dels quals només es va dur a terme el d'Oliana. El 1971, contràriament al que proposava el *Plan de aprovechamiento*, es va redactar l'estudi de l'embassament de Rialb, a la comarca de la Noguera, que no va ser aprovat definitivament fins el 1977. La construcció de l'embassament de Rialb, al Segre mitjà, va implicar la inundació de 1.505 ha, el desallotjament de set nuclis de població i el desplaçament de cinc-cents habitants. Es va inaugurar finalment el 14 de febrer de 2000. Amb la construcció d'aquesta presa es pretenia poder proporcionar una capacitat de regulació addicional de 400 hm^3 de la conca del Segre que convertiria en regadiu, mitjançant el Canal Segarra Garrigues, un total de 71.500 ha de setanta-sis municipis de les comarques de la Noguera, la Segarra, l'Urgell, el Pla d'Urgell, el Segrià i les Garrigues.

Projecte definitiu i inici dels treballs

El Canal Segarra Garrigues, que ja era previst al *Plan de aprovechamiento* del 1959, va rebre l'impuls definitiu l'any 1999 amb la signatura dels Protocols de col·laboració entre el Ministeri de Medi Ambient i la Generalitat de Catalunya, d'una banda, i entre la CHE i la Comunitat de Regants, de l'altra. El projecte, amb un pressupost total de 1.543 milions d'euros, es repartia entre la Generalitat de Catalunya i el Govern central. Així, el Ministeri de Medi Ambient, mitjançant l'empresa pública CASEGA, dependent de la CHE, havia d'invertir un total de 440 milions d'euros i fer-se responsable de la construcció del canal principal que, amb una longitud de 85,7 km, havia d'unir l'embassament de Rialb a la Noguera amb el futur embassament de l'Albagés a les Garrigues. El govern central també es va fer responsable de la construcció de l'estació principal de bombeig a l'embassament de Rialb i de la connexió amb el canal principal. La Generalitat de Catalunya, mitjançant l'empresa pública REGSEGA, adscrita al Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP) es feia responsable de la construcció de la xarxa



La reserva natural parcial del Mas de Melons –en la imatge un sector al municipi de Castelldans- ha quedat exclosa de la zona de regadiu del canal Segarra-Garrigues per l'interès de la seva vegetació i aus estepàries. (Foto: Tarroja)



Imatge de la Plana d'Aspa, al municipi d'Aspa, que forma part de l'espai d'interès natural del Mas de Melons, exclosa de la zona de regadiu del canal Segarra-Garrigues. (Foto: Tarroja)

secundària de canalització i regadiu i de la concentració parcel·laria. El pressupost total de la Generalitat per al projecte era de 1.103 milions d'euros, dels quals 953 s'havien de destinar a la xarxa de regadiu i 150 a la concentració parcel·laria de 45.530 ha. La xarxa de regadiu suposava la construcció de 3.500 km de canonades, 1.500 km de camins rurals, quaranta-tres basses de regulació, disset estacions de bombeig i oferia una dotació total de 342 hm^3.

El 29 de novembre de 2001, la CHE va anunciar l'adjudicació de la construcció del primer tram del canal i de l'estació de bombeig a l'embassament de Rialb a la unió temporal d'empreses (UTE) formada per Fomento de Construcciones y Contratas (FCC) i COMAPA. Així mateix, a la darreria del 2002 es va formar un consorci entre FCC i Aigües de Barcelona (Agbar) per construir i explotar la xarxa d'abastament i regadiu licitada per la Generalitat de Catalunya.

El 10 de juliol de 2003, el conseller en cap de la Generalitat, Artur Mas i el conseller del DARP , Josep Grau, van presidir la col·locació a Ponts de la primera pedra del Canal Segarra Garrigues, la segona inversió més important del Govern de la Generalitat després de la LÍNIA 9 DEL METRO [80] de Barcelona.

Modificació del projecte amb criteris ambientals

Un cop començades les obres del canal, que no es preveia que acabessin abans del 2012, durant els mesos de setembre i octubre el sindicat Unió de Pagesos (UP) va mostrar el seu desacord amb la Generalitat arran de l'exclusió de 5.800 ha de la zona de regadiu del futur Canal Segarra Garrigues. Aquesta retallada del projecte afectava una àrea integrada dins el Pla especial d'interès natural i una zona d'especial protecció d'aus estepàries dels municipis d'Aspa, el Cogul, Castelldans, Puigverd de Lleida, Artesa de Lleida, Alfés i Lleida.

L'equip de Govern de la Generalitat es va comprometre, segons el diputat per Lleida d'ERC, Carmel Mòdol, a revisar la retallada de la zona de regadiu seguint criteris tècnics i científics per delimitar quines eren les millors àrees per ser excloses del rec i les menys lesives per als agricultors.

La previsió era que a la darreria del 2004 ja fossin operatius els primers sistemes de regadiu al terme municipal de Ponts.

Més informació:

www.casega.es
www.regsega.net/

JBL

19 Carretera B-500 per la Conreria



El Departament de Política Territorial i Obres Públiques presenta un projecte per a la construcció d'una carretera entre Badalona i Mollet passant per la Conreria. La carretera, pensada per millorar les comunicacions entre el Vallès i el Maresme, es començarà a construir el 2004 tot i les crítiques per l'impacte ambiental que podria ocasionar.

A la darreria de gener del 2003 la Direcció General de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP) va aprovar el projecte de la carretera B-500 entre Badalona (Maresme) i Mollet (Vallès Oriental) per la muntanya de la Conreria, que poc després havia de sortir a informació pública. El projecte incloïa la construcció d'un túnel d'1 km que havia de travessar el coll de Montalegre, una variant al municipi de Sant Fost de Campsentelles (Vallès Oriental), i un viaducte d'uns 300 m de longitud per creuar el riu Besòs. L'objectiu de l'actuació era, segons PTOP, assolir una comunicació còmoda i segura entre la zona del Maresme a Badalona i la C-59 a Mollet i Palau-solità i Plegamans, a través de la Serralada Prelitoral. La carretera tindria un carril per a cada sentit, amb vies lentes en els trams de més pendent i reduiria a 4,3 km el traçat del recorregut existent, amb un pressupost que suposaria una inversió de 49,67 milions d'euros.

El projecte, però, va topar amb l'oposició d'ajuntaments, partits polítics i grups ecologistes de la zona. En aquest sentit, l'Associació d'Amics de la Cartoixa de Montalegre, una associació que es va formar fa un parell d'anys, considerava que el projecte posava en perill les mines amb què els monjos s'abastaven d'aigua. Paral·lelament, la Unió de Religiosos de Catalunya va demanar a la Generalitat de Catalunya que retirés el projecte de construcció de la nova carretera, ja que passava a pocs metres del monestir cartoixà més gran d'Europa, la Cartoixa de Montalegre, del segle XV, situada al municipi de Tiana.

Des de Badalona, l'Ajuntament considerava positiva la connexió amb el Vallès, però tenia dubtes sobre l'impacte que podia provocar el projecte. L'Ajuntament de Tiana, contrari al projecte, manifestava a través d'una moció que el projecte no respectaria la vegetació recuperada després dels incendis del 1994 i que també podria malmetre els treballs de l'Observatori d'Astronomia de Tiana. Altres municipis com Sant Fost de Campsentelles no estaven del tot d'acord amb el traçat, ja que la sortida del túnel anava a parar enmig d'una urbanització on hi havia una roureda.

A la darreria de març unes tres-centes persones dels municipis de Tiana, Badalona, Sant Fost de Campsentelles i Santa Maria de Martorelles es van manifestar en contra el projecte tallant el carril ascendent de la B-500. Denunciaven que el traçat malmetria espais de gran interès ecològic i que implicaria la desaparició de zones boscoses, masses forestals, aqüífers, mines d'aigua i espècies de fauna i flora protegides. Incidien en l'impacte visual, acústic i lumínic que l'obra podria provocar a la zona i, sobretot, a l'entorn de la Cartoixa de Montalegre. En aquest sentit, ICV, ERC i PSC van demanar la retirada del projecte per mitjà d'una proposició no de llei presentada al Parlament de Catalunya. Proposaven que es retirés el projecte i se'n redactés un de nou on es tingués en compte el respecte per la serralada de Marina, la millora del pas de la B-500 per Sant Fost de Campsentelles, la potenciació del transport públic i la possibilitat que es construís un tren entre el Maresme i el Vallès. La Generalitat assegurava que l'impacte ambiental seria mínim, però grups ecologistes dels municipis afectats alertaven de l'impacte que podia produir a la serralada de Marina. Tot i això alguns empresaris de Badalona no estaven del tot d'acord amb la posició dels grups ecologistes. Defensaven la seva posició basant-se en la necessitat de disposar d'unes bones comunicacions i a més ponderant la relació comercial que es podia establir amb el Vallès.

Amb tot, a la primeria de juliol, la Generalitat va introduir canvis al projecte després d'una reunió intensa amb representants de la Cartoixa en què es va acordar que la calçada de la carretera s'enfonsaria i es protegiria amb dos talussos coberts de vegetació en un tram de 50 m, pròxim a la Cartoixa i a menys de 0,5 km, i que aquesta solució no comportaria variacions de traçat. La carretera B-500 de la Conreria està previst que es comenci a construir a partir del 2004.

AJF

Carretera N-152, Collada de Toses

20



El Ministeri de Foment dóna a conèixer el projecte per a la construcció de diversos túnels que, travessant la collada de Toses, comunicaran el Ripollès i la Cerdanya. Representants polítics de la zona aprofiten per reclamar més inversions.

La Collada de Toses uneix les comarques del Ripollès i la Cerdanya i és la continuïtat de l'eix Barcelona-Vic-Ripoll (C-17) fins a Puigcerdà (Cerdanya). Aquesta carretera de muntanya avança pels Pirineus amb un recorregut d'uns 25 km i supera un desnivell aproximat d'uns 900 m.

La construcció de la carretera de la Collada de Toses i d'un túnel que uneixi les comarques del Ripollès i la Cerdanya és una de les millores llargament reclamades per part dels ens locals d'aquestes comarques.

Les tres alternatives del projecte del Ministeri de Foment

Després de molts anys de reivindicacions, durant el mes de gener del 2003 es va donar a conèixer l'estudi informatiu redactat pel Ministeri de Foment per a la construcció de la carretera nova. El Ministeri de Foment preveia una intervenció inclosa dins del Pla d'Infraestructures de l'Estat 2000-2007, que partia de la construcció de túnels que permetessin salvar el desnivell que hi ha a la Collada de Toses i millorar la comunicació actual. Aquesta obra va ser incorporada al Pla per un acord entre CiU i el PP. L'estudi informatiu redactat per l'enginyer Lluís Bonet presentava tres alternatives. Totes coincidien a desviar el traçat que passava pel nucli urbà de Ribes de Freser i projectar-lo fora per confluir finalment a la Molina. No s'aprofitava en cap moment el traçat de la Collada de Toses, ans al contrari, el nou traçat disminuïa la distància i el temps del recorregut incorporant un total de nou túnels.

La primera alternativa en sentit nord avançava des de Planoles i Fornells de la Muntanya cap a Toses, on canviava de direcció i passava per la dreta, sempre pròxima als nuclis de població. Tot seguit s'enfilava per superar el desnivell fins arribar a la Molina. En aquesta proposta es comptabilitzen cinc túnels d'entre 90 i 200 m de longitud. La segona alternativa era similar a l'anterior però incloïa un túnel després dels nuclis de població amb un recorregut de 1.616 m. La proposta preveia un total de nou túnels entre 90 i 1.920 m de longitud. La tercera era la més semblant al traçat actual de la carretera. Aquesta avançava pel costat dret de les poblacions de Planoles, Fornells de la Muntanya i Toses i projectava la construcció de sis túnels de longituds entre 140 i 1.850 m de recorregut.

L'alcalde de Ribes de Freser, Pere Vigo (ERC), considerava que el plantejament de Foment representava «un desastre històric». Contra la idea del Ministeri, els ajuntaments i les entitats de la zona defensaven la construcció d'un túnel de 5 i 6 km de llargada, pel qual podria passar tant la carretera N-152 com la línia de ferrocarril Barcelona-Puigcerdà. «Hem de salvar el tren, que constitueix el futur del transport, i potenciar el caràcter internacional d'aquesta línia», va manifestar Vigo, que tot i celebrar l'alliberament de tràfic que suposaria per a Ribes de Freser va criticar que no s'hagués informat amb antelació els alcaldes afectats pel projecte.

La Diputació de Girona es reuneix a Puigcerdà per reclamar més inversions

Durant el mes d'octubre del 2003 va tenir lloc una reunió de la Comissió de Govern i un ple de la Diputació de Girona al Consell Comarcal de la Cerdanya, a Puigcerdà. La reunió, a la qual molts dels polítics van arribar per mitjà del ferrocarril amb la intenció de reivindicar millores a la LÍNIA FERROVIÀRIA VIC-PUIGCERDÀ [64], va tenir un fort component simbòlic ja que feia més de cent vuitanta anys que la Diputació de Girona no celebrava una reunió fora de la capital. Amb el vot favorable de tots els grups es va aprovar una moció amb què es reclamava que el futur túnel de Toses i la línia ferroviària Vic-Puigcerdà fossin peces claus en el mapa d'infraestructures gironí.

Fins al moment s'han realitzat millores en l'asfalt de la carretera i al voral de la N-152, entre Ribes de Freser i la Molina. També s'ha acabat d'asfaltar el tram de la GIV-4016 des de Planoles fins a Fornells de la Muntanya que va a parar a la GI-400 i que enllaça amb la N-152.

Més informació:

www.mfom.es

AJF

21 Carretera Vic-Olot, Túnel de Bracons



El projecte de construcció de l'eix viari Vic-Olot, amb un traçat que inclou l'obertura d'un túnel al coll de Bracons, ha generat una forta polèmica entre els qui el consideren una oportunitat per al desenvolupament de la regió i els qui ho veuen com una agressió al territori. Les obres van quedar aturades durant les eleccions autonòmiques a l'espera de la decisió del nou govern de la Generalitat.

Antecedents

L'any 1985 es va aprovar el Pla general de carreteres. En aquell moment, el Pla ja plantejava la construcció d'un eix viari que unís les comarques d'Osona i la Garrotxa, amb nivell de xarxa viària secundària, tot i que anunciava la possibilitat d'una bifurcació de l'Eix Transversal. De fet, els orígens de l'eix Vic-Olot (EVO) estan molt vinculats a la construcció de l'Eix Transversal (C-25). Al començament, l'EVO es va plantejar com una de les tres alternatives per a la continuació de la C-25 des de Vic. Finalment es va optar pel traçat Vic-Santa Coloma-Girona, on el cost econòmic i l'impacte ambiental es considerava menor.

El primer projecte

El primer projecte de construcció de l'EVO es va presentar el 1994, any en què es va revisar el Pla de carreteres de l'any 1985 per adaptar-lo a la Llei de carreteres (Llei 7/1993) i també al Pla territorial de Catalunya de l'any 1995, on es definia l'enllaç com a «itinerari per a fomentar les relacions entre sistemes amb potencial de reequilibri territorial» i s'especificava que «l'itinerari Vic-Olot podria ser considerat com la bifurcació de l'Eix Transversal».

El 1994 es presentava l'Estudi Informatiu i d'Impacte Ambiental de l'EVO que la Generalitat havia encarregat a l'empresa GISA. Aquesta primera alternativa projectava un traçat d'uns 36 km en el tram des de Manlleu fins a Olot. El tram seria de calçada única, amb una velocitat específica de 80 km/h, i inclouria la construcció d'un túnel al coll de Bracons. Els municipis afectats serien: Manlleu, Torelló, Sant Pere de Torelló, Santa Maria de Corcó, la Vall d'en Bas, les Preses i Olot.

En paral·lel, el mateix any es va construir el tram Vic-Manlleu, amb una llargada de 3,6 km i un pressupost de 12,6 milions d'euros. El traçat comptava amb una calçada doble que al final del recorregut es transformava en única.

El projecte de construcció de l'EVO va generar des del primer moment controvèrsia entre partits polítics, plataformes, empresaris i part de la societat civil. De fet, un dels punts més conflictius des de bon començament va ser la definició de l'Estudi Informatiu i d'Impacte Ambiental que es va presentar amb el primer projecte, aprovat tècnicament l'octubre del 1994 i que va sortir a informació pública el novembre del 1994.

L'Associació de Naturalistes de Girona (ANG), el Consell de Protecció de la Natura de la Generalitat i la Junta del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa van manifestar el seu desacord amb el projecte, i fins i tot aquesta última en va emetre un informe desfavorable. En conjunt, però, denunciaven que l'estudi d'impacte ambiental no era prou precís i no valorava els efectes indirectes que podia provocar el traçat del nou eix.

Aquestes primeres queixes van donar lloc a la constitució de la Comissió d'Entitats contra el Túnel de Bracons, que a partir de l'any 1995 va canviar el nom pel de Salvem les Valls. Aquesta plataforma aplegava persones i entitats contràries a la construcció de l'EVO. Paral·lelament es va presentar un estudi del Consell de Protecció de la Natura que afirmava que la construcció d'aquesta nova autovia «resultaria incompatible pels seus impactes severs i crítics sobre el territori afectat».

El túnel de Bracons

Un dels aspectes més controvertits del projecte era la construcció d'un túnel al coll de Bracons. El coll de Bracons uneix el massís del Puigsacalm amb el Collsacabra i forma part del Pla d'Espais d'Interés Natural (PEIN) del Puigsacalm-Bellmunt i del Collsacabra. El túnel s'havia de començar a la comarca d'Osona, continuaria per la C-37 des de la Vola (boca sud) i després d'uns 5 km enllaçaria amb la Garrotxa (boca nord).

Després d'estudiar les al·legacions presentades durant el període d'informació púbica, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat (DPTOP) va desestimar el primer projecte. L'any 1997 el DPTOP va decidir fragmentar el projecte inicial en diferents trams. El desembre d'aquell mateix any s'inaugurava l'Eix Transversal de Catalunya.

El projecte de 1998. Estudi informatiu i d'impacte ambiental i trams

El 1998 l'EVO va passar a formar part de la xarxa bàsica primària com a via preferent, arran de l'adaptació del Pla de carreteres de l'any 1985 a la Llei 7/1993.

Un cop desestimat el primer projecte, el 1998, la Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya va presentar un nou projecte fragmentat en tres trams. El

primer tram era la nova carretera Vic-Olot, carreteres BV-4608 i BV-5224, tram Manlleu-Torelló, que va sortir a informació pública el juliol del 1998. El tram havia de tenir una única calçada, amb un carril per a cada sentit de circulació, tot i que ja es preveia el futur desdoblament de la carretera. El segon tram preveia una millora general de la nova carretera Vic-Olot, carretera C-37 de Torelló a la Vall d'en Bas per Bracons. Aquest tram havia d'incloure la construcció del túnel de Bracons, amb una longitud aproximada de 5 km. El tercer tram Torelló-la Vall d'en Bas, proposat el 29 de desembre de 1998, havia de ser una carretera de calçada única. Finalment quedava el tram de la nova carretera C-37 de Vic a Olot, concretament el tram que anava de la Vall d'en Bas a Olot, amb l'estudi informatiu i d'impacte ambiental en fase de redacció, d'uns 6 km de llargada.

El nou itinerari, amb una longitud de gairebé 20 km, dels quals uns 4.000 m serien de vies lentes i 4.170 m de túnels, i pel qual es podria assolir una velocitat màxima de 100 km/h, suposaria una reducció de 20 minuts per fer el trajecte entre les dues capitals de comarca. Les calçades serien de 7 m, amb una separació d'1 m, vorals exteriors de 2,5 m i d'1 m interior. El túnel tindria una calçada de 3,5 m, amb una mitjana d'1,5 m i una vorera d'emergència de 0,5 m. Els municipis afectats per les obres serien Torelló, Sant Pere de Torelló, Sant Vicenç de Torelló, Santa Maria de Corcó i la Vall d'en Bas.

Tradicionalment la connexió entre les dues comarques havia estat força complicada, ja que les vies més importants eren secundàries o de caràcter comarcal, fet que suposava, per als sectors empresarials i per a part de la població, un inconvenient i un fre al desenvolupament de la zona. Aviat van sorgir veus alertant que la via podia acabar convertint-se en una autovia per al trànsit de pas de mercaderies i també de llarg recorregut. De fet, la connexió s'ampliaria fins a Lleida i en direcció a França, passant per Figueres, i a la pràctica esdevindria un connector de la península amb la resta d'Europa. L'EVO convertit en una via ràpida comportaria un increment de vehicles pesants que utilitzarien el traçat com a via de pas per la Garrotxa.

El projecte presentat el 1998, amb les diferents alternatives de què consta i l'Estudi Informatiu i d'Impacte Ambiental, també va generar divergència d'opinions. Com que l'estudi d'impacte ambiental no englobava les zones protegides de la rodalia per on havia de passar el nou eix, no quedaven prou clars els impactes que la construcció de l'EVO podria causar un cop estigués acabat.

Finalment, el mes d'abril de l'any 2000 la Direcció General de Carreteres va redactar un estudi on es prenia com a base la primera alternativa de l'estudi informatiu. Aquest estudi, on es partia d'aquesta primera alternativa per a elaborar-ne una de nova (solució 1 Sant Mateu a la zona de Joanetes), va servir de base per redactar-ne el projecte constructiu.

Finançament

El DPTOP de la Generalitat es va adreçar al Ministeri de Foment, perquè l'EVO fos inclòs a la xarxa viària transeuropea. D'aquesta manera l'eix podria rebre ajuts del Fons de Cohesió Europeu. L'eix es va incloure finalment a la *Red de Carreteras de Gran Capacidad*, al document *Políticas de Infraestructuras: Infraestructuras 2000-2007*.

Pere Macias, conseller de PTOP durant aquells anys, va proposar establir un peatge tou que ajudés a finançar la infraestructura. La possibilitat de convertir l'EVO en una via de pagament va topar des d'un principi amb les crítiques de bona part de l'opinió pública. Finalment es va prescindir de la idea del peatge i es van buscar altres fórmules de capital, en aquest cas privat, que conjuntament amb el capital públic poguessin ajudar a finançar unes obres pressupostades en 215 milions d'euros.

Primeres reaccions al projecte

El Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) defensava la necessitat d'un túnel que millorés les comunicacions intercomarcals. El punt que el PSC no compartia amb Convergència i Unió (CiU) era l'opció d'utilitzar la nova via com a carretera de pas de vehicles pesants i com a via de llarg recorregut per estalviar-se el desdoblament de



La Vall d'en Bas, a la comarca de la Garrotxa. El traçat nord de l'eix Vic-Olot va ser modificat per tal de minimitzar l'impacte de la infraestructura sobre el nucli de Joanetes. (Foto: Tarroja)



Aspecte dels treballs d'obertura del Túnel de Bracons a Sant Andreu de la Vola, al municipi de Sant Pere de Torelló. Engegats el mes d'abril del 2003, els treballs van quedar momentàniament paralitzats durant el procés electoral autonòmic. (Foto: Tarroja)

l'Eix Transversal. El PSC era partidari d'un traçat amb un únic carril per a cada sentit, respectuós amb el medi (el paisatge i les terres agrícoles de la Vall d'en Bas), a més del desdoblament de l'Eix Transversal. En definitiva, hi estava a favor, però introduint canvis en el projecte. Per contra, el grup de Ciutadans pel Canvi (CpC) de Girona, era més proper a les tesis defensades per Iniciativa per Catalunya Verds (ICV), oposats des del començament al projecte, i d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) que inicialment el van defensar però que després hi va estar en contra. Diferents partits ecologistes com EUiA, Alternativa-Els Verds, la Confederació Ecologista de Catalunya i els Verds s'oposaren, també, al projecte.

En aquesta mateixa línia, diferents entitats ecologistes es van posicionar en contra de la construcció del túnel al·legant l'alt valor ecològic, geològic i paisatgístic de la zona. La vall d'en Bas, situada on es preveia que es localitzaria la boca nord del túnel (Garrotxa), és una de les àrees agrícoles més fèrtils de Catalunya i representa el 60% de la producció agrària de la comarca de la Garrotxa. A més, a la Garrotxa el 48,5% del territori es troba inclòs dins del PEIN.

El 2001 va néixer la plataforma contrària a l'obra Movem l'Eix que es manifestava a favor de la connexió de l'EVO a través dels túnels de Capsacosta.

A la darreria d'octubre del 2002, Salvem les Valls va presentar un document anomenat *Les deu bones raons contra el túnel de Bracons*. El manifest, signat per més de cinccents tècnics i científics, posava èmfasi en la poca sostenibilitat del projecte; la no justificació de l'estudi socioeconòmic que ignorava els costos ambientals; els impactes ecològics i ambientals que causaria ja que travessava zones protegides; la incidència en la qualitat de vida dels habitants de la zona afectada; l'augment del transport viari que suposaria més contaminació per fums i sorolls; l'elevat cost del projecte, i la clara oposició social i política que havia tingut. Els signants demanaven que es retirés el projecte i un replantejament de l'estratègia de desenvolupament de la comarca per aconseguir que fos sostenible. El manifest es va presentar també a Barcelona el març del 2003.

El 2002 es va construir el tram Manlleu-Torelló, d'una longitud de més de 5 km i un pressupost de 13,5 milions d'euros. La carretera estava formada per una única calçada, amb doble sentit de circulació. Durant el mes d'agost va sortir la licitació de les obres de construcció del túnel de Bracons.

La controvèrsia arriba als mitjans

Durant el 2003, les reivindicacions dels grups polítics i de les entitats contràries al projecte van fer-se sentir cada cop més, sobretot als mitjans de comunicació. El 27 de gener l'Ajuntament d'Olot (PSC) va presentar el document *Olot i la Garrotxa: les infraestructures de comunicacions*, en el qual advertia que el túnel de Bracons constituïa, al mateix temps, una oportunitat i una amenaça per al territori. No estaven en contra de la infraestructura si es prenien mesures respectuoses amb el medi, per això defensaven la construcció d'un túnel a la muntanya de Marboleny (les Preses) per minimitzar l'impacte del tram de la nova carretera entre Joanetes i Olot. Aquesta proposta era avalada pels diferents alcaldes de la comarca de la Garrotxa, encapçalats pel de la Vall d'en Bas, Miquel Calm.

El document també destacava que el desenvolupament de la Garrotxa estava condicionat per la manca d'infraestructures de comunicació i destacava altres connexions que també suposaven una millora: l'autovia Olot-Besalú-Banyoles-Figueres, la variant nord d'Olot, l'Eix

Transversal i els túnels de Capsacosta. A més, proposaven la recuperació del ferrocarril que la comarca ja havia tingut temps enrere, concretament la connexió ferroviària amb Girona i la Costa Brava, coneguda amb el nom de «El carrilet», que a l'actualitat era el traçat del carril bici. La idea era construir un tren transversal entre Lleida i Figueres que connectaria, en un futur, amb el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [60].

D'altra banda, els alcaldes socialistes d'Olot, Lluís Sacrest, i de les Preses, Daniel Terradellas, es van mostrar partidaris de l'obra.

S'intensifiquen les accions en contra i a favor de la nova carretera

Les accions de protesta de Salvem les Valls es van intensificar durant el 2003. El 16 de febrer la plataforma va reunir unes dues mil persones en una marxa popular encapçalada amb el lema *Catalunya camina per la vall d'en Bas* que va tenir lloc a la vall mateixa per protestar per la construcció del túnel de Bracons. El president de la plataforma, Raül Valls, es va mostrar partidari de millorar les comunicacions viàries existents i potenciar el transport públic, abans de crear-ne de noves. Al mateix temps defensava la idea de «donar a conèixer el vertader potencial de la zona, per tal de provocar la reflexió dels participants».

A mitjan mes de març, Felip Puig, conseller de Política Territorial i Obres Públiques, va anunciar que les obres del tram del túnel de Bracons de l'EVO s'iniciarien a l'abril. En començar el mes d'abril van engegar les obres amb els primers moviments de terres. Els operaris de les empreses Fomento de Construcciones y Contratas i Agrupació Guinovart Obres Serveis Hispania SA es van posar a fer els treballs d'amidament, previs a l'inici de les obres a la zona de la comarca d'Osona.

Altres accions de protesta per part de la plataforma Salvem les Valls van ser la tancada a l'ermita de Sant Andreu de la Vola (Osona), on ja s'havien iniciat els treballs de construcció del tram Sant Pere de Torelló-la Vall d'en Bas, o la concentració a la plaça Sant Jaume de Barcelona, on els manifestants van pintar un NO gegant.

En oposició als col·lectius ecologistes, altres entitats i associacions com la Cambra de Comerç de Girona, Pimec-Sefes i la Unió Intersectorial d'Empresaris de la Garrotxa reclamaven la construcció d'aquest nou eix. Els empresaris de la comarca d'Osona, igual que els de la comarca de la Garrotxa, apostaven pel túnel de Bracons, amb les característiques de via ràpida. L'opció d'una via ràpida creien que podia ajudar a garantir un desenvolupament econòmic i una dinamització de la zona més profunds.

Mentrestant, els opositors de l'EVO, pagesos, ecologistes i alguns grups polítics d'esquerres, com ICV i ERC i CpC de Girona, es preocupaven perquè la construcció d'aquest nou eix podria malmetre una vall fèrtil. D'aquesta manera, els grups polítics recolzaven els arguments i les mobilitzacions de les entitats ecologistes i a més consideraven que era necessari aturar les obres i estudiar les diferents alternatives per reduir l'impacte ambiental. Coincidien també amb les entitats ecologistes en el fet de manifestar que «la Generalitat no va arribar a efectuar mai un estudi d'alternatives real i sempre va apostar pel túnel de Bracons».

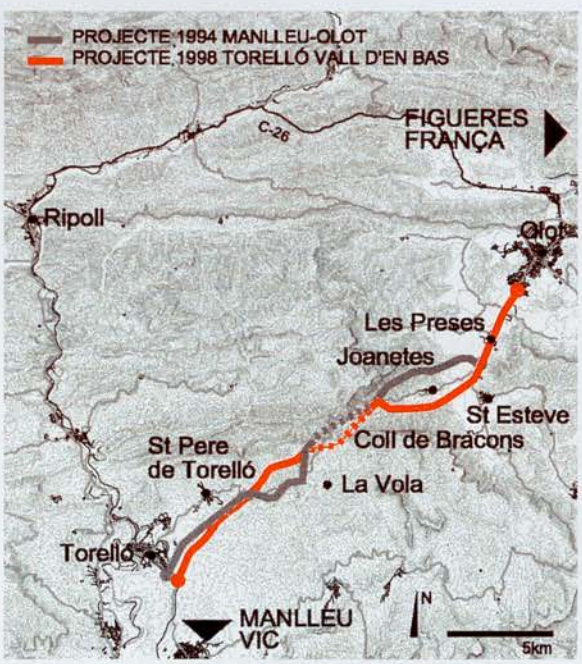
Paral·lelament Salvem les Valls va encarregar a l'Associació de Naturalistes de Girona (ANG) un estudi d'avaluació del futur EVO. Un dels aspectes que més es van destacar de l'estudi va ser aquell en què s'afirmava que l'estalvi de temps que suposaria fer el trajecte amb l'EVO respecte al traçat actual seria de només 12 minuts. El director general de carreteres, Jordi Follia, va rebatre l'estudi manifestant que l'EVO no era una alternativa al trànsit de llarg recorregut i que la infraestructura no s'havia pensat només per atraure el trànsit del centre peninsular, sinó per al trànsit local i de mitjà recorregut i que, a més, era la millor alternativa als traçats locals existents.

El TSJC dóna llum verda a les obres

El 20 de juny la mateixa plataforma va presentar una demanda al Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC), sol·licitant la suspensió cautelar de les obres. Demanaven la nul·litat de l'estudi d'impacte ambiental redactat per la Generalitat perquè vulnerava la normativa europea, no reflectia la riquesa i els valors naturals dels paratges afectats pel nou túnel i no preveia alternatives al traçat.

El mes d'agost, es van realitzar les primeres voladures a la boca de Sant Andreu de la Vola, a la vall del Fornés (Osona). Per la boca del túnel situada a la Vall d'en Bas no hi havia moviments. Al principi del novembre, la concessionària ja havia perforat 24 m del túnel, per la boca situada a la comarca d'Osona.

Al novembre el TSJC va denegar la suspensió cautelar de les obres que sol·licitava l'entitat. Com a resposta, la plataforma Salvem les Valls va presentar un recurs de súplica al mateix Tribunal i va decidir recórrer als tribunals de la Unió Europea al·legant que el traçat vulnerava diverses normatives mediambientals europees. El Govern català va valorar positivament la resolució, ja que els permetria executar el projecte en el període establert i que la via entrés en servei a partir del mes de març del 2006.



Propostes del traçat del nou eix viari Vic-Olot. (Infografia M. Ferrés)

A la darreria de novembre, el col·lectiu Salvem les Valls va lliurar al Parlament de Catalunya un manifest en què sol·licitava l'aturada de les obres de construcció del túnel de Bracons. El manifest havia estat signat per més de vint intel·lectuals, entre els quals hi havia representants del món acadèmic universitari com ara el catedràtic de Filosofia de la Universitat de Girona, Josep Maria Terricabras, l'arqueòleg de les excavacions d'Atapuerca i catedràtic de la Universitat Rovira i Virgili de Tarragona, Eudald Carbonell, el president de la Institució Catalana d'Història Natural, Jordi Sargatal, el catedràtic d'Ecologia de la Universitat de Barcelona, Ramon Margalef, o el catedràtic de Ciència política de la Universitat Autònoma de Barcelona, Joan Subirats. Amb aquesta iniciativa Salvem les Valls proposava que s'obrís un nou procés d'anàlisi i reflexió que permetés valorar la necessitat real del projecte i el seu caràcter d'obra prioritària. Tot i això, Salvem les Valls estava pendent del recurs de súplica presentat contra la sentència del TSJC que desestimava les seves raons per demanar l'aturada del projecte. Al principi del desembre es va desestimar el recurs de súplica.

Bracons a les eleccions autonòmiques

El debat sobre si calia o no construir l'EVO i el túnel de Bracons va esdevenir un dels principals temes de discussió durant la campanya electoral de les eleccions autonòmiques del 16 de novembre.

D'entrada, el Govern de la Generalitat (CiU) va decidir aturar el projecte durant el període electoral. La resta de formacions, que abans de les eleccions ja havien deixat ben clara quina era la seva postura en aquest respecte, van refermar públicament els seus posicionaments.

Els resultats de les eleccions van donar lloc a la formació d'un govern tripartit entre el PSC, ERC i ICV. Al llarg de la campanya la postura d'ERC i d'ICV havia estat clarament d'oposició al projecte, mentre que el PSC considerava que l'obra era necessària per al desenvolupament de la Garrotxa, tot i estar a favor d'introduir-hi canvis relacionats amb les característiques i el disseny.

Paral·lelament, a mitjan mes de desembre, unes cent cinquanta persones van participar en una convocatòria de Salvem les Valls i es van desplaçar fins al punt on les màquines havien començat a perforar la boca sud de la galeria per reclamar al nou govern tripartit que aturés les obres. També van demanar a ERC i ICV que mantinguessin el compromís electoral que havien adquirit. Representants de les dues formacions, Jaume Cabanyes d'ERC de la Vall d'en Bas i Francesc Matés, diputat provincial per ICV, van participar a la protesta que es va realitzar a Sant Andreu de la Vola.

En qualsevol cas, les tres formacions coincidien en la necessitat d'aturar i reconsiderar el projecte per revisar-lo i estudiar-ne les alternatives més adequades. Des de les entitats ecologistes es confiava que l'arribada del nou govern suposaria l'aturada definitiva del projecte.

En aquesta mateixa línia, els representants municipals del PSC, ERC i Alternativa per a la Garrotxa van elaborar el *Manifest de Bracons* per demanar l'aturada immediata de les obres del túnel, la realització d'un estudi d'Impacte Ambiental independent de l'EVO, un estudi de les alternatives i un altre de socioeconòmic per determinar la necessitat o no de la nova via.

Per la seva banda la Cambra de Comerç de Girona va aprovar un document on demanava als governants que es continués l'obra, ja que la via era necessària. Uns quants dies més tard, els ecologistes, convocats per Salvem les Valls, es van manifestar simultàniament a la plaça Sant Jaume de Barcelona i davant de l'Ajuntament d'Olot per reclamar al nou govern tripartit que paralitzés les obres.

A la darreria d'any, l'Institut de Patrimoni Natural de la Universitat de Girona (UdG) va concedir a la plataforma Salvem les Valls el premi que atorga anualment a les persones o entitats que s'han distingit per la salvaguarda i difusió del patrimoni.

El 28 de desembre de 2003, la plataforma Salvem les Valls va penjar una llufa gegant per demanar l'aturada de les obres a la boca del túnel de la comarca d'Osona. Segons el seu portaveu, David Gimeno, «es va penjar a la boca del túnel per fer difusió de la gran llufa que ens volen penjar al territori».

A la darreria del 2003 s'estava construint el tercer tram Torelló-Vall d'en Bas, amb una longitud aproximada de 20 km. Aquest tram incloïa la part més polèmica del traçat, és a dir, el túnel de Bracons, que hauria de tenir una llargada de 4,3 km i per al qual s'havia destinat un pressupost estimat de gairebé 16 milions d'euros. Des d'aquest punt fins a Olot, el traçat, en acabar el 2003, encara estava per definir. Tanmateix, en aquella mateixa època, les màquines ja havien perforat, per la boca sud, un centenar de metres del túnel de Bracons.

Més informació:

www.gencat.es/ptop
www.mfom.es
www.salvemlesvalls.org
NEL·LO, Oriol (Ed.), 2003, *Aquí, no!. Els conflictes territorials a Catalunya*, Barcelona, Editorial Empúries

AJF

Centrals tèrmiques. Introducció

22



Es presenten nombroses propostes per a instal·lar centrals tèrmiques de cicle combinat (CTCC) arreu del territori català, especialment a les comarques del sud. Les propostes han trobat, majoritàriament, oposició de determinats sectors de la ciutadania.

A partir del 1999 van proliferar diverses peticions d'empreses, algunes amb entrada de fa poc al mercat elèctric, com és el cas de Gas Natural SDG, que sol·licitaven crear i instal·lar noves centrals de producció elèctrica al territori català. Bàsicament, el que proposaven era crear centrals tèrmiques de cicle combinat (CTCC), amb unitats de 400 MW de potència instal·lada per a cadascuna.

A tot l'estat espanyol s'havien presentat projectes per a crear més de seixanta unitats (24.000 MW de potència instal·lada), de les quals onze (4400 MW) es preveien a Catalunya.

Els avantatges de les CTCC

Actualment aquests tipus de centrals es consideren, dins dels tipus de producció elèctrica d'origen no renovable, les que fan servir la tecnologia més neta i eficient. Les CTCC obtenen un rendiment energètic del 55%, mentre que les centrals nuclears o tèrmiques convencionals se situen al voltant del 30%. En principi, aquesta mena de centrals estan optimitzades per funcionar amb gas natural com a combustible preferent, tot i que en situacions de dèficit d'aquest combustible poden utilitzar gasoil.

Els inconvenients de les CTCC

Tot i aquests avantatges, s'ha de considerar que les CTCC projectades a Catalunya emetrien, en funcionament normal i fent servir el gas natural com a combustible, un total de més de 14 milions de tones de CO_2 l'any, contribuint substancialment a l'increment de les emissions per sobre del permès al protocol de Kyoto. A la darreria del 2003, Espanya superava les emissions fixades en un 35%, quan el compromís marcava un sostre del 15% per al 2012.

A partir del 2001 les propostes per a instal·lar CTCC es multipliquen

Pel que fa als processos d'instal·lació de CTCC a Catalunya, el primer precedent data del 1999 quan les empreses Endesa i Tarragona Power van proposar dues centrals de 400 MW cadascuna al polígon petroquímic de Tarragona. Aquestes CTCC van entrar en fase d'operació comercial durant l'any 2003, envoltades de la polèmica generada per un suposat procediment administratiu irregular denunciat per Greenpeace i Ecologistes en Acció.

L'any 2001 l'empresa ENRON va proposar instal·lar una CTCC de 1600 MW de potència a Móra la Nova (Ribera d'Ebre). La proposta va ser finalment desestimada pel Parlament de Catalunya arran de les mobilitzacions en contra que va suscitar.

Just quan aquesta central va ser rebutjada, al principi del 2001, a les comarques de Tarragona va aparèixer una altra proposta d'instal·lació d'una CTCC, en aquest cas de l'empresa Gas Natural SDG, per instal·lar-ne una de 800 MW al municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant. Aquesta CTCC també va topar amb l'oposició ciutadana, canalitzada a través de la Plataforma per la Defensa del Territori de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant i el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC). Durant l'any 2003 va quedar en suspens, ja que a l'indret on es proposava aquesta central es plantejava construir-hi l'ITER [71].

Durant l'any 2002 l'empresa Iberdrola va fer pública la seva intenció de construir una altra CTCC de 800 MW al municipi de Riba-roja d'Ebre. Tot i la manca de definició inicial, l'any 2003 l'Ajuntament de Riba-roja d'Ebre va donar suport al projecte públicament, al qual s'oposava la Plataforma per la Defensa del Patrimoni Natural de la Ribera d'Ebre.

L'any 2003, l'empresa Gas Natural SDG va proposar la instal·lació d'una CTCC de 800 MW al port de Barcelona. Immediatament després de donar-se a conèixer aquesta proposta es va crear la Plataforma Ciutadana contra la Central Tèrmica del Port de Barcelona.

Durant aquests darrers anys a Sant Adrià de Besòs es van construir dues unitats de 400 MW cadascuna en una operació mixta entre les empreses Gas Natural SDG i Endesa, que s'inserien en un pla de substitució de les centrals tèrmiques convencionals que Endesa tenia en aquell municipi. En aquest sentit, la posada en funcionament dels nous cicles combinats, l'any 2002, va anar acompanyada del tancament d'un dels grups, concretament del que funcionava amb fuel.

Més informació:

www.alvent.net
www.ecologistesenaccio.org/temes/energia/energia.htm
www.edu365.com/aulanet/comsoc/sim_kyoto.htm
www.greenpeace.org/espana_es

SSG

23 Central tèrmica a Riba-roja d'Ebre



L'any 2001, després del rebuig anterior a la Central Tèrmica de Cicle Combinat (CTCC) de 1.600 MW que l'empresa ENRON volia instal·lar a la comarca de la Ribera d'Ebre, es tornen a repetir les protestes per la proposta d'Iberdrola d'instal·lar una CTCC de 800 MW al municipi de Riba-roja d'Ebre.

L'any 2001 l'empresa ENRON va proposar instal·lar una CTCC de 1.600 MW de potència a Móra la Nova (Ribera d'Ebre). La proposta va ser finalment desestimada pel Parlament de Catalunya arran de les mobilitzacions en contra que va suscitar.

A començament del 2003, des de la Direcció General d'Energia de la Generalitat de Catalunya es va anunciar l'interès de l'empresa Iberdrola d'instal·lar una central tèrmica de cicle combinat de 800 MW al municipi de Riba-roja d'Ebre (Ribera d'Ebre). Des de l'Ajuntament de Riba-roja d'Ebre, governat pel PSC, no es va confirmar res, i, tot i mostrar-se molestos amb les declaracions del director general d'Energia, Albert Mitjà, al qual li van exigir una reunió urgent per aclarir l'assumpte, afirmaven que estaven a favor de projectes com el proposat.

Des de la Direcció General d'Energia, s'assenyalava que aquest projecte contribuiria a millorar el subministrament elèctric a Tarragona i Reus, al·legant que eren dues ciutats que durant l'any 2002 havien vist incrementat el temps d'interrupció del subministrament elèctric respecte del 2001, quan la tendència a la resta de Catalunya havia estat inversa.

Des d'un primer moment, aquesta notícia va posar en alerta la Plataforma per la Defensa del Patrimoni Natural de la Ribera d'Ebre, entitat que ja havia catalitzat el moviment contrari a la CTCC de 1.600 MW que ENRON volia instal·lar a Móra la Nova. La Plataforma va desqualificar les afirmacions de la Direcció General d'Energia afirmant que els talls de subministrament elèctric estaven provocats per la deficiència de la xarxa de distribució i no per una manca de producció d'energia elèctrica, i més tenint en compte que el Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre produïen el 73% de l'energia consumida a Catalunya.

Des de la Plataforma s'acusava la Generalitat de Catalunya de fer un ús partidista de l'anunci del projecte d'Iberdrola i de crear novament un estat de crispació territorial, alhora que dubtaven de l'existència de l'esmentat projecte i reclamaven la necessitat d'organitzar un debat públic per a definir quin model de desenvolupament es volia per a la comarca.

Tot i la poca definició inicial per part de l'Ajuntament de Riba-roja d'Ebre respecte del projecte d'Iberdrola, al principi de l'estiu, l'alcalde, José Luis Aparicio, va confirmar l'interès de l'empresa i va informar que el projecte quedava subjecte a la condició que Iberdrola instal·lés una altra fàbrica al municipi.

Des de la Plataforma es va acusar l'alcalde de mentir a la societat en no fer públic aquest interès de l'empresa quan a començament d'any va aparèixer la notícia. La Plataforma considerava, a més, que el projecte era inoportú, innecessari i que crispava el territori, ja que la comarca, segons el seu parer, ja havia deixat clar el seu posicionament contrari a les grans CTCC amb el rebuig al projecte d'ENRON.

Des de la Plataforma es va enviar una carta a Pasqual Maragall perquè definís quina era la posició oficial del PSC, tenint en compte que aquest partit havia votat el 2001 en contra del projecte de la CTCC que ENRON projectava a Móra la Nova i que, per contra, a Riba-roja d'Ebre, governada pel PSC, s'hi pronunciaven a favor. La resposta del PSC va ser ràpida i contundent, ja que només quinze dies després de l'anunci de la Plataforma de l'enviament de la sol·licitud, Pasqual Maragall rebia membres de la Plataforma i els comunicava que no consideraven necessari en cap cas la construcció de la CTCC de Riba-roja d'Ebre, desautoritzant d'aquesta manera l'alcalde socialista José Luis Aparicio. El PSC va manifestar que seguien mantenint la mateixa posició que amb el cas ENRON i que només preveien les centrals en construcció o en tràmit administratiu, com la de Sant Adrià de Besòs, la de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, les de Tarragona i la de Barcelona. Tot i aquest posicionament contrari a la CTCC de Riba-roja d'Ebre, segons la Plataforma, el PSC mantenia certes contradiccions, ja que aquest partit feia poc que havia aprovat el document *Mesures concretes per a evitar el col·lapse del sector elèctric a Catalunya*, on s'apostava per preparar un pla d'emplaçaments de noves centrals basat en la distribució de petites i mitjanes unitats pròximes als espais de més consum i demanda, cas que no complia, per exemple, la CTCC projectada a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, en tractar-se d'una CTCC de 800 MW proposada en un territori productor d'energia elèctrica.

Després d'un intens debat que va durar fins a la celebració de les eleccions municipals del mes de maig, la qüestió va quedar a l'espera d'algun anunci o comunicació per part de les autoritats locals o de l'empresa impulsora del projecte.

Més informació:

www.alvent.net

SSG

Central tèrmica a Vandellòs-l'Hospitalet de l'Infant

24



La proposta de l'empresa Gas Natural SDG S.A. de crear una central tèrmica de cicle combinat de 800 MW al municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant troba l'oposició de diferents col·lectius i entitats de la zona.

Al principi del 2001 va aparèixer a la premsa local la voluntat de l'empresa Gas Natural SDG de construir una central tèrmica de cicle combinat (CTCC) en uns terrenys situats al costat de les centrals nuclears Vandellòs I i II, dins del terme municipal de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant.

Al cap de poques setmanes es va constituir la Plataforma per la Defensa del Territori de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, (PDTVH) amb l'objectiu d'exigir un procés d'informació pública sobre el projecte que hauria de culminar amb la realització d'un referèndum sobre la seva idoneïtat.

A l'abril del 2001 Gas Natural SDG va presentar el projecte en públic i un mes més tard l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant va decidir crear una comissió de seguiment amb la participació d'agents polítics, econòmics i socials tant del municipi mateix com dels municipis veïns afectats pel projecte. Abans de l'estiu Gas Natural SDG ja va iniciar els tràmits corresponents davant del Departament d'Indústria de la Generalitat de Catalunya. Mesos més tard aquest departament autoritzava el projecte. Després d'un temps, el projecte va ser tramès per la mateixa empresa al Departament de Medi Ambient, a fi de rebre'n l'autorització ambiental.

Al final del 2002 el Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya va exposar a informació pública el projecte i l'estudi d'impacte ambiental de la CTCC de 800 MW de la Plana del Vent (Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant).

Els arguments dels opositors. Les al·legacions

Durant el període d'informació pública el projecte va rebre més de mil cinc-centes al·legacions nominals, la major part procedents de la PDTVH, tot i que també hi van al·legar el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC), l'Associació Nuclear Ascó-Vandellòs, Ecologistes en Acció, Iniciativa per Catalunya Verds (ICV), el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i el mateix Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant. Les al·legacions aportades per la PDTVH feien referència sobretot a l'excessiu pes que consideraven que ja tenien les comarques de Tarragona en la producció elèctrica del país, als deficients estudis aportats en relació amb els possibles impactes sobre la salut de les persones i dels ecosistemes propers i a les irregularitats que consideraven que s'havien produit en l'estudi de dispersió dels contaminants. Altres al·legacions presentades van ser les de l'Associació Nuclear Ascó-Vandellòs (ANAV), des d'on es mostraven preocupats pels talls elèctrics que podrien provocar a la central nuclear Vandellòs II les emissions de la central tèrmica. També al·legaven que la construcció de la central tèrmica obligaria a modificar l'estudi de seguretat que la Central Nuclear Vandellòs II va presentar el 2000 al Ministeri d'Economia per obtenir l'autorització d'explotació, que s'havia revisat el 2002 per darrera vegada. Aquestes modificacions haurien de ser avaluades i aprovades pel Consell de Seguretat Nuclear (CSN).

Al principi del 2003 la PDTVH presentava més arguments en contra d'aquesta construcció, destacant els impactes negatius que podria tenir sobre les altres activitats econòmiques del municipi d'ubicació i dels municipis propers, especialment al sector turístic, la pesca i l'apicultura. La PDTVH també reclamava que el CSN es pronunciés sobre la possible incompatibilitat de la CTCC amb els plans de seguretat de la Central Nuclear Vandellòs II.

Just abans de finalitzar l'any, la PDTVH va presentar un segon estudi mèdic sobre els efectes en la salut de les emissions de la CTCC, que complementava un primer estudi fet públic el mes de març del 2002. Els dos estudis van ser elaborats, a petició de la PDTVH, per un equip mèdic encapçalat pel Dr. Josep Ferris, oncòleg de l'Hospital Universitari La Fe de València i membre del Grup de Treball de Salut Mediambiental de la Societat Valenciana de Pediatria. Aquest segon estudi incidia en els efectes negatius de les partícules emeses per la CTCC sobre la salut de les persones, que podrien provocar problemes respiratoris i cardiovasculars especialment entre els grups anomenats de risc, com són els infants, les persones grans, les dones embarassades i els afectats per malalties respiratòries i cardiovasculars cròniques.

L'estat de les autoritzacions administratives

Un cop finalitzat el període d'exposició pública al març, el Departament de Medi Ambient va presentar una proposta de resolució d'autorització ambiental positiva que no tenia en compte cap de les al·legacions presentades durant el període d'informació pública. A aquesta proposta de resolució es van presentar novament al·legacions tant des del GEPEC com des de PDTVH, però tampoc van ser tingudes en compte per l'autoritat ambiental.

Al final del mes de maig es va conèixer l'atorgament per part del Departament de Medi Ambient de l'autorització ambiental al projecte de CTCC, una autorització que havia estat concedida un mes abans. Davant d'aquesta autorització ambiental el

GEPEC va presentar un recurs potestatiu de reposició, en entendre que el projecte no estava justificat des del punt de vista energètic, econòmic, urbanístic, ambiental ni de salut pública.

En ple mes d'agost el Ministeri de Medi Ambient, que té competències en l'autorització d'aquests tipus de centrals, va donar llum verda al projecte.

A la darreria del 2003 el projecte es trobava damunt la taula del Ministeri d'Economia, que també té competències en la matèria i que s'hauria de pronunciar sobre qüestions relacionades amb el marc competencial del mercat elèctric. Igualment, el projecte encara havia de passar per la Comissió Nacional de l'Energia, que és l'ens regulador del sector energètic espanyol, i també esperar l'aprovació per part de l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant de la llicència d'obres i la llicència d'activitat.

Durant el 2003 el projecte va quedar temporalment aturat, ja que part dels terrenys on es pensava construir la CTCC quedaven afectats per la candidatura espanyola a acollir el reactor internacional ITER [71]. A la darreria d'any, però, l'empresa va anunciar la seva voluntat de reactivar el projecte.

L'estudi d'impacte social

El mes de juliol del 2003 van aparèixer a l'opinió pública els resultats d'un estudi d'impacte social encarregat per l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant a l'empresa consultora AUMA. Els principals aspectes que l'estudi ressaltava era que la majoria de les entitats consultades, tant del municipi mateix com dels municipis veïns, es mostraven contràries al projecte. Destacava especialment l'oposició del Patronat Municipal de Turisme de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, que al·legava que la construcció de la CTCC era incompatible amb el desenvolupament turístic i que frenaria el desenvolupament d'altres activitats econòmiques. En aquest mateix sentit es va posicionar la Unió de Comerciants de l'Hospitalet de l'Infant. Entre les entitats que es mostraven contràries al projecte també hi havia l'Associació de Veïns l'Alternativa de Miami Platja, la Confraria de Pescadors de l'Ametlla de Mar, la Cooperativa d'Apicultors del Perelló, el GEPEC, la PDTVH i el CEIP Valdelors. Una altra de les conclusions de l'estudi era que per a la majoria de les entitats consultades, independentment del posicionament respecte al projecte, mancava informació detallada, sobretot referent als nivells de contaminació i als llocs de treball que podria generar la planta.

A favor del projecte es va posicionar l'Associació de Dones «Alamanda» de Vandellòs i l'Associació de Dones «Blanca d'Anjou» de l'Hospitalet de l'Infant, el Viver d'Empreses, l'Associació d'Empresaris d'Hostaleria de l'Hospitalet de l'Infant i l'Associació d'Empresaris de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant.

Davant els resultats d'aquest estudi, el grup municipal d'ERC va reclamar la convocatòria extraordinària de la Comissió de Seguiment, acusant l'equip de govern (CiU) d'intentar amagar l'esmentat estudi pels resultats contraris a la construcció de la CTCC i per la possibilitat que aquests poguessin interferir en la convocatòria de les eleccions municipals de maig del 2003. Segons consta, l'estudi d'impacte social es va acabar al maig del 2002 i no es va donar a conèixer fins un any més tard. Des del grup municipal d'ERC també van denunciar que aquest estudi s'hauria pogut presentar com una al·legació al procés d'informació pública obert pel Departament de Medi Ambient al desembre del 2002, però que l'equip de govern va preferir no fer-lo públic per evitar la paralització del projecte.

L'Ajuntament tramita l'aprovació inicial del Pla parcial industrial

Amb l'aprovació inicial, a mitjan any 2003, per part de l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, del Pla parcial industrial que permetria la ubicació de la CTCC projectada en una part dels terrenys que l'empresa Gas Natural SDG havia adquirit, el grup municipal d'ERC va acusar l'equip de govern de menystenir la seguretat dels veïns, en haver ignorat les al·legacions presentades per l'ANAV, que destacaven l'impacte i el perill que la CTCC podria ocasionar sobre les instal·lacions de la Central Nuclear Vandellòs I i la conveniència d'avaluar la compatibilitat amb els plans de seguretat de la planta. En aquest sentit es destacava la necessitat que el CSN estudiés les possibles incompatibilitats entre les dues centrals, i que, si s'esqueia, modifiqués i adeqüés el Pla d'emergència nuclear. L'Associació Nuclear havia al·legat que una ordre del 29 de desembre de 1980 limitava una zona protegida de 2.300 m al voltant de la central nuclear dins la qual no es podia instal·lar cap altra mena d'activitat industrial ni assentament urbà i que el projecte de CTCC se situava dins d'aquest perímetre.

Paral·lelament l'empresa Gas Natural SDG tenia problemes per adquirir la totalitat dels terrenys inclosos en el Pla parcial industrial necessaris per poder tirar endavant el projecte, ja que l'ANAV, controlada per Endesa i Iberdrola, n'era propietària d'una part i no estava en disposició de vendre'ls.

A la darreria del 2003 l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant negociava amb l'empresa Gas Natural SDG un conveni econòmic que incloïa la pujada de l'IBI, que des de l'Ajuntament es tenia previst modificar amb l'entrada en vigor de la nova Llei de finançament local.

Més informació:

www.geocities.com/plataformvande

SSG

Central tèrmica del Port de Barcelona

25



L'anunci de la instal·lació d'una central tèrmica de cicle combinat (CTCC) de 800 MW en uns terrenys del port de Barcelona desperta l'oposició de diversos col·lectius ciutadans del municipi.

Una ampliació de terrenys que l'empresa MEPSA va fer al port de Barcelona a finals dels anys 90, i que va suposar un guany de 49 ha al mar, va despertar l'interès de diverses empreses del sector elèctric per instal·lar-hi una central tèrmica de cicle combinat (CTCC).

Finalment, a començament del 2003 i en règim d'arrendament fins al 2029, l'empresa Gas Natural SDG va ser la que va rebre la concessió d'una superfície de 7'5 ha per poder instal·lar dues unitats de 400 MW cada una. L'empresa considerava que l'emplaçament era estratègic, d'una banda per la proximitat a la planta regasificadora d'Enagás (que hi garantia l'abastament de gas natural), per la proximitat al mar (aspecte necessari per als sistemes de refrigeració) i per la proximitat a la xarxa d'alta tensió (aspecte que en facilitava l'evacuació de l'energia elèctrica).

Pocs mesos més tard de donar-se a conèixer públicament el projecte, es va crear la Plataforma Ciutadana contra la Central Tèrmica del Port de Barcelona, una iniciativa que agrupava més de noranta entitats de la ciutat i que s'inscrivia en l'oposició social a la proliferació d'aquest tipus de centrals al país. En cinc mesos, aquesta plataforma va recollir més de set mil signatures contràries al projecte. A començament del mes de desembre, la Plataforma va sol·licitar una reunió urgent amb els responsables municipals per tractar la qüestió. Com a resposta, l'Ajuntament de Barcelona va decidir convocar per al principi del 2004 una reunió extraordinària del Consell de Medi Ambient.

D'altra banda, l'empresa Gas Natural SDG va iniciar a la darreria del 2003 una ronda de contactes amb diferents agents de la societat civil per informar-los del projecte, tot i que es trobava en fase de consulta per part del Ministeri de Medi Ambient, procés previ a la redacció definitiva del projecte, a la redacció de l'estudi d'impacte ambiental i a l'inici de la tramitació autonòmica corresponent (Departament d'Indústria i Departament de Medi Ambient).

Durant aquesta fase de consulta, l'Agència d'Energia de Barcelona va expressar els seus dubtes sobre el sistema de refrigeració i sobre les emissions, afirmant que mancava molta informació. Des de la Direcció General de Qualitat Ambiental del Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya també es van fer arribar suggeriments al projecte.

Des de la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona, una de les entitats amb què va contactar l'empresa, es mostraven preocupats pel projecte i s'hi mostraven contraris.

A final d'any el projecte seguia en fase de consulta.

Més informació:

www.ecologistesenaccio.org/temes/energia/termiques/ctccbcn.htm
www.lafavb.com/comunicats/2004_03_27d.php

SSG

26 Centrals tèrmiques de Tarragona



Dues centrals tèrmiques de cicle combinat entren en funcionament durant el 2003 al polígon petroquímic de Tarragona. Les entitats ecologistes Greenpeace i Ecologistes en Acció denuncien presumptes irregularitats en el procediment administratiu previ a l'inici de l'activitat.

Des de l'any 1999 les empreses Endesa i Tarragona Power (formada per la companyia alemanya RWE i Iberdrola) projectaven separadament dues centrals tèrmiques de cicle combinat (CTCC) de 400 MW de potència cada una al polígon petroquímic sud de Tarragona.

La CTCC d'Endesa prop dels barris de Camp Clar i Bonavista

Fruit d'un acord amb l'empresa Down Chemical per subministrar-hi electricitat, vapor i aigua calenta, l'empresa Endesa tenia enllestida al principi de l'estiu del 2003 la construcció de la CTCC de 400 MW, la qual entrava en fase de proves. Tot i que el client preferent havia de ser l'empresa Down Chemical, la planta també tenia previst subministrar energia elèctrica a altres clients del polígon petroquímic sud (fins al 15% de la producció) i a la resta de la xarxa elèctrica. Aquesta CTCC produiria, segons l'empresa, més del 7% de l'energia elèctrica que es consumeix a Catalunya.

La planta està localitzada en uns terrenys que Fecsa-Endesa té a la vora de la carretera N-340, prop dels barris de Camp Clar i Bonavista.

La Generalitat de Catalunya havia paralitzat un temps abans les proves d'arrencada, demanant a Endesa una pròrroga, després que Tarragona patís un episodi de males olors procedents de la indústria petroquímica (CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA AL CAMP DE TARRAGONA [37]).

La CTCC de Tarragona Power prop de la Canonja

A la darreria d'any, la CTCC que Tarragona Power estava construint en terrenys de BASF, prop de la Canonja, es va posar en marxa en fase de proves, amb la previsió d'entrar a ple rendiment al principi del 2004. La intenció, com la de la CTCC d'Endesa, era proveir d'electricitat les empreses ubicades al polígon sud i a les de la resta de l'àrea de Tarragona. Per a la realització d'aquest projecte, l'any 1999 es va constituir una associació entre les empreses Tarragona Power i BASF per a l'abastament elèctric preferent de les seves instal·lacions.

La polèmica generada per les tramitacions

Totes dues CTCC van tenir unes tramitacions polèmiques. La Comissió Nacional de l'Energia va decidir l'estiu del 2003 prendre en consideració les denúncies de Greenpeace i Ecologistes en Acció i va obrir els respectius expedients sancionadors per haver començat la construcció de les dues plantes sense les preceptives autoritzacions ni les declaracions d'impacte ambiental. Segons Greenpeace, les obres de les dues centrals van començar el juny del 2002, mentre que les declaracions d'impacte ambiental es van publicar al Boletín Oficial del Estado (BOE) el 10 de juliol de 2002, pel que fa a la central de Tarragona Power, i el 21 d'agost del mateix any, pel que fa a la d'Endesa. Tot i això, el secretari d'estat d'Energia ja apuntava que es tractava d'un desfasament de dates i d'una infracció administrativa lleu. Segons l'empresa Tarragona Power, la seva planta comptava, en el moment de posar en marxa la instal·lació, amb tots els permisos exigits i amb tots els requeriments legals establerts, tot i que reconeixien que en el moment d'iniciar-se la construcció de la central, la situació no era clara per l'ambigüitat d'algunes normes legals.

Durant els respectius períodes de proves es van produir algunes situacions d'alarma entre la població dels barris de ponent, ja que les fumeres de les CTCC deixaven anar un fum de color groguenc que va espantar els veïns.

Des d'Ecologistes en Acció s'advertia que la ciutat de Tarragona, amb la posada en marxa d'aquesta CTCC, veuria incrementar els episodis de concentracions elevades d'ozó troposfèric, tal com ja havia succeït al principi de l'estiu en aquella ciutat.

Més informació:

www.alvent.net
www.ecologistesenaccio.org/temes/energia/energia.htm

SSG

Centrals eòliques. Introducció

27



L'aprovació de diferents regulacions en matèria d'energia eòlica i la proliferació de projectes per a la implantació de centrals eòliques en alguns àmbits del territori català, generen debat i posicionaments enfrontats.

El debat social sobre la implantació de l'energia eòlica a Catalunya s'inicia l'any 1999 i es concentra bàsicament a les comarques del Camp de Tarragona i de les Terres de l'Ebre, els dos àmbits territorials amb més propostes d'instal·lació de centrals eòliques.

El Pla director de parcs eòlics 1997-2010. Inici de les propostes

L'any 1998 la Generalitat de Catalunya va elaborar el Pla director de parcs eòlics 1997-2010. Els objectius del Pla eren fer una anàlisi per a implantar l'energia eòlica a Catalunya, definint els criteris de prioritització dels projectes de centrals eòliques, i impulsar un increment de la potència instal·lada d'origen eòlic, pràcticament inexistent en aquells moments.

El Pla identificava setanta-cinc emplaçaments tècnicament susceptibles d'aprofitament eòlic, capaços d'hostatjar 1.329 MW de potència elèctrica instal·lada. El 69% d'aquesta potència elèctrica s'hauria de localitzar, segons les estimacions del Pla, en espais naturals inclosos al Pla d'espais d'interès natural (PEIN). El Pla, més que regularitzar la implantació de l'energia eòlica, donava orientacions a les empreses promotores interessades en la construcció de centrals eòliques.

Poc a poc van començar a proliferar propostes per a la producció d'energia eòlica arreu del territori català, especialment a les serralades meridionals.

La majoria d'ajuntaments afectats veien amb bons ulls les propostes d'instal·lació de centrals eòliques al seu territori, que consideraven de gran ajut per contribuir al desenvolupament econòmic dels respectius municipis i per fixar població en el territori atenent a les expectatives laborals que generaven.

Les plataformes i les entitats ecologistes

Diferents grups ecologistes d'àmbit local, sobretot el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC), van denunciar públicament moltes d'aquestes propostes de producció d'energia eòlica perquè les consideraven excessives i poc respectuoses amb els espais naturals on s'havien de localitzar (la Serra del Montsant, Pàndols i Cavalls o els ports de Besseit).

Tanmateix també es van constituir diverses plataformes d'àmbit comarcal amb l'objectiu de preservar els valors naturals, culturals i paisatgístics dels espais naturals potencialment afectats per les instal·lacions i d'obrir un debat social que promogués la implantació racional de l'energia eòlica.

Aquestes plataformes d'àmbit comarcal es van unir al voltant de la Coordinadora de Plataformes Meridionals, que entre altres aspectes rebutjaven la instal·lació de centrals tèrmiques de cicle combinat (CTCC) i s'oposaven al transvasament de l'Ebre.

Primera versió del *mapa eòlic*

La manca de consens sobre les noves propostes per a la instal·lació de centrals eòliques va portar a la Generalitat de Catalunya a elaborar un document de planificació que regulés més detalladament la matèria. El document anomenat *Decret regulador de la implantació de l'energia eòlica de Catalunya i mapa d'implantació ambiental de l'energia eòlica a Catalunya* es va acabar coneixent popularment amb el nom de *mapa eòlic*, i feia una previsió del nombre d'instal·lacions de producció d'energia elèctrica d'origen eòlic que serien necessàries per assolir el 2012 l'objectiu de produir el 12% de l'energia elèctrica amb fonts renovables. Per altra banda, classificava el territori català en tres zones diferents en funció de la capacitat d'assumir la instal·lació de centrals eòliques, segons les estimacions del potencial eòlic i dels seus valors naturals, culturals i paisatgístics. Les zones incompatibles indicaven aquells territoris on no es podien instal·lar centrals eòliques (però no impedia fer-hi els vials d'accés ni les línies d'evacuació



La compatibilització entre la necessitat de promoure les energies renovables i l'impacte paisatgístic que ocasionen en els espais naturals, ha generat un important debat social. A la imatge un detall de la central eòlica de Trucafort, a cavall del Priorat i el Baix Camp. (Foto: Tarroja)



Vista parcial de la central eòlica de Trucafort. (Foto: Tarroja)

d'electricitat), les zones d'implantació condicionada permetien la instal·lació de centrals eòliques amb avaluació d'impacte ambiental positiva, i, finalment, les zones compatibles permetien la instal·lació de centrals eòliques sense cap mena de restricció.

El document, que cercava el consens entre els diferents agents implicats, va ser però rebutjat per les plataformes, les quals consideraven que el mapa eòlic permetria la instal·lació de centrals eòliques en espais d'alt valor natural, cultural o paisatgístic, o fins i tot dins de zones incloses al PEIN, a banda de no incorporar criteris de densitat ni de distribució territorial de la producció i de basar-se en estimacions d'aprofitament eòlic poc fiables. Aquest document va anar acompanyat de polèmica, en filtrar-se a l'opinió pública un document elaborat per tècnics del Departament de Medi Ambient per encàrrec del Govern de la Generalitat de Catalunya mateix, que era molt més restrictiu amb les possibles localitzacions i preservava la totalitat dels espais inclosos al PEIN, alhora que afirmava que amb les propostes de les empreses situades en espais amb baix interès natural, cultural o paisatgístic, es podia assolir el compromís del 12% d'energies renovables per al 2012.

En aquest context, el mes de març del 2001, el Parlament de Catalunya va rebutjar el *mapa eòlic*, instant el Govern a elaborar un nou document amb criteris de conservació.

La versió final del mapa: un pla sectorial

El juny del 2002 es va aprovar la segona versió del Decret regulador de la implantació de l'energia eòlica a Catalunya i mapa eòlic, que més tard es va traduir en el Pla territorial sectorial de la implantació ambiental de l'energia eòlica a Catalunya, amb la previsió d'instal·lar per a l'any 2010 entre 1.000 i 1.500 MW. Amb aquesta aprovació es donava caràcter normatiu a la qüestió eòlica i, en principi, s'havia de facilitar la tramitació dels projectes de centrals eòliques i garantir alhora la conservació dels valors naturals, culturals i paisatgístics del territori català. Des de les plataformes es va tornar a rebutjar aquest pla, ja que consideraven que, tot i les millores proposades en matèria de protecció de determinats espais, encara quedaven àrees considerades compatibles pel pla que segons les plataformes necessitaven més protecció. A més es denunciava que el nou pla no implicava retroactivitat pel que feia a les centrals eòliques que ja es trobaven en fase de tramitació i que no s'ajustaven a les noves consideracions.

Disparitat de dades

A Catalunya, a la darreria del 2003, només hi havia instal·lades cinc centrals eòliques: Baix Ebre a Tortosa, amb 4,05 MW de potència instal·lada; Trucafort al Pradell la Teixeta (Priorat), amb 29,85 MW; Colladetes I i II i Calobres al Perelló (Baix Ebre), amb 50,13 MW i 12,7 MW, respectivament, i Mas de la Potra (Baix Camp), amb 2'6 MW. Són, però, nombrosos els projectes de centrals eòliques que han iniciat els tràmits administratius, especialment durant l'any 2003. En aquest sentit, segons l'Associació de Productors d'Energies Renovables (APPA), a la darreria del 2003 hi havia vint-i-nou centrals eòliques autoritzades que sumaven 933'79 MW de potència eòlica instal·lada (només algunes poques havien iniciat les obres) i vint-i-sis projectes de centrals eòliques en tràmits administratius que sumaven 691'3 MW de potència elèctrica instal·lada. Entre les centrals eòliques autoritzades i en tràmit farien un total de cinquanta-cinc projectes, amb una potència elèctrica instal·lada de 1.625'09 MW.



Per les seves dimensions, els aerogeneradors ocasionen un elevat impacte visual. (Foto: Tarroja)

La Coordinadora de Plataformes Meridionals va denunciar que les dades de l'APPA no coincidien amb les que hi havia al Registre Administratiu d'Instal·lacions de Producció Elèctrica en Règim Especial (REPE) del Ministeri d'Economia. Segons aquesta aproximació feta per les Plataformes, a Catalunya hi havia proposats 2.257 MW de potència elèctrica instal·lada, repartits en uns setanta-cinc projectes, quaranta dels quals se situaven a les comarques del Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre, que conjuntament sumaven aproximadament uns 1.400 MW.

Aquesta disparitat de dades va provocar nombroses crítiques entre els sectors ecologistes, que acusaven la Generalitat de Catalunya de manca de transparència a l'hora d'informar sobre el nombre i l'estat de les tramitacions de centrals eòliques.

A banda de l'oposició de plataformes i col·lectius ecologistes, els promotors es trobaven amb el problema, principal segons ells, de la connexió a la xarxa de transport i distribució elèctrica. Les pressions que estaven fent les grans companyies elèctriques a Red Elèctrica Española (REE) i Fecsa-Endesa, propietàries de la xarxa de transport i distribució, estaven dificultant als promotors la connexió de les centrals eòliques a la seva xarxa, motiu que en bona mesura explicava el retard en l'execució de la majoria de projectes.

Les aportacions de la comunitat científica

La comunitat científica també va intervenir en el debat sobre la implantació territorial de l'energia eòlica. En aquest sentit cal destacar la celebració d'una jornada i d'un curs-taller durant el 2003.

La jornada *Parcs eòlics i paisatge* va tenir lloc a Reus a l'abril del 2003 i va ser organitzada pel Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (demarcacions de Lleida, de Tarragona i de l'Ebre), l'Agrupació d'Arquitectes Urbanistes de Catalunya, la Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT) i el Màster de Paisatge de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC). Hi van intervenir diversos tècnics, membres de les plataformes (Plataforma Senan-Coordinadora Defensa de la Terra i Plataforma per l'Ús Racional de l'Energia Eòlica del Baix Ebre-Montsià), representants d'entitats ecologistes (IPCENA i Federació d'Entitats Ecologistes de Catalunya) i representants de l'Institut Català de l'Energia i de l'Associació de Productors d'Energies Renovables (APPA).

El curs-taller *El paisatge en l'ordenació i la gestió del territori: el mapa eòlic com a exemple* va tenir lloc a Tortosa el juliol del 2003, coordinat pel col·lectiu Territori Taller en el marc dels cursos de la Universitat d'Estiu de les Terres de l'Ebre (UETE), amb el suport del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (demarcació de l'Ebre), el Col·legi de Geògrafs, l'APPA, la Coordinadora de Plataformes de les Comarques de Tarragona l'Institut Català de l'Energia i l' SCOT.

Més informació:

www.gencat.net/mediamb/parcseolics/mapeol.htm
www.alvent.net
www.geocities.com/cescant/cataluna.html
www.appa.es/

28 Centrals eòliques a l'Alt Empordà



Al llarg del 2003 es comptabilitzen nou projectes per a la instal·lació de centrals eòliques a l'Alt Empordà. Aquesta comarca havia estat pionera, anys enrere, en la instal·lació de centrals eòliques a l'Estat.

A la comarca de l'Alt Empordà hi havia al principi del 2003 un total de nou projectes de centrals eòliques inscrites al Registre Administratiu d'Instal·lacions de Producció Elèctrica en Règim Especial (REPE), amb una suma total d'uns 79'2 MW (el 3'6% de Catalunya).

Aquesta comarca havia estat entre el 1984 i el 1995 l'única de Catalunya que tenia centrals eòliques. L'any 1984 la companyia ENHER (més tard integrada en el grup ENDESA), després d'arribar a un acord amb la Generalitat de Catalunya, va instal·lar a Garriguella la primera central eòlica d'Espanya. Es tractava d'un complex eòlic experimental de 0'12 MW constituït per cinc aerogeneradors de 0'024 MW de potència cadascun, que va quedar fora de servei l'any 1992.

La central eòlica de Roses

L'any 1990 va entrar en funcionament a Roses una segona central eòlica promoguda per la mateixa empresa com a continuació de l'experimentació realitzada amb l'anterior central. Aquesta segona central també va comptar amb suport financer de la Generalitat de Catalunya. En aquest cas es tractava d'una instal·lació de sis aerogeneradors (dos de 0'075 MW i quatre de 0'11 MW) de 0'59 MW de potència i amb una producció estimada de 1.200 MWh/any.

El 2003 dos dels sis aerogeneradors de la instal·lació estaven fora de servei. L'aprovació, a començament del 2003, del Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge del Parc Natural del Cap de Creus [87] va fer pensar que només es podria substituir part de la instal·lació de la central eòlica o incrementar-ne la potència o l'altura dels aerogeneradors si es reduïa la superfície total ocupada per la instal·lació. Endesa va declarar que estava estudiant la possibilitat d'instal·lar només dos aerogeneradors més potents que els actuals. Aquesta proposta va generar tot un seguit de reaccions, ja que, per una banda, el director general de Boscos i Biodiversitat, Pere Maluquer, es mostrava satisfet amb el plantejament de l'empresa, però, per l'altra, l'alcalde de Roses, Carles Pàramo, defensava el desmantellament total de les instal·lacions. L'Associació Amics del Cap de Creus-Parc d'Europa (ACPE) va presentar, durant el procés d'elaboració del Pla especial, una proposta sol·licitant la substitució de la central eòlica existent per una altra de més petita i moderna (d'entre quatre i cinc aerogeneradors) que s'hauria de situar al mas de can Causa, propietat del president d'ACPE, Rinaldo Muscolino. Els beneficis obtinguts, proposaven d'invertir-los en la gestió del parc.

Projecte de central eòlica de serra Tramuntana, al municipi de Portbou

D'altra banda, a l'Alt Empordà hi havia durant el 2003 altres propostes d'instal·lació de centrals eòliques en diferents estats de tramitació. La que es trobava en un estat més avançat era la central eòlica Tramuntana, situada al municipi de Portbou, que a la darreria de juliol tenia gairebé tots els permisos a punt. La proposta plantejava un total de disset aerogeneradors amb una potència de 22 MW. Aquesta iniciativa va topar amb dues situacions que van dificultar-ne l'inici de les obres. Per una banda, fruit d'una manca d'acord amb RENFE i FECSA-ENDESA, es plantejava la dificultat de connectar correctament amb la xarxa elèctrica que havia de fer possible l'evacuació de l'energia elèctrica produïda; de l'altra, la Institució Alt-Empordanesa per la Defensa i Estudi de la Natura (IAEDEN), entitat integrada a la plataforma Salvem l'Empordà, va presentar un recurs d'alçada en què al·legava l'afectació d'una zona PEIN que va deixar impugnada l'aprovació definitiva del projecte. La plataforma Salvem l'Empordà va declarar que l'objectiu final era demanar una moratòria urbanística que inclogués la implantació de centrals eòliques i esperar la redacció d'un Pla director territorial de l'Empordà [95] abans d'emprendre aquest tipus de projectes. Es declaraven favorables a la implantació de centrals d'energies netes però reclamaven la necessitat d'un pla director que definís el model territorial i el model energètic.

Projecte de central eòlica a la Jonquera

El 2003 també s'havia iniciat la tramitació de la central eòlica de la Jonquera amb una proposta de trenta-tres aerogeneradors i 49'5 MW de potència que serien instal·lats als colls de Portell, Teixò, Priorat i Panissars. L'Ajuntament, de Convergència i Unió (CiU), s'hi mostrava partidari i en va tramitar l'aprovació inicial tot i que preveia la realització d'una consulta popular (consulta telefònica, recollida de signatures a favor i en contra i referèndum) per decidir-ho definitivament. L'Ajuntament va explicar que la construcció de la central eòlica suposaria uns ingressos d'1,2 milions d'euros el primer any i de 180.000 els anys següents, i que es tractava d'una energia neta que compensaria el possible impacte visual de la instal·lació. La plataforma Salvem l'Empordà va presentar al·legacions tot i declarar que calia impulsar les energies renovables,

però s'inclinava a esperar que el Pla director territorial de l'Empordà definís la futura localització dels parc eòlics i el model energètic comarcal.

Central eòlica de Molinàs al municipi de Colera

A Colera es va presentar el parc eòlic de Molinàs, situat a la carena de les muntanyes entre Colera i Llançà. El projecte preveia la instal·lació de trenta-un aerogeneradors formats per torres tubulars de 55 m d'alçada i un rotor de tres pales de 52 m de diàmetre, de 850 kW de potència unitària, que suposaria una potència total de la central de 26,35 MW. Aquest projecte també va rebre l'aprovació inicial de l'Ajuntament de Colera, però la plataforma Salvem l'Empordà va presentar-hi al·legacions amb arguments com els descrits anteriorment.

Central eòlica de la serra de Tramonts

A la darreria d'any, l'empresa Iberdrola va fer una proposta de central eòlica per instal·lar vint-i-cinc aerogeneradors a la serra de Tramonts, entre els municipis de Biure, Boadella d'Empordà, Darnius i Terrades, a només 450 m del nuclis habitats. L'Ajuntament de Boadella d'Empordà va emetre un informe desfavorable per l'elevat impacte visual i ambiental. Els altres tres municipis consideraven que calia estudiar a fons la proposta abans d'emetre cap opinió. Encara no s'havien iniciat els tràmits administratius i el mes de desembre veïns de Darnius, Boadella, Biure i les Escaules es van reunir en assemblea de veïns en defensa del paisatge i la qualitat de vida dels seus pobles. Els veïns van distribuir un comunicat conjunt de l'assemblea on explicaven que la central eòlica provocaria impactes visuals i acústics i que a més afectaria el paisatge i el patrimoni cultural de l'entorn. En el comunicat es mostraven partidaris de les energies renovables, però consideraven que l'emplaçament no era adequat.

Més informació:

www.icaen.es/
www.gencat.net/mediamb/parcseolics/mapeol.htm
www.geocities.com/cescant/cataluna.html
www.salvem-emporda.org

SSG

29 Centrals eòliques a la Serra del Tallat



Al llarg del 2003 s'han fet públiques diverses propostes d'instal·lació de centrals eòliques a la serra del Tallat. Tots els municipis afectats, llevat del de Senan, es mostren a favor de la presència d'aerogeneradors a la zona. Diferents col·lectius socials i ecologistes alerten dels impactes que pot ocasionar l'excés de molins de vent a la serra.

La serra del Tallat forma part de la Serralada Prelitoral Catalana, entre les serres de Queralt i de Rubió, al nord, i la serra de la Llena i les muntanyes de Prades, al sud. La serra presenta unes alçades de més de 800 m (Tossal Gros, 804 m; Tossal de Suró, 831 m) i constitueix la divisòria entre el territori català d'influència climàtica mediterrània i el territori d'influència continental.

La serra del Tallat té uns 25 km de longitud, al llarg de la qual hi havia, a començament de l'any 2003 i segons la llista del Registre Administratiu d'Instal·lacions de Producció Elèctrica en Règim Especial (REPE), sis propostes per a instal·lar centrals eòliques, que conjuntament sumaven un total de 218 MW de potència elèctrica instal·lada i aproximadament uns cent quaranta aerogeneradors.

Durant el 2003 es van posar en marxa els tràmits administratius de tres de les sis propostes i van aparèixer al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) els respectius anuncis d'informació pública. La primera central va ser l'anomenada Coma Bertran (DOGC núm. 3.853, 28-03-2003), als municipis de Vallbona de les Monges i el Omells de na Gaia, a la comarca de l'Urgell. Es tractava d'un projecte promogut per l'empresa GERRSA per instal·lar onze aerogeneradors amb una potència elèctrica instal·lada total de 16'5 MW.

A la darreria de maig va aparèixer a informació pública (DOGC núm. 3.892, 27-05-2003) el projecte de la central eòlica les Forques, promogut per la mateixa empresa, que afectava els municipis de Forés i Passanant, a la comarca de la Conca de Barberà. Aquest projecte preveia la instal·lació de quinze aerogeneradors amb una potència total de 22'5 MW.



El projecte de la central eòlica de Coma Bertran preveia situar alguns aerogeneradors prop del poble de Senan. (Foto: Tarroja)

Finalment, a mitjan mes de juny va sortir a informació pública (DOGC núm. 3.907, 18-06-2003), el projecte de la central eòlica Montargull, als termes de Llorac (Conca de Barberà) i Talavera (Segarra), promoguda per la mateixa empresa i amb la intenció d'instal·lar quinze aerogeneradors amb una potència total de 29'7 MW.

El municipi de Senan rebutja la central eòlica de Coma Bertran

Els projectes de les Forques i Montargull, tot i que la tramitació va agafar per sorpresa els veïns, van ser ben rebuts pels diferents municipis afectats. En canvi, el projecte de Coma Bertran va aixecar una notable oposició al municipi de Senan (Conca de Barberà) que, tot i no estar implicat directament en el projecte, sí que es veia afectat pels aerogeneradors que es preveia d'ubicar al costat del nucli urbà, ja al terme municipal dels Omells de na Gaia. Des de Senan es queixaven que el projecte situava els aerogeneradors massa prop del nucli urbà, a uns 600 m, i que el l'impacte visual i acústic que comportaria seria molt important. Durant el procés d'informació, els veïns, agrupats al voltant de la Plataforma per Senan, i l'Ajuntament de Senan hi van presentar al·legacions amb aquests arguments. Des del Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC), també s'hi van presentar al·legacions que feien referència a l'impacte sobre el medi natural i el paisatge, a més d'afegir-hi aspectes vinculats amb possibles irregularitats urbanístiques. A la darreria d'abril, el Departament d'Indústria va informar que acceptaria part de les al·legacions presentades i que es plantejaria la conveniència d'obligar l'empresa promotora a reelaborar el projecte amb la condició que retirés en una altra carena els tres aerogeneradors més propers al nucli de Senan. Paral·lelament, des del mateix departament també s'anunciava el compromís d'estudiar un possible canvi d'emplaçament de la resta d'aerogeneradors.

A començament de setembre, des de la Plataforma per Senan es va denunciar que el Departament d'Indústria encara no havia contestat formalment les al·legacions referents al projecte de Coma Bertran i, davant la imminència de les



El nucli de Senan i, al fons, part de la Serra del Tallat on està projectada la central eòlica de Coma Bertran, ja en els municipis d'Omells de na Gaia i Vallbona de les Monges. (Foto: Tarroja)

eleccions municipals previstes per a la darreria de maig, van qualificar de maniobra electoral les promeses fetes per la Generalitat de Catalunya al final del mes d'abril. Paral·lelament també denunciaven que l'Ajuntament de Vallbona de les Monges (Urgell) havia informat públicament de la sol·licitud de l'empresa Energia Hidroelèctrica de Navarra SA per a instal·lar la central eòlica a la serra del Tallat. Aquest projecte, que també afectava el municipi de Passanant (Conca de Barberà), pretenia instal·lar un total de trenta-tres aerogeneradors amb una potència instal·lada total de 50 MW. Des de la plataforma s'alertava del perill de massificació d'aerogeneradors, ja que les dues centrals eòliques estarien pràcticament l'una al costat de l'altra.

Diversos sectors alerten del perill de massificació d'aerogeneradors a la serra del Tallat

Tot i que aquest conjunt de centrals eòliques, a excepció de la de Coma Bertran, tenia majoritàriament el consens dels municipis afectats, des del GEPEC i des de la Plataforma Salvem la Serra del Tallat s'alertava dels possibles problemes ambientals i paisatgístics que podrien ocasionar tantes centrals eòliques localitzades en un espai tan pròxim. S'alertava de l'alta densitat d'aerogeneradors, entre cent vint-i-cinc i cent cinquanta, que es podrien arribar a instal·lar si tots els projectes tiraven endavant.

També des de la Coordinadora per la Defensa de la Terra (CDT), formada sobretot per persones i col·lectius de les comarques veïnes de l'Urgell, les Garrigues, la Segarra, i la Conca de Barberà, es mostrava el rebuig al conjunt de centrals eòliques que afectaven aquest espai. Aquest col·lectiu va organitzar a la darreria d'octubre una taula rodona amb diferents partits polítics (PSC, ERC, ICV) on van posar de manifest els problemes que podria provocar la massificació d'aerogeneradors i els efectes negatius que podria tenir en la promoció i potenciació de la ruta del Císter, tan característica de la zona. Els tres grups polítics es van comprometre a presentar una moció conjunta a les diputacions de Lleida i Tarragona, donant suport al plantejament de la CDT d'aturar els projectes de centrals eòliques que havien iniciat els tràmits administratius i d'obrir una taula de debat amb totes les parts interessades. Amb la realització d'un debat d'aquestes característiques, des de la CDT pretenien obrir un procés de reflexió sobre quin hauria de ser el model de desenvolupament futur que es volia per al conjunt dels municipis de la serra del Tallat i de la vall del Corb.

A la darreria de novembre la Diputació de Lleida va aprovar, per unanimitat, una moció que reclamava a la Generalitat de Catalunya un ajornament de la tramitació dels projectes de centrals eòliques que afectaven la vall del Corb i la serra del Tallat fins que no es produís un debat social sobre la qüestió.

Dels diferents municipis afectats per la instal·lació d'aerogeneradors, només el de Senan s'hi mostrava, a la darreria del 2003, en contra.

Des del Consell Comarcal de la Conca de Barberà es va instar el Consell d'Alcaldes a buscar una posició unitària en el procés d'implantació de centrals eòliques a la comarca, a fi de trobar un punt d'equilibri que, respectant l'autonomia municipal, evités malmetre l'oferta de turisme de qualitat de la zona.

Més informació:

www.gencat.net/mediamb/parcseolics/mapeol.htm
www.alvent.net
www.geocities.com/cescant/cataluna.html

SSG

30 Centrals eòliques a la Terra Alta



El 40% de les centrals eòliques projectades a Catalunya durant el 2003 estaven previstes a la comarca de la Terra Alta. Els projectes més controvertits han estat el del massís dels Ports de Besseit i el de les serres de Pàndols i Cavalls. Els alcaldes defensen les centrals com a font d'ingressos i com a eina per al desenvolupament de la comarca, mentre que les entitats ecologistes en denuncien els impactes ambientals i l'excessiva concentració de centrals a la zona.

Els orígens del debat

El debat sobre la implantació de centrals eòliques a la comarca de la Terra Alta va començar l'any 1999, quan al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) es van incloure els diversos projectes de centrals eòliques que afectaven les serres de Pàndols-Cavalls i el massís dels Ports de Besseit.

Concretament, i per aquest ordre, van aparèixer al DOGC els projectes de centrals eòliques següents: Coll Ventós (Prat de Comte, DOGC 2.940, 28-07-1999), Pàndols-Fonteta (Pinell de Brai-Gandesa, DOGC 2.944, 3-081999); Pàndols-Ermita (Pinell de Brai-Gandesa, DOGC 2.948, 9-8-1999); Tossa del Vent (Prat de Compte, DOGC 2.949, 10-8-1999); Serra de Cavalls (Pinell de Brai, DOGC 2.995, 15-19 19999); Serra de Corrals (Prat de Comte, DOGC 2.995, 15-10-1999), i Foia-Terranyes (Alfara de Carles-Arnes, DOGC, 2.995, 15-10-1999).

L'any 1995 les empreses promotores havien iniciat els contactes amb els ajuntaments afectats i havien engegat també les proves amb mesuradors eòlics per comprovar la viabilitat de les instal·lacions.

Diferents entitats i grups ecologistes s'hi mostren en contra

Davant els creixents rumors sobre la possibilitat d'instal·lar centrals eòliques en aquests indrets, evidenciats amb l'aparició a informació pública de les primeres quatre centrals eòliques, l'agost del 1999 es va constituir la Plataforma per a la Protecció del Patrimoni Natural, Històric i Paisatgístic de Gandesa i la Terra Alta, que s'oposava a la instal·lació de centrals eòliques a les serres de Pàndols-Cavalls i al massís dels Ports de Besseit.

Els principals arguments de la plataforma eren la necessitat de preservar el paisatge, la contradicció que suposava el fet que el Govern de la Generalitat permetés la instal·lació de centrals eòliques en espais inclosos al Pla d'espais d'interès natural i els impactes negatius que aquestes instal·lacions podrien ocasionar en la promoció dels vins de la comarca.

A aquests posicionaments de la plataforma, s'hi va sumar el grup Workshop on European Battlefields Ebre 1938 (WEBE-38) que estava fent un estudi del patrimoni de la Batalla de l'Ebre a les comarques de l'Ebre. Aquest grup rebutjava la instal·lació de centrals eòliques tant en zones del PEIN, com en els llocs històrics on havia tingut lloc la batalla, i reclamava la protecció efectiva d'aquests espais.

També des del Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC), es va denunciar l'aparició de nombrosos projectes de centrals eòliques que afectaven el conjunt d'espais naturals més emblemàtics de les comarques de Tarragona.

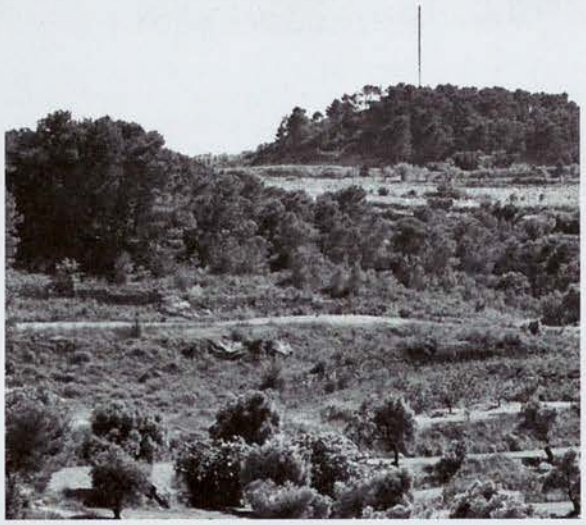
Les tramitacions iniciades el 1999 van continuar l'any 2001 amb l'inici dels tràmits per a la instal·lació d'un total de cinc centrals eòliques més. Es tractava majoritàriament de projectes que es localitzaven a la dorsal de la Terra Alta, al sector pla de la comarca. Per aquest ordre, al DOGC van aparèixer els projectes de les centrals eòliques següents: Coll del Moro I i II (Batea, Gandesa, Bot, DOGC 3.402, 5-06-2001); los Aligars (Prat de Comte, Pinell de Brai, DOGC 3.404, 7-06-2001); les Comes (Vilalba dels Arcs, DOGC 3.429, 12-07-2001); la CE Torre Madrina (Batea, Gandesa, Vilalba, DOGC 3.472, 13-09-2001), i la Fatarella (la Fatarella, DOGC 3.541, 27-12-2001).

Aquests projectes no van aixecar tantes crítiques com els anteriors, ja que es considerava que la situació que se'ls havia atribuït no generava un impacte visual i paisatgístic tan important.

Nous projectes de centrals eòliques a la Terra Alta

El 2003 es van presentar sis projectes més per a construir centrals eòliques: Vilalba dels Arcs (Vilalba dels Arcs, DOGC 3.819, 11-02-2003), Vilalba (Vilalba dels Arcs, DOGC 3.865, 15-04-2003), Corbera (Corbera d'Ebre, DOGC 3.869, 23-04-2003), Mudèfer I (Caseres i Batea, DOGC 3.891, 26-05-2003), Mudèfer II (Caseres i Bot, DOGC 3.891, 26-05-2003) i Tossa-Mola de Pascual (Prat de Comte i Pinell de Brai, DOGC 3.997, 9-10-2003). La majoria d'aquests projectes es tornaven a localitzar a la dorsal de la Terra Alta. La proliferació de projectes de centrals eòliques en aquest indret va provocar que des de la plataforma s'alertés de l'excessiva densitat d'aerogeneradors i dels problemes que això podria reportar per al paisatge de la vinya de la comarca, en un moment en què el sector es trobava immers en un important procés de transformació que prenia com a base la producció de vins de qualitat.

Així, doncs, la comarca de la Terra Alta tenia, a la darreria del 2003 i segons la llista de centrals eòliques apare-



A la darreria del 2003, la comarca de la Terra Alta comptava amb quinze projectes de centrals eòliques, la majoria localitzades a la dorsal de la Terra Alta, en els municipis de La Fatarella i Vilalba dels Arcs. (Foto: Territori Taller)

gudes al DOGC, un total de quinze propostes per a instal·lar centrals eòliques, que sumarien 564'25 MW de potència elèctrica instal·lada. Amb aquestes dades, la Terra Alta era la comarca de Catalunya amb més projectes i MW proposats, aproximadament el 40% de les propostes de centrals eòliques de tot el país.

L'estat dels tràmits administratius dels projectes

A partir de l'aprovació del Decret regulador de la implantació de l'energia eòlica a Catalunya i Mapa eòlic (juny del 2002), convertit més tard en el Pla territorial sectorial de la implantació ambiental de l'energia eòlica a Catalunya, es van descartar diversos dels projectes previstos perquè s'havien de construir en una zona incompatible amb la instal·lació de centrals eòliques. Aquest va ser el cas del projecte de la central eòlica de la Foia-Terranyes als municipis d'Arnes (Terra Alta) i Alfara de Carles (Baix Ebre), que proposava instal·lar cinquanta aerogeneradors, amb un total de 50 MW de potència instal·lada, en ple cor del massís dels Ports, a uns 1.100 m d'alçada mitjana. Per aquests mateixos motius també es van paralitzar els projectes de Pàndols-Fonteta (8'25 MW i onze aerogeneradors) i Pàndols-Ermita (9'75 MW i tretze aerogeneradors), tots dos proposats al PEIN de les serres de Pàndols-Cavalls entre els municipis de Gandesa i Pinell de Brai.

D'altra banda, de tots els projectes que havien iniciat els tràmits administratius, n'hi havia nou que es trobaven en una situació de tramitació administrativa més avançada. Aquests projectes eren els que el Departament d'Indústria havia autoritzat a partir de l'any 2001. Així, i segons l'anàlisi de la Coordinadora de Plataformes, a la darreria de l'any 2003 les centrals eòliques autoritzades sumaven un total de 326'75 MW de potència i 227 aerogeneradors.

Aquests projectes autoritzats, segons la localització que se'ls havia atribuït a la comarca, es podrien dividir en dos grups. D'una banda hi havia un total de set projectes autoritzats que s'havien de localitzar a la dorsal de la Terra Alta que avança des de la serra de la Fatarella, al nord de la comarca, fins a la serra de Pesells, al sud, i la serra de Botja, al sud-oest, passant pel coll del Moro. Aquests projectes sumarien un total de 300 MW de potència i cent noranta-dos aerogeneradors. D'aquests projectes, les plataformes territorials i el GEPEC, en demanaven una revisió de les densitats d'aerogeneradors, ja que s'entenia que l'execució de tots alhora suposaria una massificació que creuaria linealment la comarca de nord a sud, alteraria profundament el paisatge i posaria en risc la comercialització dels vins de la comarca, cada cop més associada a la qualitat paisatgística dels territoris productors.

Les altres dues centrals eòliques autoritzades que es trobaven en fase de tramitació administrativa avançada eren les de les serres de Pàndols i Cavalls, als estreps septentrionals del massís dels Ports, concretament als paratges de coll Ventós i Tossa del Vent, al municipi de Prat de Comte. Aquests projectes sumarien un total de 24'75 MW de potència i trenta-tres aerogeneradors. Tant la plataforma comarcal com el GEPEC s'oposaven radicalment a les dues centrals perquè consideraven que la localització en uns indrets d'alt valor natural com els que representaven el corredor natural entre el Parc Natural dels Ports i l'espai d'interès natural de Pàndols i Cavalls era inadequada.

A la comarca de la Terra Alta destacava el macrocomplexe eòlic que l'empresa Eolic Partners projectava al centre de la dorsal de la comarca, format per tres projectes diferents (Torre Madrina, Coll del Moro I i II i Vilalba dels Arcs) que en conjunt sumarien un total de 120 MW de potència elèctrica instal·lada i cinquanta aerogeneradors i constituirien una de les centrals eòliques més grans d'Europa, amb una inversió prevista de 139 milions d'euros.

Els posicionaments dels alcaldes

Des de la majoria d'ajuntaments implicats, la implantació de les centrals eòliques era entesa com un camí cap al desenvolupament de la comarca, com una font d'ingressos per als municipis i com una oportunitat per a crear llocs de treball.

A més afirmaven que es tractava d'una energia neta i no contaminant, compatible amb l'agricultura, i que, amb el temps, els habitants de la comarca acabarien considerant els aerogeneradors com un element més del paisatge.

També asseguraven que la instal·lació de centrals eòliques permetria millorar la xarxa elèctrica de la Terra Alta. Aquest era el posicionament dels alcaldes del Prat de Comte, el Pinell de Brai, Bot i Arnes (tots quatre de Convergència i Unió) i també el parer del de Vilalba dels Arcs (d'Unió per la Terra Alta (UPTA)).

Aquests posicionaments favorables eren rebutjats per la Coordinadora de Plataformes que afirmaven que no es podia plantejar el desplegament de l'energia eòlica en funció dels problemes de finançament dels ens locals i que convenia no barrejar els problemes de subministrament elèctric amb els de producció.

Problemes de les promotores per a desenvolupar els projectes i proposta de creació d'una nova línia elèctrica per evacuar l'energia procedent de les centrals eòliques

Com que un dels principals problemes amb què es trobaven les empreses promotores a l'hora d'instal·lar les centrals eòli-

ques era la dificultat de connectar-se a la xarxa elèctrica, en començar l'any 2003 es va decidir impulsar la creació d'una empresa, participada per la Generalitat de Catalunya i per les promotores mateixes, perquè construís una línia elèctrica que recollís tota l'energia produïda a les diferents centrals eòliques i la transportés cap a la subestació de Xerta (Baix Ebre).

Això va obrir un altre conflicte amb les plataformes i el GEPEC, ja que el traçat inicialment previst, d'uns 60 km, creuava la serra de Pàndols per la zona de la Fontcalda i afectava tant els espais naturals com l'entorn de la zona de l'ermita de la Fontcalda, pròxima als pobles de Gandesa i Prat de Comte. El GEPEC va presentar una bateria d'al·legacions al projecte, destacant l'impacte visual de la línia elèctrica projectada i l'afectació que podria tenir sobre les zones de cria d'espècies d'ocells amenaçades, en perill d'extinció i protegides. La proposta del grup ecologista per a evacuar l'energia elèctrica procedent de les centrals eòliques es basava en l'aprofitament de la xarxa elèctrica existent.

Finalment, al llarg d'una xerrada informativa convocada pel GEPEC i les plataformes comarcals, poc abans de les eleccions municipals del mes de maig, bona part dels alcaldes de la comarca i també el president del Consell Comarcal de la Terra Alta van assumir el compromís de demanar a la Generalitat de Catalunya una moratòria de tres mesos per poder disposar de temps per avaluar el projecte i determinar-ne l'impacte que l'execució podria tenir sobre el patrimoni natural i històric de la comarca.

Més informació:

www.gencat.net/mediamb/parcseolics/mapeol.htm
www.alvent.net
www.geocities.com/cescant/cataluna.html
Nel·lo, Oriol (Ed.), 2003, *Aquí no! Els conflictes territorials a Catalunya*, Barcelona, Editorial Empúries.

SSG

Centrals eòliques al Priorat i el Baix Camp

31



Tot i l'acord eòlic comarcal del Priorat, una sèrie de projectes d'instal·lació de centrals eòliques situats al límit amb el Baix Camp es troben en ple tràmit administratiu i posen en risc el paisatge que l'acord pretenia preservar. L'inici de les obres de la central eòlica del Collet dels Feixos genera malestar entre les plataformes i el GEPEC, que decideixen denunciar l'empresa promotora.

El 2003, segons la llista del Règim Especial de Productors d'Electricitat (REPE), les comarques del Baix Camp i el Priorat tenien propostes per instal·lar tretze centrals eòliques, amb una suma total de 334'5 MW de potència instal·lada. A aquests projectes se n'hi havien de sumar tres més que no constaven al REPE i que van iniciar la tramitació administrativa durant el 2003: la central eòlica de los Segalassos, entre els termes de Cornudella de Montsant (Priorat), Prades (Baix Camp) i Vilanova de Prades (Conca de Barberà), de 27 MW; i les centrals eòliques de Lo Vedat del Pany i les Forgues (31,2 MW), entre els municipis de Riudecols i Duesaigües (Baix Camp).

En total, doncs, hi havia setze projectes que, amb les dues centrals eòliques ja en funcionament (Trucafort i Mas de la Potra), suposarien més de 400 MW de potència elèctrica instal·lada a la zona.

La central eòlica de Trucafort, situada entre els municipis del Pradell de la Teixeta i la Torre de Fontaubella, al Priorat, i Colldejou i l'Argentera, al Baix Camp, es va construir en dues fases, entre els anys 1998 i 1999, i va comportar una inversió total de 4.750 milions de pessetes (28'5 milions d'euros). La primera fase constava de seixanta-sis aerogeneradors amb una potència elèctrica instal·lada de 14'85 MW, mentre que la segona la configuraven vint-i-cinc aerogeneradors amb 16 MW.

La central eòlica del Mas de la Potra, en funcionament des del 2002, consta de dos aerogeneradors amb una potència instal·lada de 2'6 MW i està situada al Coll de la Teixeta, entre els municipis del Pradell de la Teixeta, al Priorat, i Duesaigües, al Baix Camp.

L'acord eòlic del Priorat

A partir de la constatació de l'impacte paisatgístic de la central eòlica de Trucafort i davant l'allau de propostes que entre els anys 1999 i 2000 hi havia hagut per instal·lar més aerogeneradors, diversos agents polítics, econòmics i socials de la comarca del Priorat van signar l'any 2001 l'Acord comarcal per al desenvolupament de l'energia eòlica al Priorat, que comportava l'acceptació de dues centrals eòliques més. Aquest acord fou signat per la totalitat dels grups



Detall de la central eòlica del Collet dels Feixos, als municipis de Riudecols i Duesaigües (Baix Camp), i prop del Coll de la Teixeta, al límit de la comarca del Priorat. Poden apreciar-se els desmunts i talussos de les plataformes dels aerogeneradors i dels camins d'accés, particularment a la dreta de la imatge. (Foto: Tarroja)

polítics representats al Consell Comarcal (Partit dels Socialistes de Catalunya, Convergència i Unió i independents-FIC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), alguns alcaldes de municipis de la comarca i per diferents entitats adherides a la Plataforma per la Defensa del Patrimoni Natural del Priorat (PDPNP), com ara les dues denominacions d'origen, DOQ Priorat i DO Montsant.

Tot i l'existència d'aquest acord, que no tenia cap validesa jurídica ni influència sobre el planejament sectorial de l'energia eòlica, la PDPNP van instar durant el 2003 el Consell Comarcal del Priorat perquè sol·licités a la Delegació de Tarragona del Departament d'Indústria una llista completa de totes les propostes d'instal·lació de parcs eòlics que afectessin la comarca. Des de la delegació s'informà només de tres projectes: el de Trucafort (ja en funcionament), el de les Espadelles (a Margalef) i el de la Morera de Montsant. Des de la PDPNP es va acusar el Departament d'Indústria d'ocultació de dades o ineptitud, ja que es tenia constància de, si més no, quatre projectes més, algun dels quals havia tret a exposició pública durant l'estiu del 2003 el Departament d'Indústria mateix, com el de los Segalassos, que ja estava en funcionament, el del Mas de la Potra i dos més que afectaven la zona de Puigcerver (al límits d'Alforja i Riudecols, al Baix Camp, i Porrera, al Priorat).

Més projectes de centrals eòliques a l'entorn del coll de la Teixeta

Des de l'any 1999 els col·lectius socials i ecologistes estaven al corrent de l'interès de diverses empreses per instal·lar diverses centrals eòliques al voltant del coll de la Teixeta i ja hi havien mostrat el rebuig pels impactes paisatgístics que podien ocasionar. Durant l'any 2002 es va posar en funcionament la central eòlica del Mas de la Potra.

A la darreria de maig, l'Ajuntament de Riudecols va fer públic l'anunci de petició de llicència ambiental per a la construcció de dues centrals eòliques al terme municipal. L'empresa Tarraco Eòlica SA ho sol·licitava per construir i explotar la central eòlica les Forgues, mentre que Esbrug SL ho feia per a la central eòlica lo Vedat del Pany. Ambdós projectes també afectaven el municipi de Duesaigües, que les va anunciar públicament a mitjan mes de juny.

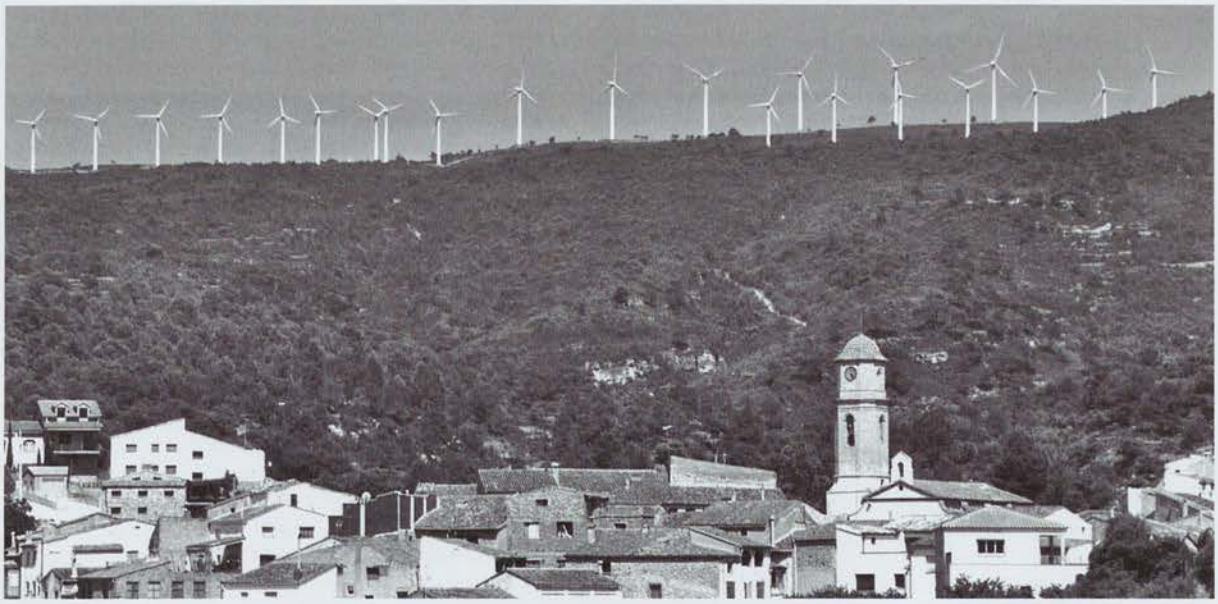
Immediatament, plataformes ecologistes del Priorat i del Baix Camp, junt amb el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC), es van posicionar en contra d'aquests projectes, argumentant que afectaven dos espais amb alt valor natural i paisatgístic. Aquests col·lectius van organitzar una xerrada informativa a Porrera (Priorat) per debatre sobre aquests dos projectes, recordant que el 2000 els alcaldes socialistes de Porrera i Riudecols i el grup socialista a l'Ajuntament d'Alforja havien signat l'Acord per a la preservació de les muntanyes de Puigcerver-Molló. En aquest acord es mostraven contraris a la instal·lació de centrals eòliques als espais naturals situats a la carena que separa els dos termes municipals i que es veien afectats per diversos projectes eòlics, entre els quals hi havia aquests dos que ara sortien a informació pública. Des de l'Ajuntament de Riudecols, governat pel mateix alcalde que havia signat l'acord, el socialista Pere Solanellas, es mostraven partidaris d'ambdós projectes.

D'altra banda, des de la intercomarcal d'ICV i a través del seu coordinador, Salvador Matas, s'anunciava que aquest compareixeria a l'Ajuntament de Riudecols per sol·licitar ser part interessada en la tramitació administrativa dels dos projectes i poder vetllar d'aquesta manera perquè se'n fes una tramitació correcta. Des de la Plataforma per a la Defensa del Patrimoni Natural i Cultural del Baix Camp s'iniciava una recollida de signatures a través d'un document on exposaven les crítiques al projecte. Els principals arguments contraris a aquestes centrals eòliques eren que afectaven uns espais amb alt valor natural i paisatgístic, que representaven corredors biològics importants i a més que afectarien l'entorn de l'ermita de Puigcerver. En darrera instància també es qüestionava la rendibilitat en termes econòmics de les centrals.

D'altra banda, durant el 2003 s'havien iniciat les obres de la central eòlica del Collet dels Feixos, al terme municipal de



Detall de la central eòlica de Trucafort, construïda entre 1998 i 1999 a cavall dels municipis del Pradell de la Teixeta, la Torre de Fontaubella (Priorat), Colldejou i l'Argentera (Baix Camp). La central consta de noranta-un aerogeneradors. (Foto: Tarroja)



El poble de la Torre de Fontaubella (Priorat) amb part de la central eòlica de Trucafort, al fons. (Foto: Tarroja)

Duesaigües, just al nord de la central eòlica del Mas de la Potra, on l'empresa Esbrug SL pretenia instal·lar-hi sis aerogeneradors amb una potència de 7'92 MW. Aquesta central havia finalitzat la tramitació administrativa el mes de juliol, tot i que les obres s'havien iniciat unes setmanes abans. Des de la plataforma del Baix Camp i el GEPEC es denunciaven les irregularitats en les obres de construcció d'aquesta central. Segons l'alcalde de Duesaigües, Sebastià Bondia, les obres que s'executaven comptaven amb els permisos corresponents des de feia dos anys, encara que des de la plataforma i el GEPEC denunciaven que no tenien constància de les autoritzacions, tot i ser-ne part interessada, i que les obres estaven causant uns impactes tan considerables a la muntanya que els van obligar a denunciar els fets davant el Departament de Medi Ambient.

Des del Priorat, la PDPNP també mostrava el rebuig a aquest projecte, ja que, tot i que no afectava cap municipi de la comarca, considerava que podia causar un fort impacte paisatgístic, tenint en compte que els aerogeneradors es podrien veure des de bona part de la comarca. S'entenia que la construcció d'aquesta central trencava un dels punts bàsics de l'acord comarcal, que era mantenir un paisatge de qualitat, fet pel qual les centrals eòliques s'havien d'ubicar en llocs poc visibles.

El projecte de central eòlica de los Segalassos

El 30 de juliol de 2003 va aparèixer al DOGC núm. 3.936 l'anunci d'informació pública per a la instal·lació de la central eòlica los Segalassos, al límit dels termes municipals de Cornudella de Montsant (Priorat), Prades (Baix Camp) i Vilanova de Prades (Conca de Barberà). Aquesta central, formada per divuit aerogeneradors i 27 MW de potència elèctrica instal·lada, estava impulsada per l'empresa Catalana d'Energies Renovables SL i es pretenia ubicar en els paratges de los Segalassos, Puig Ventós i la Castellona, entre els espais d'interès natural del Montsant, les muntanyes de Prades i la serra de la Llena. El GEPEC s'hi va posicionar en contra, argumentant que s'estava tramitant una central eòlica en un paratge per al qual el Departament de Medi Ambient estava tramitant la concessió de la declaració de parc natural. Per tot això, des del GEPEC i la PDPNP es va obrir un període de recollida d'al·legacions que es van lliurar a la darreria d'agost. Des del Consell Comarcal del Priorat també es van oposar al projecte, en coherència amb l'acord comarcal al qual s'havia arribat l'any 2001.

Paral·lelament al procés de discussió obert pels col·lectius socials i ecologistes, l'empresa va iniciar un procés de negociació amb els municipis afectats. A l'Ajuntament de Cornudella de Montsant, d'entrada s'hi van oposar, segons va declarar el seu alcalde, Josep Maria Castan (ERC), perquè aquest tipus d'instal·lacions no estaven previstes en les normes municipals, tal com ho va confirmar més tard la Delegació de Tarragona del Departament de Medi Ambient. Malgrat tot, des de l'Ajuntament no es volia prendre cap decisió sense informar els habitants del municipi i escoltar-ne l'opinió. El mes de desembre l'empresa promotora es va reunir finalment amb els tres Ajuntaments implicats per mirar d'arribar a un acord concret, si bé no es va aconseguir. Segons l'alcalde de Cornudella de Montsant, la realització d'aquest projecte incompliria l'acord comarcal, a banda de ser incompatible amb el nou model de desenvolupament que es pretenia impulsar des del nou Ajuntament, basat en el turisme, els serveis i l'aprofitament dels recursos naturals i d'al·legar que l'oferta de l'empresa promotora no era prou atractiva. L'empresa havia ofert als Ajuntaments uns 55.000 euros anuals i el 0'5% de la facturació, tot a repartir entre els tres municipis.

Més informació

www.alvent.net

SSG

32 Centrals eòliques als ports de Barcelona i Tarragona



La proposta de l'Ajuntament de Barcelona per instal·lar una central eòlica al port de Barcelona desperta l'oposició de l'Entesa Catalana per a una Energia Neta i Renovable, que posa en dubte la viabilitat del projecte. L'Ajuntament de Tarragona rebutja una proposta semblant per l'impacte visual que els aerogeneradors podrien provocar al front marítim de la ciutat.

La proposta al port de Barcelona

La demarcació de Barcelona tenia a començament del 2003, segons la llista del Registre Administratiu d'Instal·lacions de Producció Elèctrica en Règim Especial (REPE), tres propostes d'instal·lació de centrals eòliques, que en conjunt sumaven un total de 53'5 MW (el 2'4% de Catalunya).

A banda d'aquestes propostes, al començament del 2003, el grup municipal d'Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) de l'Ajuntament de Barcelona va proposar instal·lar una central eòlica, formada per entre set i quinze aerogeneradors d'1 MW de potència per unitat, al moll adossat i el dic de recer del port de Barcelona. La proposta es presentava després d'haver encarregat un estudi tècnic en què es confirmava la viabilitat del projecte. Amb aquesta iniciativa es pretenia seguir els passos d'altres ciutats europees com Copenhaguen, Amsterdam o Munic, on a més, els projectes eòlics s'havien realitzat en un marc de col·laboració entre cooperatives i l'Administració, a diferència de la tònica més generalitzada a Espanya on els projectes eòlics acostumen a ser finançats per les grans companyies elèctriques. Entre els avantatges que destacaven els promotors de la idea, hi havia el fet que es tractava d'una font d'energia neta que es podia instal·lar sense cap mena d'impacte sobre el medi natural –a diferència de moltes propostes de centrals eòliques d'arreu del territori català–, que podria esdevenir un símbol de la ciutat i que la inversió inicial es podria recuperar aproximadament en nou anys.

El mes d'octubre va ser l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, qui va anunciar públicament la intenció del Consistori de tirar endavant el projecte i qui va fer saber que ja s'havien instal·lat els mesuradors per ajudar a determinar el nombre d'aerogeneradors que havia de tenir la central.

Poc després d'aquest anunci, l'associació Entesa Catalana per a una Energia Neta i Renovable (ECENR) va qüestionar el projecte a partir d'un estudi que l'associació mateixa havia encarregat a tècnics de l'empresa Eurosolar i on s'afirmava que el projecte era difícilment viable des del punt de vista comercial per la manca d'intensitat de vent requerida.

Des de l'ECENR es va criticar l'Ajuntament per haver anunciat el projecte sense haver fet estudis de viabilitat previs prou fiables, i aconsellaven destinar els diners previstos per a la central a altres projectes eòlics situats en territoris més ventats. L'associació recordava que entre els anys 1995 i 1999 s'havien dut a terme estudis de viabilitat a la desembocadura del Besòs amb resultats poc favorables des del punt de vista de l'aprofitament eòlic.

D'altra banda, des del Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC), un dels més crítics amb el Decret i el Mapa eòlic aprovat per la Generalitat de Catalunya el 2002, es va donar suport a l'Ajuntament de Barcelona pel fet de defensar aquesta iniciativa, ja que, segons el grup ecologista, es demostrava que amb racionalitat es podia aconseguir la implantació d'una energia eòlica respectuosa amb els valors naturals del territori. Paral·lelament, el grup destacava la viabilitat del projecte, sempre que es rebaixessin les expectatives de l'Ajuntament.

La proposta al port de Tarragona

Per la seva banda, el grup socialista de l'Ajuntament de Tarragona havia presentat durant el 2003 un projecte per a instal·lar una central eòlica al port de Tarragona. El consistori tarragoní, governat per CiU va rebutjar la proposta al·legant que una instal·lació com aquesta podria comportar un impacte paisatgístic i estètic massa gran.

El grup ecologista GEPEC va recriminar a la darreria d'any l'actitud de l'Ajuntament tarragoní, ja que considerava que espais altament humanitzats com els ports eren òptims per a la instal·lació d'aquest tipus de centrals, on els impactes son més assumibles que si es construeixen en espais naturals.

Més informació:

www.espardenya.drac.com/pipermail/eco/2003-October/000039.html
www.amics21.com/pladeponent/foro/messages/357.html
www.alvent.net

SSG

Centrals eòliques al Coll de l'Alba

33



Les propostes per a la instal·lació de dues centrals eòliques al Coll de l'Alba topen amb l'oposició de la Plataforma per a l'Ús Racional de l'Energia Eòlica del Baix Ebre-Montsià, que alerta dels impactes que podrien ocasionar en aquest paratge. L'Ajuntament de Tortosa, tot i l'oposició social i la de dos dels socis de Govern (ERC i ICV), autoritza finalment la construcció del projecte de l'empresa Terranova Energy Corporation SA.

Al principi de l'any 2003, les comarques del Baix Ebre i el Montsià sumaven conjuntament, segons el Registre Administratiu d'Instal·lacions de Producció Elèctrica en Règim Especial (REPE), un total d'onze propostes de projectes de centrals eòliques, que representarien uns 372'6 MW de potència elèctrica instal·lada (el 29'6% de Catalunya).

Entre tots els projectes de les dues comarques, els dos que van generar més controvèrsia van ser els que les empreses Ecovent Parc Eòlic SA (48 MW i trenta-set aerogeneradors) i Terranova Energy Corporation SA (22MW i vint-i-tres aerogeneradors) pretenien instal·lar al paratge del Coll de l'Alba, situat al límit est del municipi de Tortosa, just tocant al municipi del Perelló, i on hi ha l'ermita del Coll de l'Alba. L'indret és especialment rellevant per als habitants de Tortosa, ja que s'hi celebren diverses trobades i actes religiosos i festius.

La Plataforma per a l'Ús Racional de l'Energia Eòlica del Baix Ebre-Montsià va mantenir al llarg de tot el 2003 un estira-i-arronsa amb l'Ajuntament de Tortosa, amb l'objectiu d'evitar la construcció de les dues centrals eòliques.

Pluja de recursos i al·legacions contra el projecte

A començament d'any la plataforma opositora va presentar gairebé dues mil signatures en contra dels projectes, al·legant motius mediambientals i paisatgístics, i plantejava la reubicació dels projectes en altres espais perquè resultessin menys agressius per a l'entorn. Al Consistori també recordaven l'acord de govern signat mig any abans entre el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) que fixava la paralització dels projectes. D'altra banda, la Plataforma Pro Parcs Eòlics, que comptava amb el suport de l'Associació de Productors d'Energies Renovables (APPA), va presentar cinc-centes signatures a favor dels dos projectes.

Poc temps després, l'Ajuntament de Tortosa va aprovar un recurs de reposició presentat per les empreses Terranova i Ecovent a l'acord plenari que prohibia la instal·lació de les centrals eòliques i anunciava alhora la desestimació de les al·legacions presentades pel Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) i l'imminent aprovació de la llicència ambiental per a tots dos projectes.

Crisi a l'equip de govern de l'Ajuntament per la concessió de la llicència

La llicència a la central projectada per Terranova Energy Corporation SA es va atorgar al mes de setembre, fet que va provocar una divisió dins de l'equip de govern tortosí (PSC-ERC-ICV), ja que des d'ERC i ICV (aquest grup amb la regidoria de Medi Ambient) s'hi oposaven. L'empresa va confirmar que, un cop autoritzades les obres, aquestes s'iniciarien tan bon punt comencés el 2004.

Des del GEPEC es va presentar un recurs de reposició a l'autorització, que més tard va ser desestimat per l'Ajuntament.

Continuen les queixes

D'altra banda, des de la plataforma contraria a la implantació dels parcs, es va presentar un recurs contenciós administratiu contra l'Ajuntament de Tortosa per aquesta aprovació, i confiaven poder paralitzar el projecte ja que, segons l'entitat, el Coll de l'Alba és l'hàbitat d'una parella d'àligues cuabarrades, espècie protegida per la Directiva Europea d'Aus.

Així mateix, la mateixa plataforma va presentar, durant el període d'exposició pública, al·legacions al POUM DE TORTOSA [105], en fase de redacció durant el 2003. Consideraven que el POUM era massa permissiu amb la instal·lació de centrals eòliques en sòl no urbanitzable i amb les al·legacions pretenien assegurar la conservació dels espais naturals singulars com el Coll de l'Alba. Des de la plataforma també s'instava l'Ajuntament a redactar un pla especial específic sobre l'energia eòlica i un mapa de capacitat acústica. A aquestes reivindicacions de la plataforma, s'hi va afegir l'Associació Amics dels Castells, que també demanava la paralització dels dos projectes fins que no es redactés el pla especial.

Al principi del mes de desembre i un cop desencallats tots els tràmits administratius pendents, l'Ajuntament de Tortosa va atorgar finalment la llicència d'obres definitiva a l'empresa Terranova Energy Corporation SA perquè construís la central eòlica de vint-i-set aerogeneradors a les partides del Coll de l'Alba, Mola Punxó i Mola Porquera. Aquesta aprovació va provocar una crisi dins l'equip de govern tortosí (PSC-ERC-ICV), ja que ERC i ICV van votar-hi en contra.

Davant d'aquesta aprovació, la Plataforma per a l'Ús Racional de l'Energia Eòlica del Baix Ebre-Montsià va anunciar que

portaria el cas als tribunals i que presentaria un recurs contenciós administratiu contra l'Ajuntament de Tortosa.

D'altra banda, i també en relació amb les propostes d'instal·lació de centrals eòliques a les Terres de l'Ebre, durant l'estiu es va conèixer l'interès de l'empresa Energia Hidroelèctrica de Navarra per instal·lar diverses centrals eòliques marines a tot l'Estat, una dels quals estava prevista al davant del delta de l'Ebre.

Més informació:

www.gencat.net/mediamb/parcseolics/mapeol.htm
www.alvent.net
www.geocities.com/cescant/cataluna.html
www.appa.es/
www.gepec.org/

SSG

Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès

34



L'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès modifica el projecte de construcció d'un Centre Direccional al terme introduint-hi una ampliació de l'espai reservat a zona verda i una reducció del parc d'habitatges previst inicialment.

L'any 1976 el Pla general metropolità va preveure la construcció de cinc centres direccionals a l'Àrea Metropolitana de Barcelona. El concepte de centre direccional és una idea procedent dels *piani regolatori* italians de començament dels anys seixanta, reinterpretada i adaptada a la realitat del Pla general metropolità de Barcelona. Els centres direccionals són noves àrees de centralitat per a la localització d'activitats terciàries, particularment de caire administratiu, cultural o de serveis.

Dels cinc centres previstos, el més important va ser el de Sant Cugat-Cerdanyola que es va constituir en un autèntic projecte de centre d'activitat econòmica i administrativa alternatiu a la ciutat central de Barcelona.

Situat a la plana del Castell, entre els nuclis urbans de Cerdanyola del Vallès i Sant Cugat del Vallès, seguint el curs de la riera Major entre el peu de la cara nord de la serra de Collserola i l'eix de la B-30, el Centre havia d'acollir la sortida pel nord del TÚNEL D'HORTA [10], esdevenint així un centre de primer ordre d'activitats i de comunicacions amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Constitució del Consorci i aprovació del Pla parcial del Centre Direccional

El 29 de maig de 2001, la Generalitat de Catalunya va fer públic l'acord de govern pel qual es feia efectiva la constitució del Consorci Urbanístic del Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès (DOGC 3409, de 14 de juny de 2001). Aquest nou organisme, integrat per l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès i l'Institut Català del Sòl (INCASOL), havia de desenvolupar el Pla parcial del Centre Direccional i les corresponents modificacions puntuals del PGM.

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona va aprovar definitivament el Pla parcial del Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès amb data de 17 de desembre de 2002.

Segons aquest pla parcial, l'àrea destinada al Centre Direccional i a l'ampliació del Parc Tecnològic del Vallès tindria les característiques següents:

Superfície total de l'àmbit: 342 ha
Espai màxim per a habitatges, indústria i oficines: 133 ha
Superfície mínima per a espais verds: 140 ha
Espai destinat a xarxa viària i protecció: 51,8 ha
Espai mínim per a equipaments: 17,8 ha

Les 342 ha del Centre Direccional, el 63% de les quals serien de propietat pública i el 37% restant de propietat privada, estarien destinades als usos següents:

Públic (215 ha)	*Privat (127 ha)*
42% verd públic	22% activitats
16% vialitat	10% habitatges
5% equipament públic	4% verd privat
	1% equipaments privats

La major part del sòl edificat es destinaria a localitzar indústries lligades a la producció de noves tecnologies, en un espai anomenat Parc de la Ciència i la Tecnologia, seguint la línia iniciada pel Parc Tecnològic del Vallès, que es consolidaria amb la futura implantació d'un laboratori de llum Sincrotró, en col·laboració amb la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB).

Queixes per l'impacte ecològic del projecte

La proximitat d'aquest centre direccional al peu de Collserola amb l'anomenada Via Verda (espai de connexió ecològica entre els espais naturals de Collserola i Sant Llorenç del Munt i amb la plana del Vallès) va provocar des d'un principi l'oposició de col·lectius i entitats preocupats pel progressiu aïllament dels espais oberts i naturals de l'àmbit metropolità.

El grup municipal d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) de Cerdanyola va presentar, el gener del 2003, dos recursos contenciosos administratius contra la modificació del PGM i l'aprovació del Pla parcial del Centre Direccional argumentant que, si bé com a grup municipal no s'oposaven a la construcció del Centre Direccional, sí que demanaven més presència de zona verda protegida per assegurar la connectivitat ecològica de Collserola amb la resta d'espais oberts del Vallès i més habitatge de protecció oficial en les promocions immobiliàries incloses en el projecte.

Canvis al Govern municipal. Canvis al projecte

Passades les eleccions municipals del maig del 2003, l'Ajuntament de Cerdanyola, fins aleshores governat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va passar a ser governat per una coalició formada per ICV, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Convergència i Unió

(CiU). El nou alcalde, Antoni Morral, va obrir una via de diàleg amb el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya per modificar els acords anteriors referents al Centre Direccional.

Aquest diàleg es va formalitzar amb la signatura d'un nou conveni entre el Consistori i la Generalitat amb què es van formular noves modificacions tant del PGM com del Pla parcial del Centre Direccional de Cerdanyola.

En aquest nou conveni, signat el 29 d'octubre de 2003 pel conseller Felip Puig i l'alcalde Antoni Morral, es va triplicar la superfície destinada a la Via Verda fins incloure més de 1,6 km^2, amb una amplada mínima de 1.000 m. Això va significar que prop del 50% del Centre Direccional es destinaria a zona verda. A més, es dedicarien 185.124 m^2, és a dir, més d'un 5% de la superfície total, a equipaments públics. El regidor de Territori del Consistori, Rafael Bellido, deixava clar que «la Via Verda és una zona verda, i per tant està protegida. No és una reserva de sòl per a un futur creixement de la ciutat». Cerdanyola deixava fixats així els seus límits d'expansió.

En segon lloc es va reduir el volum del parc d'habitatge privat previst, passant dels 5.100 habitatges que preveia l'anterior projecte als 3.300 de l'actual. Així mateix es va augmentar fins a un 35% l'habitatge social i es va passar dels 1.019 habitatges previstos al projecte inicial a 1.200. D'aquest habitatge de protecció oficial, un 25% ho seria en règim de lloguer. Tot i disminuir el parc d'habitatge, els edificis no variarien l'alçada i es dedicarien les plantes baixes a locals comercials.

En tercer lloc es van potenciar els usos industrials per a activitats científiques i tecnològiques. La major part d'aquest sòl industrial, integrat en el futur Parc de la Ciència i la Tecnologia, es destinaria a activitats tecnològiques. D'aquesta manera s'establia una connexió definitiva amb la UAB, que saltaria la barrera de la B-30 per integrar-se en el teixit urbà de Cerdanyola, fet que normalitzaria en termes de funcionalitat la relació del campus universitari amb el centre urbà de Cerdanyola del Vallès.

Més informació:

www.viaverda.dhs.org/index_centre_direccional.html
www.cerdanyola.info/

JBL

Consorci del Camp de Tarragona

35



El Consorci del Camp de Tarragona fa els primers passos en aprovar els estatuts, en triar el president i en dur a terme els primers encàrrecs d'estudis. L'objectiu del Consorci és esdevenir el portaveu dels interessos del Camp de Tarragona en totes les qüestions relacionades amb el creixement i el desenvolupament socioeconòmic de la zona.

Els antecedents: signatura del text de l'Acord institucional del Camp de Tarragona i la seva àrea d'influència

El 18 de maig de 2001 l'alcalde de Reus, Lluís Miquel Pérez, l'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, i el president de la Diputació de Tarragona, Josep Mariné, van signar al Palau Bofarull de Reus el text de l'Acord institucional del Camp de Tarragona i la seva àrea d'influència. Aquest text recollia les inquietuds d'aquestes administracions envers el desenvolupament i el creixement ordenat de les potencialitats socioeconòmiques del Camp de Tarragona i establia les bases per a la futura creació del Consorci del Camp de Tarragona i la seva àrea d'influència (CCT). El text constatava la necessitat de coordinar diverses actuacions entre les diverses administracions en un moment en què estaven planificades o començades un nombre considerable d'infraestructures, considerava que aquesta coordinació havia de reflectir l'expressió col·lectiva i institucional tant de les administracions com dels diversos agents econòmics i socials i concretava alhora que havia de servir per a superar els localismes.

D'aquesta manera es va acordar la creació del CCT com una entitat pública de caràcter associatiu voluntari i amb personalitat jurídica pròpia. Paral·lelament també es va acordar encomanar l'elaboració d'un programa coordinat d'actuacions per a diversos àmbits: infraestructures, mobilitat, medi ambient, desenvolupament sostenible dels sectors econòmics (indústria, turisme, agricultura), ocupació, immigració i seguretat ciutadana. La Diputació de Tarragona hauria de ser l'encarregada de gestionar i redactar els estatuts del Consorci i també hauria de fer-se càrrec de la tramitació, constitució i posada en funcionament d'aquests estatuts. Igualment hauria d'elaborar el programa coordinat de directrius i fixar-ne els objectius abans que acabés l'any 2001.

Segons es recollia en el text de l'Acord institucional, en principi formarien part del Consorci els Ajuntaments de Reus i Tarragona i la Diputació de Tarragona, possibilitant l'entrada d'altres administracions, especialment de la Generalitat de Catalunya i del Govern central. Per tal d'accelerar l'entrada en funcionament del Consorci es va decidir crear una comissió delegada per al seguiment de l'acord, que s'hauria de reunir com a mínim un cop cada dos mesos i que estaria constituïda per la Diputació de Tarragona, els Ajuntaments de Tarragona, Reus, Valls, Vila-seca, Salou, Cambrils, Constantí i Torredembarra, els Consells Comarcals del Tarragonès, el Baix Camp, l'Alt Camp, el Priorat, el Baix Penedès i la Conca de Barberà, l'Autoritat Portuària de Tarragona, les Cambres de Comerç de Tarragona, Reus i Valls, la Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA), la Unió General de Treballadors (UGT), la Comissió Obrera Nacional de Catalunya (CONC) i la Universitat Rovira i Virgili.

Aprovació dels estatuts i primers passos del Consorci

Durant l'any 2002 es van presentar els estatuts i es van obrir els períodes d'al·legacions corresponents per presentar-hi esmenes. Finalment el 16 de desembre d'aquell any, es va signar l'acta de constitució dels estatuts del Consorci, fet que va donar lloc al naixement formal del CCT. Els estatuts van ser signats per cent quatre institucions, entre ajuntaments, consells comarcals, Generalitat de Catalunya, Diputació de Tarragona, Universitat Rovira i Virgili, sindicats i associacions empresarials.

En aquell acte també es va aprovar la proposta de règim de funcionament i organització i de règim econòmic del Consorci, es va elegir Josep Mariné, president de la Diputació de Tarragona, com a president provisional de l'ens i es van fer les previsions de les principals actuacions per al 2003, entre les quals destacaven la col·laboració en l'elaboració del PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA [98], el desplegament dels treballs de la Comissió Sectorial per a la Immigració i les comunicacions i electrificació del Camp. També es va aprovar ubicar la seu provisional del CCT a l'edifici de la Diputació de Tarragona. Segons el règim de funcionament aprovat, la principal funció del CCT seria actuar com una veu única de tot el Camp de Tarragona amb vista a instàncies superiors i aconseguir, en cada qüestió, consensos que permetessin plantejar-les amb la màxima força possible i amb un esperit de benefici col·lectiu.

Al principi del 2003 es va establir un debat a diferents nivells sobre la xarxa de transport públic del Camp de Tarragona. Des de l'Ajuntament de Valls es reclamava la reactivació del Consorci de Transport del Camp, pendent d'aprovació dels estatuts. Al principi del mes de març els Ajuntaments de Reus, Tarragona i Valls van acordar els continguts definitius dels estatuts del Consorci del

Transport del Camp. Així mateix, es definien quines serien les prioritats del Consorci del Transport: redactar un pla de serveis, la integració tarifària, el pla d'infraestructures i un pla d'inversions. El 15 de març es constituïa definitivament el Consorci del Transport del Camp.

Les diverses opinions sobre el Consorci

Lluís Miquel Pérez, alcalde de Reus, apostava pel lideratge compartit al Camp de Tarragona i, sobre el CCT, opinava que havia de ser una plataforma de concertació al servei dels municipis del Camp i de tot el territori.

El Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) reiterava, al principi del 2003, la seva voluntat de formar part del CCT després de dues sol·licituds sense resposta. Segons l'entitat ecologista complien els requisits establerts pels estatuts i podrien aportar opinions constructives en relació amb les qüestions ambientals.

Des del sindicat agrari Unió de Pagesos (UP) es va proposar al CCT la creació d'un parc agrari dins l'àmbit territorial dels municipis que en formaven part. Així mateix van reclamar que aquesta proposta fos tinguda en compte en l'elaboració del Pla territorial parcial del Camp de Tarragona.

La Cambra de Comerç de Reus considerava que el CCT tenia massa pocs recursos econòmics per funcionar correctament.

Les eleccions a la presidència del Consorci

El mes de juliol el Consell Rector del CCT va convocar per al 16 de setembre eleccions per a escollir el president de l'ens. S'hi podien presentar tots els alcaldes membres, prèviament avalats per quinze signatures de membres del Consorci i amb el suport plenari del seu Ajuntament. Per aquelles dates es van adherir al consorci els municipis de Valls, Vespella de Gaià, Montroig del Camp i Riudoms. A mitjan estiu es va iniciar la presentació de candidatures per a optar a la presidència del CCT.

El primer en fer-ho va ser l'alcalde de Reus, Lluís Miquel Pérez, que va rebre el suport del plenari de l'Ajuntament, assumint el compromís de promoure els canvis necessaris en els estatuts per donar cabuda als partits polítics sense representació a l'ens. Les seves principals propostes per al CCT eren impulsar el Tramcamp (tramvia del Camp de Tarragona), les infraestructures viàries i la promoció econòmica de l'AEROPORT DE REUS [9]; impulsar l'Agenda 21 del Camp; la seguretat laboral i les polítiques d'ocupació, i l'elaboració i desenvolupament dels plans territorials sectorials de mobilitat, de sostenibilitat i de seguretat ciutadana.

L'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, que fins aleshores s'havia mostrat reticent a acceptar el CCT, també s'hi va presentar per acord unànime de tots els partits de l'Ajuntament després d'haver assumit diversos compromisos com ampliar la representació dels partits polítics a l'oposició i oferir participació i consens als municipis.

Davant de certes critiques que veien poc apropiada la realització de les eleccions perquè es confrontaven dues candidatures a un ens que es planteja com una eina de consens i perquè havien de tenir lloc en una data massa pròxima a les eleccions al Parlament de Catalunya, l'alcalde de Reus va iniciar els contactes amb l'alcalde de Tarragona per configurar una candidatura unitària. Tot i que en un primer moment l'alcalde de Tarragona s'hi va mostrar contrari, finalment va acceptar la proposta i els dos alcaldes van pactar la presentació d'una única candidatura, evitant d'aquesta manera la possible confrontació.

Finalment, el 3 d'octubre, Joan Miquel Nadal va ser elegit president, Lluís Miquel Pérez primer vicepresident i Josep Poblet, alcalde de Vila-seca, vicepresident adjunt, després d'acordar l'entrada al CCT dels partits polítics sense representació (ERC, ICV i PP) i l'ampliació de la Comissió Permanent de deu a onze membres per evitar empats en les votacions.

L'estructura del Consorci i les prioritats

Un cop celebrades les eleccions es van establir una sèrie de prioritats que calia afrontar de manera urgent. Aquestes prioritats eren la immigració, la prevenció dels riscos laborals, la unificació tarifària del transport, la seguretat i la planificació territorial.

Així mateix, tal com indicaven els estatuts, es va crear la Comissió Permanent, formada en primera instància pels alcaldes de Tarragona, Reus, Valls i Vila-seca, un representant de la Diputació de Tarragona, un de la CEPTA, un de la Cambra de Comerç de Tarragona, dos representants de consells comarcals i un representant dels sindicats. Joan Miquel Nadal va proposar d'ampliar la Comissió Permanent amb un representant de l'Ajuntament del Vendrell.

Els Ajuntaments de Cambrils i Salou i Comissions Obreres (CCOO) van criticar el procés electoral que s'havia seguit per a l'elecció del president en no sotmetre'ls a votació i també la creació de nous càrrecs sense consulta del plenari del Consorci. Al mateix temps, l'Ajuntament de Cambrils, en quedar exclòs de la comissió permanent, afirmava que abandonaria el CCT si no se'l tenia en compte.

El Consorci i l'aeroport de Reus

Les primeres actuacions del CCT van estar relacionades amb l'aeroport de Reus i la seva dinamització. En aquest sentit, es va encarregar a la Cambra de Comerç de Tarragona la redacció d'un informe sobre la viabilitat de la gestió privada de l'aeroport i d'un pla estratègic per a potenciar-lo. Una de les primeres decisions, presa el mes d'octubre, va ser apostar per situar l'estació del corredor del Mediterrani, anomenada Estació Central del Camp, al sud de l'aeroport de Reus.

La Cambra de Comerç de Reus afirmava que no s'havia reflexionat gaire aquesta decisió i considerava que el més convenient seria situar-la al nord, al costat de la terminal, ja que permetria una intermodalitat i una accessibilitat més bones per al conjunt de les comarques del Camp.

El posicionament de la Generalitat de Catalunya i el futur del Consorci

Després d'un temps de llarga gestació, el Consorci va arribar a una situació en què se'n reconeixia l'existència i un cert paper dins el context territorial del Camp. Tot i que en un principi la Generalitat de Catalunya s'hi va mantenir al marge, l'elecció de l'alcalde de Tarragona com a president de l'ens va coincidir amb una major implicació de la Generalitat en els afers del CCT. Tot i això, l'any 2003 va acabar sense saber quina seria

la integració dels municipis que havien quedat fora dels òrgans de govern, especialment significatiu en el cas de Cambrils que en el seu dia ja va mostrar certs recels, o quina estratègia conjunta caldria seguir en el futur per a dinamitzar l'aeroport de Reus o trobar la localització definitiva de l'Estació Central del Camp.

Més informació:

www.reus.net/ajuntament/consorcis/consorcis%20/acordinstitucional.html

SSG

36 Consorci per a la protecció integral del Delta de l'Ebre (CPIDE)



La lluita entre administracions a favor i en contra del transvasament de l'Ebre es trasllada al Consorci per a la Protecció Integral del Delta de l'Ebre (CPIDE), l'organisme encarregat de dissenyar, coordinar i impulsar les actuacions previstes al PHN. El Govern de la Generalitat intenta fer valer el seu vot de qualitat al Consorci per bloquejar el projecte. El Govern central respon modificant la llei del PHN per mirar d'evitar aquest possible bloqueig.

Orígens

El 6 de novembre de 2003, el Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya va aprovar, a través del Decret 290/2001, la constitució del Consorci per a la Protecció Integral del Delta de l'Ebre (CPIDE) i els seus estatuts.

La creació d'aquest organisme estava prevista a la disposició addicional desena de la *Ley 10/2001, de 5 de julio, del Plan Hidrológico Nacional*, titulada *Plan Integral de Protección del Delta del Ebro*. Es tractava d'una disposició introduïda per Convergència i Unió (CiU) i acceptada pel Partit Popular (PP) a canvi del vot favorable de CiU a l'esmentada llei. Aquesta disposició instava a elaborar el Pla integral de protecció del delta de l'Ebre (PIPDE), pla que, entre altres coses, havia de servir per a garantir les especials condicions ambientals del tram final del riu i del delta i per a definir el cabal ecològic que permetria mantenir aquestes condicions. Aquest pla s'havia de redactar en el termini màxim d'un any a partir de l'aprovació de la llei del PLA HIDROLÒGIC NACIONAL [97] i hauria de ser aprovat pel Govern central.

Estructura, membres i funcions

El CPIDE, segons la llei, havia d'estar presidit per la Generalitat de Catalunya, per això se'n va nomenar president el delegat de la Generalitat de Catalunya a les Terres de l'Ebre, Francesc Sancho. El CPIDE havia d'estar integrat a més a més per totes les administracions i entitats amb competències i interessos al delta de l'Ebre, com ara el Ministeri de Medi Ambient, la Generalitat de Catalunya, els ens locals, els usuaris i altres organitzacions socials.

El BOE 137 de 8 de juny de 2002 publicava una resolució de l'Executiu que aprovava el conveni de col·laboració entre l'Administració General de l'Estat i la Generalitat de Catalunya per a redactar el PIPDE i per executar i coordinar-ne les actuacions, tal com preveia la disposició de la llei del PHN. En la publicació del conveni es van incloure també els estatuts del CPIDE, que especificaven que els objectius eren redactar el PIPDE i executar, coordinar i impulsar les actuacions previstes en el pla. També s'anunciava l'estructura organitzativa de l'organisme, format, per una banda, per un consell executiu de caràcter directiu, amb dotze membres repartits paritàriament entre el Govern central (PP) i la Generalitat de Catalunya (CiU), però amb el vot de qualitat del president, i per un consell general de caràcter consultiu format per trenta-nou membres de les administracions i entitats.

Problemes per aprovar el PIPDE

Segons la llei del PHN, el PIPDE havia d'establir el cabal ecològic del tram final del riu, que s'hauria d'incloure al Pla hidrològic de la conca de l'Ebre. L'article 16 de l'esmentada llei especificava que no s'efectuaria cap derivació mentre no circulés pel riu, en els punts de captació, un cabal superior a la suma del mínim ambiental fixat al pla hidrològic de conca, més el corresponent a les concessions que hi havia aigües avall de la captació.

Tot i que el PIPDE hauria d'haver estat acabat a mitjan any 2002, els desacords entre el govern central i la Generalitat de Catalunya en van provocar l'endarreriment. Des de la Generalitat de Catalunya el president del consorci Francesc Sancho va advertir diverses vegades al govern central que a través del CPIDE, on tenien majoria, podrien bloquejar el PHN endarrerint o fins i tot impedint l'aprovació del PIPDE.

Tot i que el reglament de funcionament del CPIDE no explicitava que havia de ser aquest ens qui aprovés el PIPDE, des de la Generalitat se'n feia aquesta interpretació. Des del Govern central van advertir que la Generalitat no podria bloquejar el transvasament oposant-se a l'aprovació del PIPDE i que, independentment del que decidís el CPIDE, el document es presentaria al Ministeri de Medi Ambient per a l'aprovació definitiva del projecte de transvasament.

Des de la creació del CPIDE, la Plataforma per a la Defensa de l'Ebre (PDE) en va exigir la dissolució en entendre que es tractava d'un mecanisme compensatori que no impediria l'extracció d'aigua i la degradació del tram final del riu Ebre (PARC NATURAL DEL DELTA DE L'EBRE [88]).

Al principi del 2003, des de la Generalitat es va insistir que des del CPIDE es podria garantir la conservació del tram final del riu. El fet consistia a bloquejar el PIPDE si el Govern central no acceptava un cabal ecològic mínim de 135m³/seg. Tant des del Govern del PP com des dels partits d'esquerra catalans, es va titllar l'acció de la Generalitat d'electoralista tenint en compte la imminència d'eleccions municipals. Des de la PDE, a més, s'afirmava que amb els 135m³/seg no n'hi havia prou per a garantir

l'estabilitat del delta de l'Ebre ni per a impedir l'avenç de la falca salina (aigua de mar que penetra riu amunt), i es defensaven uns cabals ecològics per damunt dels 300m³/seg.

Intent de bloqueig del CPIDE

Davant les amenaces del Govern de la Generalitat, el Govern central es va plantejar dissoldre el CPIDE per evitar el bloqueig del transvasament de l'Ebre. Les diferències entre el Govern de la Generalitat i el Govern central es van fer paleses quan els representants del Govern central no van assistir a la reunió convocada a la darreria d'abril pel president del CPIDE, Francesc Sancho, on s'havia de discutir el PIPDE i sobretot el cabal mínim. Segons els representants del Govern central, no es podia discutir el PIPDE, ja que aquest estudi encara no estava redactat. Per la seva banda, des de la presidència del Consorci s'afirmava que es disposava d'un esborrany sobre el qual ja es podia començar a discutir. El conseller de Medi Ambient, Ramon Espadaler, va convocar una nova reunió del Consell Executiu del CPIDE per a la darreria de juliol.

Negativa del CPIDE a discutir el projecte del PIPDE del Govern central

A la darreria de juliol la direcció del CPIDE va anunciar que el PIPDE ja estava enllestit i a punt per ser aprovat. El document, de nou volums i 2.250 folis, elaborat per la direcció del CPIDE, en mans del PP, s'havia de discutir i aprovar en una reunió del Consell Executiu del CPIDE convocada per la Generalitat de Catalunya. La reunió, que es preveia tensa entre els membres del PP i de CiU pel fet del cabal ecològic, es va tancar sense abordar la discussió del document perquè el president del Consorci, Francesc Sancho, va decidir retirar-la de l'ordre del dia. Des de la presidència del Consorci s'interpretava que el pla presentat no s'ajustava a l'encàrrec que s'havia fet. Aquesta decisió va ser valorada tant pel Govern central com per la PDE com una maniobra de distanciament de CiU en relació amb el PP davant la imminent celebració d'eleccions al Parlament de Catalunya. Segons Sancho, el PIPDE no es podia discutir perquè el projecte presentat no responia als mínims que hauria de complir, perquè no establia el cabal ecològic del riu Ebre i perquè proposava la creació d'una societat mercantil estatal que assumiria les competències del CPIDE i algunes competències de la Generalitat i dels ajuntaments. Amb aquesta argumentació, des de la Generalitat es pretenia fer revisar el PIPDE i, d'aquesta manera, endarrerir l'aprovació del projecte de transvasament.

El PIPDE presentat pels representants del Govern central proposava la creació d'una xarxa d'indicadors mediambientals que haurien de permetre determinar quina era la situació del tram final de l'Ebre, per establir-ne posteriorment el cabal mínim, que se situaria entre els 103 i els 143 m³/s. Així mateix, el pla preveia invertir 560 milions d'euros per executar-ne les actuacions previstes.

Controvertida aprovació del PIPDE al Consell General del CPIDE

Els representants del Govern central van instar al president del Consorci a convocar una nova reunió de la Comissió Executiva per discutir sobre el PIPDE. Aquesta reunió va tenir lloc a la darreria de setembre, i la Generalitat de Catalunya, fent ús del vot de qualitat del president del CPIDE, va rebutjar el document proposat, forçant-ne la reelaboració. A més, es va presentar un informe elaborat pels serveis jurídics de la Generalitat que considerava que el cabal ecològic projectat al PIPDE no s'ajustava a les previsions. Posteriorment a la reunió de la comissió executiva va tenir lloc el consell general, tot i que el president del Consorci el va dissoldre abans que es discutís el punt referent al PIPDE. Tan bon punt els representants pròxims a la Generalitat van haver abandonat la sala, la resta, propers al PP, van continuar la sessió i van aprovar el PIPDE. El director del CPIDE, Joaquim Fabra, va anunciar que estudiarien la validesa jurídica de l'acord, mentre que el president, Francesc Sancho, deia que l'acord no tenia caràcter vinculant.

La Generalitat denuncia un suposat intent del Govern central d'atorgar-se la competència per a dissenyar i aprovar el PIPDE

Després de la controvertida aprovació del PIPDE, el Govern central va decidir a començament de desembre modificar la llei del PHN per evitar-ne el bloqueig de la Generalitat. La mesura va consistir en una esmena a la Llei d'acompanyament dels pressupostos generals de l'Estat del 2004, que introduïa una modificació substancial en l'apartat referent a la darrera decisió sobre l'aprovació del PIPDE. Amb aquesta esmena, el Govern central passava a tenir competències directes en el disseny i aprovació del PIPDE, a través de la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE).

El Govern de la Generalitat en funcions va aprovar la interposició d'un recurs contenciós administratiu contra aquesta decisió i al mateix temps va amenaçar que sortiria del CPIDE. Per la seva banda, Joaquim Fabra afirmava que aquesta esmena no canviava res, ja que el CPIDE mai havia tingut capacitat per a definir el cabal ecològic, i que, a més, era la CHE la que sempre hi havia tingut la darrera paraula.

Més informació:

www.boe.es/boe/dias/2002-06-08/pdfs/A20769-20772.pdf

SSG

37 Contaminació atmosfèrica al Camp de Tarragona



La proliferació de diferents episodis de contaminació atmosfèrica al Camp de Tarragona fa reaccionar les administracions i els diferents agents implicats amb l'objectiu de millorar la seguretat de les indústries de la zona. Al llarg del 2003 s'han definit propostes encaminades a la prevenció i la correcció del problema, entre les quals destaca la creació d'un mapa d'olors i la instauració d'un grup de vigilància.

Els episodis de contaminació

La contaminació atmosfèrica al Camp de Tarragona, en gran part derivada d'un dels sectors d'activitat més importants de la zona, la indústria química, va generar diferents episodis de males olors no tòxiques de procedència industrial els darrers mesos del 2003. Des de la darreria d'abril fins a començament de juny, a Tarragona es van multiplicar aquests episodis. Si normalment de mitjana en un any es detectaven uns deu episodis similars, en un mes i mig diferents entitats ecologistes en van comptabilitzar aproximadament vint-i-quatre, dels quals només quatre es van donar a conèixer per part de l'Administració.

A mitjan mes de juny la planta de producció de polietilè de Down Chemical va tenir una avaria que es va traduir en un núvol de fum negre que va cobrir part de Tarragona. Una fuita d'amoníac a l'empresa Frigorífics Tarragona va generar un petit núvol irritant i molest al barri d'Icomar de Tarragona a la darreria de juliol i també hi va haver incidències a la planta Repsol, amb emissions de gasos a començament de setembre. Una fuita de productes tòxics a la planta Bayer a Vila-seca a començament de desembre va activar el Pla de Seguretat Exterior del Sector Químic de Tarragona (PLASEQTA). I per últim, uns quants dies més tard, una baixada de tensió elèctrica va provocar un curtcircuit a la planta de cogeneració de Repsol YPF, amb una concentració de SO_2 vint vegades superior a l'habitual.

Les queixes de les entitats ecologistes

Diferents grups ecologistes van manifestar la seva preocupació pels fets. És el cas de l'entitat Ecologistes en Acció. Aquest grup ecologista va elaborar un informe en què denunciava el funcionament irregular de les estacions de la Xarxa de Control de Qualitat que la Generalitat té al Camp de Tarragona (un total de nou estacions). Les estacions serveixen per controlar les emissions de contaminants legislats per la Unió Europea (UE), que a més no capten les olors emeses, en no ser tòxiquès. També van destacar la superació dels llindars per a la salut de les emissions d'ozó, de partícules en suspensió, del sulfur d'hidrogen i del monòxid de carboni. Davant d'aquest fet, grups polítics com el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) de Tarragona també es van mostrar crítics amb el mal funcionament d'aquestes estacions.

Una altra entitat ecologista, GEPEC, feia anys que denunciava les suposades problemàtiques derivades de les indústries químiques de la zona. Les seves denúncies se centraven en els excessos de contaminants emesos per les indústries, la manca de millores tècniques, la manca d'inversió en seguretat i altres irregularitats que consideraven que incidien sobre els nuclis de població més propers.

Tanmateix l'ens ecologista l'Escurçó de Tarragona també es va manifestar en aquest sentit, i a la darreria d'any va demanar a l'Hospital de Reus i de Tarragona informació sobre les afeccions respiratòries per saber els casos de ciutadans afectats per problemes respiratoris que havien estat atesos a la sala d'urgències.

Les administracions i els diferents actors implicats cerquen solucions conjuntes

Davant dels fets, l'Associació Empresarial Química de Tarragona (AEQT), l'Ajuntament de Tarragona, la patronal química, l'autoritat portuària, els sindicats i les associacions de veïns van decidir crear una comissió de seguiment, l'objectiu de la qual era unir esforços després de constatar que les actuacions individualitzades no donaven resultats.

Tanmateix, la Generalitat i els municipis de l'àrea d'influència del complex petroquímic de Tarragona (integrats al PLASEQTA) van acordar dissenyar un mapa d'olors que permetria detectar l'origen de les emissions de les pudors. Per realitzar-lo es tindria en compte la intensitat, la composició i les condicions meteorològiques. En primer lloc s'elaboraria un banc de dades que serviria com a base i tot seguit un equip de tècnics, integrats en una comissió, n'elaborarien el mapa a través de la identificació d'olors. Aquesta eina ja s'havia utilitzat uns anys abans, per primer cop a Espanya, al port de Barcelona.

El mapa es va començar a elaborar a la tardor i es preveia que necessitaria un període de temps d'entre deu i dotze mesos, segons va comunicar el delegat del Govern a Tarragona, Cèsar Puig. A més, va anunciar la necessitat de revisar el Protocol d'incidents menors firmat amb les empreses químiques, que exigia un compromís del sector quan s'hagués de fer una notificació d'emissions, buscant-hi més implicació. El mateix delegat del Govern va lamentar el buit legal que hi havia en l'àmbit de la UE quant a les males olors, a més de la falta de col·laboració de les empreses.

El regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Tarragona, Agustí Mallol, va manifestar que les empreses

que no seguissin el protocol ni demostressin una implicació davant els projectes i que realitzessin alguna emissió encara que no fos sancionable per la via administrativa serien castigades moralment amb la qualificació de *«non grata»*.

Al mateix temps, la Universitat Rovira i Virgili, que ja estava investigant en aquest àmbit, va donar a conèixer, en el marc d'una jornada que es va organitzar a la mateixa universitat a la darreria de juny, un mètode anomenat «nassos electrònics» (mesuradors) que serviria per a complementar el mapa d'olors, després de concloure la fase experimental i de comprovar-ne l'eficàcia.

Javier Bort, director general de l'AEQT, va anunciar la creació d'un grup de vigilància que estaria de guàrdia les vint-i-quatre hores del dia. El grup estaria integrat per tècnics i bombers de les empreses i actuaria amb l'Ajuntament per identificar les causes de males olors. Fins aquell moment les empreses havien signat un conveni pel qual es comprometien a informar voluntàriament sobre els incidents menors.

Més informació:

www.aeqt.com
www.gepec.org
www.ajtarragona.es/lajuntament/Plaseqta
Nel·lo, Oriol (Ed.), 2003, *Aquí no! Els conflictes territorials a Catalunya*, Barcelona, Editorial Empúries.

AJF

38 Debat Costa Brava



La demarcació de Girona del Col·legi d'Arquitectes presenta el programa del II Debat Costa Brava previst per a la primavera del 2004. L'objectiu del Debat serà posar al dia l'anàlisi crítica que es va fer l'any 1976, durant el I Debat Costa Brava, i realitzar l'anàlisi, la diagnosi i les propostes necessàries per garantir un futur sostenible per al litoral gironí.

L'anunci i presentació del Debat Costa Brava va anar acompanyat d'un seguit d'actes, presentacions d'estudis i exposicions que tenien per objectiu obrir un període de reflexió sobre el futur de la Costa Brava.

Així, el Col·legi d'Aparelladors de Girona va posar de manifest que, només l'any 2001, s'havien construït 1.543 nous habitatges entre Blanes, Lloret i Tossa de Mar. Un estudi del Laboratori d'Investigació en Turisme de la Universitat de Girona (UdG) va assenyalar que «el 1999 els municipis de la Costa Brava van experimentar el creixement d'habitatges més alt de la història i, en contra de l'opinió d'alguns ajuntaments, la construcció d'habitatge és perjudicial per al sector turístic». «Si perd la qualitat paisatgística, la Costa Brava ja no podrà oferir cap valor diferenciador respecte a d'altres destins turístics», opinava el professor de la UdG Josep Maria Espinet. «Les llicències d'obres s'han convertit en una font de finançament per als ajuntaments», va recordar el geògraf i director del Laboratori José Antonio Donaire.

També es va presentar el documental *Els límits de la Costa Brava* del cineasta empordanès Antoni Martí, que partia del treball de la geògrafa francesa Ivette Barbaza que als anys setanta havia presentat una tesi doctoral sobre les transformacions de la Costa Brava. Ivette Barbaza, ja nonagenària, apareixia al documental criticant la construcció desmesurada i demanant que no s'afegís «ni un gram de ciment més».

Les reflexions dels impulsors del Debat Costa Brava del 1976

En la presentació del programa del II Debat Costa Brava, que s'havia de celebrar a la primavera del 2004, hi van intervenir, entre d'altres, alguns dels impulsors de la primera edició del Debat el 1976.

El periodista Narcís Jordi Aragó va explicar que «al cap de vint-i-set anys, la majoria de les denúncies d'aquell congrés popular encara són vigents, i moltes de les seves propostes romanen inèdites». Tanmateix, es va mostrar satisfet de la presa de consciència col·lectiva i de les mobilitzacions populars, «que han aconseguit èxits molt considerables». Un altre dels impulsors d'aquell primer debat, Joan Cals, actualment catedràtic d'economia de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), va destacar que la Costa Brava seguia rebent fortes agressions i que es feia necessària una planificació amb visió general que moderés el creixement a la zona.

La presentació del Debat Costa Brava 2004

En la presentació del Debat que es va fer el mes d'octubre del 2003, es va anunciar el calendari previst, els temes que centrarien el programa i les fórmules de participació que es definirien.

El Debat tractaria el model de creixement del litoral gironí, l'ordenació del territori, la planificació supramunicipal i la moderació del creixement urbanístic. El desembre del 2003 es va presentar la pàgina web del Debat Costa Brava en què s'havien penjat les sis ponències inicials, a partir de les quals es va encetar el període de participació perquè tant ciutadans a tall particular, com institucions i associacions poguessin fer aportacions per a les sessions de debat que es farien entre el març i l'abril de l'any següent. Era voluntat dels organitzadors realitzar una reflexió territorial on tinguessin cabuda tant les aportacions dels especialistes com les dels ciutadans.

El debat pròpiament dit s'articularia entorn de tres grans blocs, que es correspondrien amb les tres primeres jornades. La primera hauria d'encetar el tema *un territori escàs i un paisatge fràgil*, partint de l'acceptació que, de la qualitat del territori i del paisatge, en dependria la demanda turística. En la presentació es va acceptar que quedaven pocs espais que conservessin els valors que el turisme havia apreciat inicialment i que l'actual saturació forçava la necessitat de preservació. En aquesta presentació inicial del Debat també es va demanar la protecció definitiva del paisatge com a referent històric, valor cultural i element de competitivitat de la Costa Brava. Aquesta jornada hauria de permetre formular «propostes encaminades a establir mesures correctores cap a la sostenibilitat» i definir àmbits supramunicipals de planejament.

El tema central de la segona jornada seria *Mobilitat i infraestructures: dèficit o risc* i l'objectiu seria definir criteris per a dissenyar xarxes de mobilitat i infraestructures adaptades a les característiques del medi i a les seves capacitats, partint de la premissa que la Costa Brava arribava a suportar, en temporada alta, una població trenta vegades superior a la permanent.

Per a la tercera jornada el tema proposat va ser *Model turístic: final d'etapa?*. L'objectiu era establir els reptes que s'ha-

vien d'afrontar els anys vinents per assegurar un desenvolupament responsable i sostenible. L'organització va declarar que entenia que la sensibilitat del territori i l'activitat que suportava «aconsellava evolucionar cap a un model que potenciés el paisatge com a valor cultural afegit».

La presentació del Debat Costa Brava 2004 va afavorir la presència dels temes proposats en els mitjans de comunicació

El diari *El Punt* va recollir les reflexions de tot un seguit d'alcaldes del litoral gironí que coincidien en la necessitat de transformar el model de creixement i d'ocupació del territori. L'alcalde de Lloret de Mar, Xavier Crespo, afirmava que l'entorn natural havia de ser un avantatge competitiu. Per a Josep Marigó alcalde de Blanes, els valors paisatgístics i del medi serien elements de dinamització. Jordi Soler, alcalde de Calonge proposava «parar màquines i planificar, aprendre dels errors, fer prevaler la qualitat per damunt de la quantitat, tornar als orígens de qualitat del paisatge» i Carles Negre, alcalde de Torroella de Montgrí, demanava «una nova estratègia de respecte envers els recursos naturals i culturals». També Xavier M. Sanllehí, alcalde de Castelló d'Empúries, constatava que «els nous reptes per resoldre serien posar límits al creixement, la correcta valoració dels espais agrícoles», i Carles Pàramo, alcalde de Roses afegia que «hem anat perdent qualitat paisatgística i identitat». Pilar Mundet, alcaldessa de Tossa de Mar, va afegir que «l'èxode del jovent és conseqüència de l'impacte econòmic del turisme, amb les precàries condicions laborals, l'estacionalitat i l'encariment de l'habitatge». Tanmateix, Josep Maria Guinart, alcalde de l'Escala afirmava que «encara que hi ha hagut molts canvis, des del cel, encara és un paisatge amable» i Pere Vila, alcalde de Llançà, va declarar que el 1976, després del I Debat Costa Brava, es van revisar els plans generals i s'hi va recollir parcialment l'esperit del Debat, el qual es va traduir en l'eliminació dels creixements en altura a primera línia de mar, en la proposta d'urbanitzar els volts dels nuclis urbans i en la preservació d'alguns espais naturals.

Les quaranta plataformes ecologistes de Catalunya i la Catalunya Nord, que s'havien reunit a Llagostera al mes de novembre a l'Assemblea en Defensa de les Terres Nord-Orientals, van voler participar en el debat públic presentant un document consensuat en què demanaven estendre la proposta de moratòria urbanística més enllà de la franja estrictament litoral, ja que la segona línia de costa estava registrant elevats índexs de construcció.

Des de la cooperativa agrícola Progrés Garbí, també es va manifestar la necessitat de fer evident que, més enllà de les àrees protegides, l'activitat agrícola contribueix a preservar el territori del litoral gironí.

El programa del Debat Costa Brava preveia celebrar la primera jornada a Roses el 5 de març de 2004, la segona a Palafrugell el 19 de març, la tercera a Blanes el 2 d'abril i finalitzar amb un debat últim, resum dels blocs temàtics, a Sant Feliu de Guíxols el 16 d'abril.

Més informació:

www.debatcostabrava.org

AOB i MHC

39 Depuradora del Delta del Llobregat



El juny del 2003 van finalitzar les obres de la macrodepuradora del Baix Llobregat, que s'havia començat a construir el 1999. La depuradora, que a finals d'any ja funcionava a ple rendiment, s'afegeix a les més de tres-centes depuradores urbanes existents a Catalunya.

En termes generals, les depuradores milloren considerablement la qualitat de les aigües i possibiliten l'aparició de flora i fauna als rius degradats. La depuradora del Baix Llobregat és una de les depuradores més grans d'Europa. Ocupa una superfície de 41 ha i té capacitat per tractar un volum de 420.000 m³ d'aigües residuals al dia. Les aigües arriben a la depuradora a través d'una xarxa de 19 km de col·lectors que comencen a Santa Coloma de Cervelló i que es ramifiquen després per tota la comarca. D'aquesta manera es calcula cobrir les necessitats de dos milions de persones residents a Cornellà, el Prat, Esplugues, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Boi, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Cervelló i Barcelona.

La depuradora del delta del Llobregat forma part de les inversions previstes al Conveni d'Infraestructures i Medi Ambient del delta del Llobregat, signat el 1996 per totes les administracions amb competències a la zona.

Una posada en marxa en tres fases

La depuradora havia d'entrar en funcionament en dues fases que havien d'anar seguides d'una tercera un cop ja funcionés a ple rendiment.

Primera fase

En la primera fase, el juny del 2002, la depuradora va iniciar l'extracció de les restes sòlides de les aigües com ara olis, greixos i objectes amb diàmetres superiors als 3 mm.

Inicialment la depuradora va ser explotada per l'empresa Depubaix SA, que en el futur l'havia de cedir a l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient (EMMA).

La depuradora del delta del Llobregat va significar una inversió de 260 milions d'euros, el 85% dels quals els va aportar el Ministeri de Medi Ambient a través dels Fons de Cohesió de la Unió Europea i el 15% restant, l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), organisme dependent de la Generalitat de Catalunya.

Segona fase

El juny del 2003 va entrar en funcionament la segona fase, que implicava el tractament biològic de l'aigua amb bacteris. Aquest tractament comporta la producció de fangs que un cop secs es poden tornar a fer servir, per a produir energia elèctrica que consumiria la planta depuradora. L'objectiu era aprofitar i reciclar un màxim volum de residus per fer que la instal·lació esdevingués allò que els responsables anomenen una macrodepuradora ecoeficient.

L'octubre del 2003 la depuradora ja funcionava al 100% i eliminava el 92% de la contaminació de les aigües i els sòlids en suspensió que li arribaven, és a dir, el màxim previst exacte i el volum que exigeix la normativa europea. Aquest bon resultat va permetre millorar la qualitat de les aigües del tram final del riu Llobregat i engegar la recuperació de les platges compreses entre el port de Barcelona i el massís del Garraf.

El 2005, la tercera fase

Es preveu que el 2005 entri en funcionament la tercera i darrera fase de la depuradora per finalitzar les actuacions i completar el cicle de l'aigua; una part de les aigües resultants, que fins l'actualitat s'aboquen mar endins a través d'un emissari submarí de 3,7 km de longitud, podran ser enviades riu amunt i, a partir de Sant Joan Despí, ser utilitzades de nou per al rec de conreus i de la via pública, per a les indústries o per mantenir el cabdal ecològic del Llobregat i frenar la salinització del delta.

L'Agència Catalana de l'Aigua també va presentar dos nous projectes per al 2005. El primer és el Pla de sanejament d'aigües residuals urbanes 2002 (PSARU 2002), que estableix el nivell de qualitat desitjable per a cada un dels rius catalans, afluents i rieres i alhora la solució detallada i el finançament inclòs que implicaria el sanejament de les aigües dels més de 3.600 nuclis de població de menys de 2.000 habitants. El segon programa, el Pla de sanejament d'aigües residuals industrials (PSARI 2003), complementa el primer i és el que vol donar resposta a la producció d'aigües residuals industrials.

Més informació:

www.depurbaix.com
www.mediambient.gencat.net/aca/ca/home/inici.jsp

MTL

Edició d'*Aquí, No! Els conflictes territorials a Catalunya* 40



El mes de juliol del 2003 es va publicar el llibre Aquí, no! Els conflictes territorials a Catalunya *dirigit pel geògraf Oriol Nel·lo. El volum analitza setze casos de conflictivitat territorial esdevinguts a Catalunya durant els darrers cinc anys. L'autor va presentar el volum no com una solució dels conflictes sinó com una contribució que ajudés a trobar les eines i els mitjans per a resoldre aquests casos en benefici de la col·lectivitat.*

El 9 de setembre de 2003 es va presentar a la Casa Elizalde de Barcelona el llibre *Aquí, no! Els conflictes territorials a Catalunya*, dirigit pel geògraf Oriol Nel·lo i publicat per l'Editorial Empúries amb el suport de la Càtedra de Geografia i Pensament Territorial de la Universitat de Girona.

L'objectiu central del volum va ser fornir elements per a la comprensió de les raons de la conflictivitat territorial a Catalunya, tot explorant les causes, la localització, la dinàmica i el resultat d'algunes de les controvèrsies que hi van tenir lloc els darrers anys.

Amb aquesta finalitat es va fer una tria de setze casos de conflictes territorials atenent tres criteris principals: temporalitat, distribució territorial i diversitat temàtica. Així, els conflictes analitzats, tot i provenir d'horitzons temporals més o menys remots, es van manifestar i van adquirir notorietat durant els cinc anys anteriors a la publicació del llibre. Aquest fet va permetre als autors analitzar els casos en una mateixa conjuntura política i social.

Es van escollir problemàtiques de cada un dels set àmbits territorials catalans que tenien en compte la globalitat del territori català. Finalment, es va evocar la diversitat temàtica dels conflictes territorials a Catalunya tractant aspectes relacionats amb l'energia, les infraestructures viàries i ferroviàries, l'aigua, els residus, els ports, la indústria, l'agricultura, el lleure, els espais oberts, els riscos ambientals i les problemàtiques socials lligades a la immigració, l'habitatge o la segregació social.

Les centrals eòliques de la Terra Alta [30], l'abocador de Cardona, la carretera Vic-Olot [21], el Camp de golf de Torrebonica [17], la línia elèctrica de les Gavarres, la urbanització de Gallecs [44], el port de Sant Feliu de Guíxols, l'ampliació de l'estació d'esquí de Vaquèira [47], el Pla hidrològic nacional [97], els incendis forestals a la Catalunya central [68, 69], l'abocament de purins [4] a les conques del Segre i del Ter, el Ferrocarril d'Alta Velocitat [51-61], la petroquímica del Tarragonès, els barris de l'Erm a Manlleu i la Mina a Sant Adrià de Besòs i l'espai de la Torre Negra [46] a Sant Cugat del Vallès van ser els setze exponents de conflictivitat territorial treballats per vint-i-tres autors, entre professors universitaris i col·laboradors, geògrafs en la majoria dels casos.

Els estudis de cas van anar precedits d'una introducció teòrica de Nel·lo en què, d'una banda, posava de manifest la manca d'estudis sobre la conflictivitat territorial a Catalunya i, de l'altra, defensava el treball no com a solució dels conflictes sinó com a contribució per a trobar les eines i els mitjans perquè aquests poguessin ser resolts en benefici de la col·lectivitat.

Recolzant-se en tres fets fonamentals, la creixent importància del lloc i de les identitats territorials, la crisi de representació i de confiança dels ciutadans respecte a les institucions i els partits polítics i el mal plantejament de les polítiques territorials efectuades a Catalunya durant els darrers anys, Nel·lo va coresponsabilitzar tant les administracions i les institucions polítiques com els diferents col·lectius i plataformes sorgides de la societat civil a l'hora de trobar una nova manera de governar el territori. Les institucions haurien de proposar nous models de reflexió i de decisió en aspectes territorials, ambientals i paisatgístics on la participació dels diferents col·lectius implicats, coneixedors del lloc i de la temàtica que s'ha de tractar, permetessin una presa de decisió deliberada i consensuada. D'altra banda, l'autor defensava que les plataformes cíviques vinculades a la defensa del territori haurien de mirar d'anar més enllà de l'oposició a projectes concrets i passar d'un posicionament de resistència a un altre de proposició, tot superant l'àmbit local i assumint el polític com a nou marc relacional amb les institucions.

La publicació d'*Aquí, no!* va coincidir amb una intensa atenció per part dels mitjans de comunicació als diferents conflictes territorials arreu de Catalunya i amb la voluntat de diferents col·lectius i plataformes cíviques de construir una nova cultura del territori tal com es va manifestar en la Primera Trobada d'Entitats en Defensa del Territori celebrada el mes de novembre a l'Alt Empordà i que va donar com a resultat el document de la Declaració de Figueres [119].

A banda del primer acte de presentació del llibre, presidit pel president del Parlament de Catalunya, Joan Rigol, i de les intervencions d'Oriol Bohigas i Oriol Nel·lo, el llibre va ser presentat, en diverses ocasions al llarg del 2003, en cada un dels set àmbits territorials catalans i en alguns dels escenaris de conflicte analitzats al volum.

També l'any 2003 es va publicar el llibre *Catalunya es revolta*, escrit pel periodista Xavier Garcia, en què es fa un exhaustiu repàs de les diferents lluites ecologistes esdevingudes al territori català durant els darrers trenta anys.

Ordenats per comarques, l'autor va ressenyar trenta-sis casos de conflicte territorial posant l'èmfasi en l'anàlisi dels col·lectius i organitzacions que van encapçalar cada un dels casos analitzats.

El mes de desembre del 2003 Oriol Nel·lo va ser nomenat secretari per a la Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Més informació:

Nel·lo, Oriol (Ed.), 2003, *Aquí, no! Els conflictes territorials a Catalunya*, Barcelona, Editorial Empúries.
Garcia, Xavier, 2003, *Catalunya es revolta*, Barcelona, Angle Editorial

JBL

Espai d'interès natural, Castell-Cap Roig

41



Amb el Decret 23/2003, de 21 de gener, s'aprova finalment la modificació del PEIN (Pla d'espais d'interès natural) per a incloure l'espai de Castell-Cap Roig com a espai independent. Al mes de juny s'aprova inicialment el Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge d'aquest àmbit.

El 1992, quan es va donar a conèixer el projecte d'urbanització de l'àrea de Castell-Cap Roig, grups ecologistes i socials de Palamós van formar la Plataforma Salvem Castell amb l'objectiu de protegir aquest espai. Aleshores van recollir trezte mil signatures de suport en quatre mesos. Aquest col·lectiu al·legava que era un dels pocs àmbits costaners no urbanitzats de la Costa Brava, proper a l'espai PEIN de les muntanyes de Begur, amb valors per a la connectivitat ecològica, valors naturals (un aiguamoll) i històrics (un poblat ibèric). La plataforma va comptar aviat amb un ampli suport social a Palamós, i va arribar a tenir representació dins de l'Ajuntament, des d'on, el 12 de juny de 1994, va forçar un referèndum en què el 70% de la població del municipi va donar suport a la protecció de l'àmbit.

El 1999 la Generalitat de Catalunya va adquirir les 76 ha de les finques del paratge considerades urbanitzables en el planejament de l'any 1992, per aproximadament 19,2 milions d'euros, i posteriorment se'n van iniciar els tràmits per a la protecció. Tanmateix, la promotora, Immobiliària Camo, va presentar diversos recursos que finalment va resoldre, el maig del 2001, el Tribunal Suprem, avalant una sentència anterior del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) a favor de la demanda de protecció de l'espai que havia interposat Depana.

L'any 2001 es va començar a tramitar la Modificació 5 (2001) del Pla d'espais d'interès natural: nova delimitació muntanyes de Begur. Incorporació del nou espai Castell-Cap Roig, que va ser finalment aprovada amb el Decret 23/2003, de 21 de gener, on es redefineixen els límits de l'espai i s'incorpora el paratge de Castell i el sector de Castell-Cap Roig com a espais independents número 145 del catàleg del PEIN.

El 28 de juny de 2003, el Departament de Medi Ambient va aprovar inicialment el Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge de Castell-Cap Roig (DOGC 3913). L'àmbit definit ocupa una superfície de 1.105 ha dins de la comarca del Baix Empordà: 427,9 ha terrestres i 677 de zona marítima compreses entre el cap Roig (als termes municipals de Palafrugell i Mont-ras) i Castell (Palamós), incloent-hi les illes Formigues. L'objectiu del Pla, que s'ha de desenvolupar en vuit anys, és preservar els sistemes naturals terrestres i marins d'aquest espai, ordenar-ne els usos i les activitats humanes a la zona i recuperar-ne els sistemes naturals degradats.

Les accions en el medi terrestre inclouen un pla tècnic de gestió i millora forestal per a les finques del paratge de Castell que la Generalitat va comprar; un pla de prevenció d'incendis; la regeneració de la riera d'Aubi, i la catalogació d'elements d'interès geològic. En el medi marí, es preveu realitzar un estudi preliminar per al seguiment de la biodiversitat marina, la senyalització de l'espai i la promoció de la reserva de les illes Formigues. Pel que fa a les infraestructures i l'ús de l'espai, es vol rehabilitar el Mas Sert per a ús públic; posar al dia la senyalització de la zona i l'adequació d'itineraris pedestres; ajustar l'ordenació del trànsit i de l'aparcament de la platja de Castell; aplicar mesures per a la integració ecològica i paisatgística dels tancaments de les finques privades i de les línies elèctriques, i millorar el camí de ronda. La inversió prevista per part de la Generalitat al Pla era de 300.000 euros i algunes de les accions s'havien de coordinar amb els ministeris de Medi Ambient, Agricultura, Pesca i Alimentació.



L'Ajuntament de Palamós va presentar una al·legació al document del Pla especial aprovat inicialment per a l'ampliació de l'espai natural protegit

L'Ajuntament de Palamós, governat pel PSC, Entesa i ERC, amb la intenció que el Pla especial de protecció de Castell-Cap Roig elaborat per la Generalitat tingués el màxim consens del municipi, va posar el document a consulta pública. Com a resposta es va presentar una sèrie d'al·legacions, entre les quals destaca la formulada per la regidoria de Medi Ambient i Patrimoni de l'Ajuntament de Palamós. Aquesta al·legació demanava que s'ampliés l'espai inclòs dins el PEIN de Castell-Cap Roig. L'Ajuntament volia ampliar les 195 ha protegides previstes que afectaven el municipi fins a prop de 400, a fi de garantir a llarg termini la conservació dels elements naturals, culturals i paisatgístics de la zona. L'ampliació proposada havia d'afectar les Serres, Mas Juny, s'Alguer i els plans del Mas Bofill, Mas Ros i Mas Xec, zones d'àmbit agrícola i forestal, i també la zona costanera de cap Gros i la punta de Sant Esteve. La proposta de l'Ajuntament de Palamós porta els límits del paratge fins a la carretera de la Fosca, la C-31, i el límit del polígon industrial de Vall-llobrega, amb l'objectiu d'anar més enllà de les zones costaneres i preservar també la fèrtil plana agrícola de l'Aubi, sempre amb la finalitat de garantir la conservació d'aquest àmbit i la connectivitat biològica amb els altres espais PEIN de la comarca, és a dir, les Gavarres i les muntanyes de Begur. Segons el regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Palamós, Josep Espadalé (Entesa), aquests espais formarien

una única unitat paisatgística i ambiental i estarien sotmesos al mateix tipus de pressions i problemàtiques que l'àrea protegida inicialment prevista.

El 6 de març de 2003, la plataforma ecologista Salvem el Crit va presentar dues instàncies al Departament de Medi Ambient i la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona reclamant la paralització del projecte de construcció d'uns habitatges situats dins el límit definit pel PEIN de Castell-Cap Roig, en el municipi de Mont-ras. Al mes de novembre la coordinadora Salvem el Crit, l'associació Arítjol, Salvem Castell, l'Agrupació Excursionista de Palafrugell i Salvem l'Empordà van decidir portar a la fiscalia la construcció dels habitatges. A més, també van preveure la interposició d'un recurs contenciós administratiu contra les esmentades obres. L'origen d'aquestes accions prové de l'aprovació el 2001, per part de l'Ajuntament de Mont-ras i de la Generalitat, d'un projecte en què es preveia construir quatre habitatges dins del límit del PEIN, el qual estava en tramitació. L'àmbit dels habitatges tenia, en aquell moment, una petita edificabilitat assignada. L'Ajuntament de Mont-ras va autoritzar la construcció d'aquests habitatges a canvi de l'adquisició de 10 ha de terreny forestal que van passar a ser zona protegida i es van sumar a unes altres 50 ha que l'Ajuntament ja havia comprat el 2002. Les entitats ecologistes van presentar instàncies al·legant que tant la Generalitat com l'Ajuntament havien aprovat el projecte tot i saber que el Pla especial de la zona, en redacció, no permetria l'edificació residencial. Van afegir també que aquests habitatges i les infraestructures associades tindrien un fort impacte en el corredor biològic de la plana de l'Aubi.

Més informació:

www.gencat.es:8000/mediamb/butlleti/be/be133.htm

MTL i MHC

Espai obert, Cinc Sènies

42



L'Ajuntament de Mataró aprova inicialment el Pla especial de millora rural i de desenvolupament agrícola de les Cinc Sènies, Mata i Valldeix. Grups de propietaris continuen reclamant la requalificació dels terrenys per construir-hi habitatges.

L'espai obert anomenat Cinc Sènies és un espai d'ús agrícola tradicional situat al municipi de Mataró (Maresme), a la frontera amb Sant Andreu de Llavaneres. En aquest espai, hi convivien l'any 2003 parcel·les que continuaven destinades a l'activitat agrícola amb d'altres que romanien buides sense cap tipus d'activitat.

Com a conseqüència de les nombroses pressions urbanístiques que l'espai havia rebut els darrers anys, col·lectius de pagesos afectats van iniciar, amb el suport d'altres representants de la societat civil, un seguit d'accions, entre les quals va destacar una tractorada de protesta. L'objectiu de les accions era aconseguir que l'Ajuntament es comprometés a protegir l'espai i el manteniment dels usos agrícoles.



La preservació d'un paisatge diversificat i ecològicament eficient fa que els espais agrícoles metropolitans –en la imatge l'espai de les Cinc Sènies, al municipi de Mataró– esdevinguin peces clau del planejament urbanístic. (Foto: Jornet-Llop-Pastor, Arquitectes)

L'Ajuntament decideix protegir Cinc Sènies

L'àrea de les Cinc Sènies havia estat una àrea urbanitzable programada al pla general del 1977, fins que es va treure del programa el 1992. El 1996, el nou pla general ja va declarar l'àmbit com a no urbanitzable i va prescriure la necessitat de redactar un pla especial de desenvolupament dels sòls agrícoles. Els estudis i treballs per redactar el Pla especial de millora rural i de desenvolupament agrícola de les Cinc Sènies, Mata i Valldeix es van iniciar l'any 1997 sota l'impuls de Salvador Milà com a regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Mataró.

Finalment, el 8 de maig de 2003 la Comissió de Govern de l'Ajuntament de Mataró (PSC-ICV-ERC) va aprovar els canvis del pla general del 1996 necessaris per a l'aprovació inicial del Pla especial de millora rural i desenvolupament agrícola de les Cinc Sènies, Mata i Valldeix i posteriorment va fer efectiva l'aprovació inicial del pla especial que ordenava i determinava els usos com a zona agrícola i afectava 440 ha, quasi un 20% del municipi. D'aquestes, 263 ha pertanyien a l'àmbit de Cinc Sènies i la resta als àmbits de Valldeix i Mata. La Comissió de Govern va aprovar el pla, tot i que la continuació de la tramitació l'hauria de fer el nou consistori, constituït després de les eleccions. El grup municipal de Convergència i Unió (CiU) que havia estat partidari de la protecció de l'espai, es va abstenir a la votació per desacords amb la manera com l'equip de govern havia aprovat el pla.

Els objectius del pla eren ordenar els usos de caràcter agrícola i lúdic que s'havien de desenvolupar en aquests espais. El pla incloïa una zona d'equipaments pròxima a la riera de Sant Simó i una xarxa d'itineraris per a vianants.

Part dels propietaris, agrupats en l'Associació de Propietaris de la Riera de Sant Simó, van presentar al·legacions al pla especial perquè consideraven injust que la majoria d'equipaments estiguessin situats prop de la riera, fet que comportaria l'expropiació de les terres a preu de sòl agrícola, i no a preu de sòl urbanitzable. Els setanta-tres propietaris afectats van encarregar un estudi en què es concloïa que el 55% dels veïns estaven a favor

d'urbanitzar l'espai. També argumentaven que urbanitzar l'espai podia contribuir a posar remei al dèficit d'habitatges de Mataró, dèficit que quantificaven en uns deu mil habitatges per als deu anys vinents. Les reivindicacions dels propietaris afectats van comptar amb el suport del grup del PP a l'Ajuntament.

El juliol del 2003 un col·lectiu de pagesos va constituir una associació sota el nom de Les Cinc-Sènies- Mata Valldeix i Rodalies de Mataró, amb l'objectiu de preservar l'únic espai agrari de la ciutat i fer front a les pressions urbanístiques que, segons els quinze pagesos fundadors, patia l'espai.

La Plataforma de Defensa de les Cinc Sènies, que també defensava l'espai agrari, va organitzar una jornada reivindicativa a la darreria de novembre, demanant que l'Ajuntament no cedís a la pressió urbanística. La secció comarcal del sindicat agrari Unió de Pagesos (UP) també va reclamar la protecció de l'espai i es va solidaritzar amb les reivindicacions dels pagesos afectats.

Altres col·lectius, com el partit de nova creació Candidatura d'Unitat Popular (CUP), es mostraven partidaris de protegir l'espai però no com ho havia fet l'Ajuntament. Afirmaven que el pla de les Cinc Sènies era insuficient i al·legaven manca de participació ciutadana en la redacció del projecte.

Malgrat l'aprovació inicial del pla especial, el desembre del 2003, els setanta-tres propietaris afectats van presentar una proposta per construir tres mil habitatges als terrenys no destinats a usos agrícoles. Els propietaris seguien reclamant a l'Ajuntament la requalificació dels terrenys i insistien que el nou projecte era compatible amb els usos agrícoles de la resta de l'espai.

Al final del 2003 s'estava pendent de donar resposta a les al·legacions que permetrien incorporar les possibles millores proposades per poder tramitar l'aprovació provisional.

Més informació:

www.mataro.org

AJF i MHC

Espai obert, entorn del Parc de l'Agulla

43



Una quinzena d'entitats signen la Declaració de l'Agulla per demanar la protecció de l'àmbit comprès entre l'actual parc de l'Agulla i el barri de la Rosaleda, a Sant Fruitós de Bages. La declaració reivindica el valor d'aquests terrenys com a espai lliure urbà i com a corredor biològic entre els rius Llobregat i Cardener.

El parc de l'Agulla està situat a un quilòmetre i mig al nord de Manresa, i es tracta d'un àmbit al voltant d'un embassament creat per recollir l'aigua procedent de la Sèquia (canal artificial que pren l'aigua del riu Llobregat a l'alçada de Balsareny passant per diversos municipis del pla de Bages fins arribar a l'actual parc de l'Agulla).

El 12 d'abril de 2003 va tenir lloc a Manresa una jornada de treball per debatre el paper que en el futur haurien de tenir els espais propers al parc de l'Agulla. L'acte fou convocat pel Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (delegació del Bages-Berguedà), el Col·legi de Geògrafs (Delegació de Catalunya), el Centre d'Estudis del Bages, la Institució Catalana d'Història Natural (delegació del Bages), el Col·lectiu Ecologista l'Alzina, l'Escola Universitària Politècnica de Manresa (EUPM-UPC), la Federació d'Associacions de Veïns de Manresa, la Federació d'Associacions de Veïns del Bages, la Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT), l'Agrupació d'Arquitectes Urbanistes de Catalunya, el Centre Excursionista Montserrat, el Centre Excursionista de la Comarca del Bages, Òmnium Cultural (delegació del Bages) i la Unió de Pagesos del Bages.

L'objectiu de la jornada era establir un consens ampli sobre el projecte de futur per als espais propers al parc de l'Agulla, dins el context del paper dels espais lliures en els sistemes urbans actuals, remarcant-ne els valors ambientals, agrícoles, forestals, paisatgístics i patrimonials. Al final de l'acte es van recollir les conclusions en un document que es va anomenar *Declaració de l'Agulla*. El document, que va ser signat per les entitats convocants, demanava la preservació de l'àmbit que hi ha entre l'actual parc i el barri de la Rosaleda, a Sant Fruitós de Bages, com a corredor biològic entre els rius Cardener i Llobregat i com a àmbit de lleure. Tot això es plantejava en un moment en què s'estava redactant el Pla territorial parcial de les comarques centrals i el Pla director del pla de Bages i en què també hi havia expectatives de modificar el planejament existent quant a la urbanització d'aquest àmbit.

La jornada va partir de presentacions de diversos professionals. Joaquim Sabaté, arquitecte, va xerrar dels parcs patrimonials; Carles Llop, també arquitecte, del sistema d'espais oberts de Lleida i Rufí Cerdán, geògraf, va presentar els treballs del Pla de paisatge de la comarca del Bages. Posteriorment, els participants van formar equips de treball per redactar el document final que, de manera sintètica, demanava la redacció i l'aprovació del planejament supramunicipal a la comarca del Bages, una moratòria sobre possibles requalificacions de sòls no urbanitzables i propostes i compromisos de les administracions per protegir l'àrea del parc de l'Agulla, evitant el pas per l'est de l'àmbit de la nova carretera que havia projectat la Direcció General de Carreteres.

Durant el mes de juliol, les diferents entitats que van signar el document van adreçar diverses peticions al secretari de Planificació Territorial de la Generalitat, Pere Torres. El mes d'agost la Generalitat de Catalunya es va comprometre a estudiar la possibilitat d'incorporar les propostes de la Declaració de l'Agulla en la redacció del Pla director del pla del Bages.

Més informació:

www.dembcncoac.org/bages-bergueda/DeclaracioAgulla.pdf

MTL i MHC

44 Espai obert, Gallecs



L'any 2003 l'Institut Català del Sòl (Incasol) va presentar una proposta per preservar el 85% de l'espai rural de Gallecs i edificar-ne la resta, unes 130 ha. La proposta de l'Incasol va trobar oposició en determinats sectors de la població local, que demanava que es preservés íntegrament l'espai.

Gallecs és un espai rural situat entre les comarques del Vallès Occidental i l'Oriental, amb una extensió de 735 ha, on habitaven unes dues-centes persones el 2003. Bona part d'aquest espai es troba al terme municipal de Mollet del Vallès, tot i que també afecta Parets del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Polinyà, Lliçà de Vall, Palau-solità i Plegamans i Montcada i Reixac.

L'espai obert de Gallecs ha estat definit d'emblemàtic i paradoxal alhora. Malgrat estar qualificat com a urbanitzable, és un paisatge congelat des de fa trenta anys i un dels espais oberts més importants de l'àmbit metropolità. La conservació de l'actual espai rural prové d'una expropiació de 1.372 ha, feta als anys seixanta, sota el concepte d'ACTUR (actuación urgente) per construir, al voltant de l'església romànica de Santa Maria de Gallecs, una ciutat de 150.000 habitants. El projecte, malgrat la necessitat d'habitatge de l'època, va quedar ajornat.

L'any 1981 un conveni entre la Generalitat de Catalunya, que era titular del sòl, i l'Ajuntament de Mollet del Vallès va permetre mantenir com a agrícola bona part de la superfície, mentre Mollet del Vallès urbanitzava el sector sud i altres municipis establien sectors industrials al nord i a la rodalia. Més tard la titularitat de l'àmbit va passar a l'Incasol (Institut Català del Sòl) amb la categoria genèrica de sòl urbanitzable no programat. L'únic municipi que sempre ha mantingut el sòl com a agrícola ha estat Parets del Vallès.

Durant la dècada dels vuitanta, i més intensament durant els noranta, les protestes ciutadanes i la fermesa de l'Ajuntament de Mollet del Vallès, municipi al qual pertanyen 656 del total d'hectàrees sense transformar, van permetre iniciar el procés de conservació de l'espai rural. L'any 1998 l'Ajuntament de Mollet del Vallès va tramitar l'aprovació inicial i provisional de la Modificació del Pla general de Mollet del Vallès i del Pla especial de protecció de l'àrea de Gallecs, però la Generalitat el va denegar. El 2001 es va iniciar la creació del Consorci de l'Espai Rural de Gallecs constituït pels Ajuntaments de Mollet del Vallès i Parets del Vallès. El consorci ha establert conveni amb la Fundació Territori i Paisatge, ha permès vincular l'espai a projectes com Life, Interreg i la XARXA DE CUSTÒDIA DEL TERRITORI [125] i ha promogut la tramitació del Pla d'ús públic, del Pla de gestió agrícola sostenible i del Pla de gestió i millora forestal. L'Ajuntament de Mollet del Vallès, un dels principals impulsors de la preservació de Gallecs, va presentar, però, una proposta per ubicar-hi un nou cementiri, que va ser rebutjada per seixanta-quatre entitats.

El març del 2003 es va presentar el llibre *Gallecs. Més de trenta anys de propostes i accions*, de Josep Gordi, geògraf i regidor d'urbanisme de l'Ajuntament de Mollet del Vallès, i Ramon Boter de Palau, geògraf.

La proposta de l'Incasol, de preservar el 85% de l'espai rural de Gallecs i edificar-ne la resta, presentada el 2003, va rebre les crítiques dels partidaris de la conservació íntegra i va afavorir que al final de l'any els municipis afectats sol·licitessin a la Generalitat una reunió per enllestir les bases per a la protecció definitiva d'aquest àmbit. Els municipis van coincidir a valorar Gallecs com un espai obert al servei de les poblacions que l'envolten i del conjunt de l'àrea metropolitana.

Més informació:

www.espairuralgallecs.net
Nel·lo, Oriol (Ed.), 2003, *Aquí no! Els conflictes territorials a Ctalunya*, Barcelona, Editorial Empúries.

MTL i MHC



Imatge de l'espai rural de Gallecs, entre el Vallès Oriental i el Vallès Occidental. La iniciativa popular ha trobat resposta en les institucions per tal de preservar i gestionar de forma sostenible aquest espai rural metropolità. (Foto: Jornet-Llop-Pastor, Arquitectes)

Espai obert, Pinya de Rosa

45



El Parlament de Catalunya aprova per unanimitat la catalogació de Pinya de Rosa (Blanes) com a paratge natural d'interès nacional aturant així un projecte d'urbanització que havia provocat mobilitzacions i recollides de signatures en contra.

Pinya de Rosa és un espai obert situat dins el terme municipal de Blanes, entre la platja i la urbanització de Sant Francesc, Cala Treumal i Santa Cristina. Consta de 55 ha, 1.000 m de costa, una extensa àrea forestal frondosa que arriba fins els penya-segats, un jardí botànic amb una de les col·leccions de cactus més importants del món i una masia de mitjan segle passat anomenada Masia del Sol. El conjunt constitueix el darrer vestigi de bosc del litoral de Blanes. La història de Pinya de Rosa es remunta al 1941 quan un estiuejant francès Ferran Rivière de Caralt va comprar la vinya de s'Agulla que va batejar amb el nom de Pinya de Rosa en homenatge a Joaquim Ruyra. L'escriptor havia aplegat el 1920 els escrits sobre la zona un a un en una obra que porta per títol *Pinya de Rosa*, en referència al nus mariner.

El projecte d'urbanització

El 2002, la promotora Nova Provet 2000 va fer una oferta als actuals propietaris, els hereus de Ferran Rivière per dur a terme un projecte d'urbanització que preveia la construcció d'uns tres-cents trenta habitatges, un hotel de luxe que havia d'aprofitar la Masia del Sol i un centre comercial. El mes de juny del mateix any es va constituir la plataforma ciutadana Salvem Pinya de Rosa, que en un sol mes va reunir set mil firmes en contra del projecte i les va presentar a l'Ajuntament de Blanes. L'equip de govern municipal va aprovar la suspensió cautelar de les llicències urbanístiques que afectaven el paratge durant un any, el mes de juliol del 2002. La plataforma va treballar per aconseguir el suport de tots els grups polítics presents a l'Ajuntament i va encomanar informes jurídics i ambientals. Els informes jurídics assenyalaven que en cas de protecció del paratge no seria necessari indemnitzar els propietaris a preu de sòl urbanitzable.

La protecció de Pinya de Rosa

El mes de febrer del 2003 es van iniciar els tràmits parlamentaris per a la protecció de l'àmbit, fet que es materialitzava amb la Llei 25/2003, de 4 de juliol, que declara paratge natural d'interès nacional la finca Pinya de Rosa, al terme municipal de Blanes. Es va incloure la creació d'un òrgan rector per gestionar el paratge integrat per l'Ajuntament, la Generalitat i la plataforma Salvem Pinya de Rosa i el termini màxim d'un any i mig per definir els nous usos permesos. El text aprovat recordava que la Costa Brava «ha patit i continua patint una pressió urbanística que posa en perill el model turístic basat en la sostenibilitat».

La catalogació de Pinya de Rosa com a paratge natural d'interès nacional hi atribueix una protecció superior al Pla d'espais d'interès natural (PEIN), en prohibeix la urbanització i obre la porta a una negociació entre els propietaris i la Generalitat per adquirir la titularitat de les finques. Els terrenys seran gestionats pel Departament de Medi Ambient de la Generalitat, la qual es va comprometre a destinar una partida anual per a comprar als propietaris el conjunt que forma Pinya de Rosa.

Després d'un any de mobilitzacions i més de divuit mil firmes recollides, la plataforma Salvem Pinya de Rosa va fer el mes de juny una festa popular per a celebrar la protecció de l'espai. Queda pendent de definir l'ús del paratge. La plataforma ha presentat diverses propostes: convertir la Masia del Sol en una escola de natura i en un casal d'estiu per a nens, netejar el bosc i els camins i aprofitar el compost i la llenya, fer visites guiades i senyalitzar els camins, etc.

Més informació:

www.blanesportal.com/pinyaderosa/htm

MTL i MHC

46 Espai obert, Torre Negra



Una resolució del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) permet la requalificació com a no urbanitzable dels terrenys de l'espai de Torre Negra, entre Sant Cugat del Vallés i el parc de Collserola, on la constructora Nuñez i Navarro tenia previst construir habitatges.

Vint anys enrere, la constructora Núñez y Navarro va adquirir, amb l'objectiu de construir habitatges, 150 ha agroforestals situades entre el nucli urbà de Sant Cugat del Vallès i el parc de Collserola, a l'àrea anomenada Torre Negra que estava qualificada al PGM (Pla general metropolità, 1976) com a sòl urbanitzable no programat.

El 1994 es va fer públic un manifest per a la defensa de Torre Negra, i des del 1995 diversos col·lectius de ciutadans, tècnics, grups ecologistes i partits polítics van treballar plegats en la Comissió de Seguiment per protegir Torre Negra i demanar la conservació d'aquest àmbit agroforestal de 300 ha.

Durant aquests deu anys, la Plataforma Cívica en Defensa de Torre Negra va realitzar contínues accions per a demanar la protecció de l'àmbit, va recollir deu mil signatures i va rebre l'adhesió de nombroses entitats i col·lectius. La plataforma va basar la campanya en accions de difusió, mobilitzacions i estudis que van posar de manifest la importància dels valors històrics, socials i paisatgístics de l'àmbit, i la seva situació estratègica a la vora del parc de Collserola.

El TSJC impedeix l'execució del projecte d'urbanització

L'1 de març de 2003, una resolució del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va denegar la petició formulada per la constructora Mont SA, propietat de Nuñez y Navarro, i quaranta-dos propietaris més de la zona, per a executar, amb caràcter provisional, la sentència anterior que els reconeixia el dret de tramitar el projecte urbanístic per transformar Torre Negra. La resolució judicial coincidia amb la voluntat de l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès de protegir l'àrea i els donava temps per a tramitar la requalificació. L'alcalde de Sant Cugat, Lluís Recoder (Convergència i Unió), va declarar que considerava que era «una molt bona notícia per a la ciutat», i, durant el mateix mes de març, l'Ajuntament de Sant Cugat va tramitar i aprovar la qualificació dels terrenys de Torre Negra com a no urbanitzables.

Les autoritats competents ratifiquen la requalificació dels terrenys. Queda pendent l'elaboració del pla especial de protecció de l'àmbit

El mes d'abril la Comissió d'Urbanisme de Barcelona va aprovar el canvi de qualificació fet per l'Ajuntament de Sant Cugat i posteriorment ho va fer la Comissió Territorial d'Urbanisme de Catalunya. El més d'octubre ho va ratificar el Consell Executiu de la Generalitat.

Lluís Recoder, alcalde de Sant Cugat, va declarar que la responsabilitat de protegir l'espai de Torre Negra superava l'abast local i havia de ser compartida amb altres administracions argumentant que es trobava a la falda del parc i que la conservació generaria un benefici comú. També considerava necessari implicar altres administracions en la compra dels terrenys per evitar les possibles reclamacions econòmiques que en poguessin fer els propietaris per mitjà de recursos judicials.

Les entitats i plataformes implicades en la protecció de l'àmbit van mostrar la seva satisfacció per la requalificació, que van entendre com el fruit d'un esforç col·lectiu de ciutadans, entitats i partits i com un precedent per a altres casos. Van valorar positivament també el paper que havien fet els mitjans de comunicació en tot el procés.

La Plataforma Cívica en Defensa de Torre Negra va declarar el mes d'abril que per completar les demandes del manifest per a la defensa de Torre Negra quedava pendent l'elaboració d'un pla especial de protecció que definís la gestió d'aquest espai i també va considerar desitjable l'adquisició pública dels terrenys per facilitar-ne la gestió i evitar la interposició de recursos judicials. En un comunicat, l'entitat es va fer ressò de la resta de projectes, que en la seva opinió continuaven significant una amenaça per a la conservació del parc de Collserola, com ara la carretera de Cornisa, el TÚNEL D'HORTA [10], el túnel de Sant Medir, l'ampliació del CENTRE DIRECCIONAL DE CERDANYOLA [34] i l'ampliació de la carretera entre els municipis de Sant Cugat i Cerdanyola que n'accentuaria l'aïllament i la fragmentació.

Polèmica entre l'Ajuntament i l'empresa constructora

La constructora Nuñez i Navarro i l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès van protagonitzar, els darrers mesos de l'any, una agra confrontació pública. El grup constructor va interposar una demanda davant el TSJC perquè l'Ajuntament havia venut en subhasta pública, per 29,7 milions d'euros, terrenys de l'àrea de Can Matas que només podien ser destinats a habitatge social. L'empresa constructora també denunciava que l'Ajuntament de Sant Cugat havia permès urbanitzar àmbits amb la mateixa qualificació que Torre Negra, com ara Can Solà i Costa del Golf. l'Ajuntament va informar que els terrenys venuts només suposaven el 21% del sòl edificable de l'àmbit, que els diners es destinarien a finançar inversió pública i equipaments i va declarar que aquesta demanda estava relacionada amb la impossibilitat d'edificar a Torre Negra.

Més informació:

www.ub.edu/palaeo/catalan/recerca.htm
www.viaverda.dhs.org/
www.adenc.org/

Nel·lo, Oriol (Ed.), 2003, *Aquí no! Els conflictes territorials a Catalunya*, Barcelona, Editorial Empúries.

MTL i MHC

47 Estació d'esquí de Vaquèira



Comencen les obres d'ampliació de l'estació d'esquí de Vaquèira cap a la vall d'Àneu. Grups ecologistes i excursionistes s'oposen des d'un bon principi a l'execució del projecte de l'empresa Baqueira-Beret, S. A.

L'estació d'esquí de Vaquèira està situada a l'extrem més oriental de la Vall d'Aran, al Pirineu de Lleida. L'empresa Baqueira-Beret S.A. explota des de l'any 1964 un dels dominis d'esquí més grans de la Península Ibèrica actualment amb gairebé 2.000 ha d'àrea per a esquiar, 93 km de recorregut de pistes, cinquanta-set pistes d'esquí, trenta remuntadors, cinc-cents tres canons de producció de neu artificial i 7 km d'esquí nòrdic. L'altitud de l'emplaçament va des dels 2.510 m (cota màxima) fins als 1.500 m (cota mínima), amb un desnivell de 1.010 m.

Els projectes d'ampliació

L'any 1998 es va presentar el projecte d'ampliació de les pistes d'esquí de Vaquèira cap a la vall d'Àneu (Pallars Sobirà). Dins de la vall d'Àneu, la major part de les actuacions estaven previstes a la vall d'Àrreu. La vall d'Àrreu, amb una orientació est-oest, és un corredor biològic que connecta el Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici amb els sectors nord del Massís de Beret i el Pirineu francès. La presentació del projecte, de gairebé 1.400 ha d'àrea d'esquí, més d'una desena de telecabines i pistes d'esquí amb una capacitat per a uns set mil esquiadors, estava precedida per actuacions anteriors. En primer lloc l'Ajuntament d'Alt Àneu va aprovar les normes subsidiàries de planejament, les quals permetien ocupar una part del sòl no urbanitzable de la zona i posar en pràctica esports d'hivern, amb la prèvia redacció d'un pla especial. Un any després, l'empresa Baqueira-Beret S.A. va realitzar una sol·licitud per redactar el Pla especial de desenvolupament cap a la Bonaigua/Muntanyó-Rialba i l'Ajuntament li va donar el suport necessari. El projecte va sortir a informació pública l'any 1999.

Durant aquest període hi va haver una forta pressió per part de grups ecologistes que defensaven l'espai i que van presentar centenars d'al·legacions. El juny del 2001 es va aconseguir la Declaració d'impacte ambiental desfavorable per part del Govern català.

En paral·lel es va crear la Plataforma pel Desenvolupament Sostenible del Massís de Beret, que agrupava les principals associacions de grups excursionistes (Centre Excursionista de Lleida, Federació Excursionista de Catalunya i Unió Excursionista de Catalunya) i reconeguts grups ecologistes de Catalunya i de la resta de l'Estat (com Associació d'Entitats Ecologistes de Catalunya, Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural,. Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de la Natura, World Wildlife Foundation-Asociación para la Defensa de la Naturaleza).

A mitjan any 2001 es va presentar el segon projecte d'ampliació de l'estació. Inicialment el projecte preveia una nova àrea d'esquí de 1.370 ha que va acabar en unes 700 ha després de la pressió que van exercir els grups ecologistes. Finalment, el projecte d'ampliació de l'empresa Baqueira-Beret S.A. preveia un nou complex amb disset pistes d'esquí, deu remuntadors i una capacitat de més de cinc mil esquiadors. A la darreria d'any es va obtenir la Declaració d'impacte ambiental favorable, emesa pel Departament de Medi Ambient del Govern català. El 2002 es a aprovar el projecte.

La vall d'Àrreu està inclosa dins del Pla d'espais d'interès natural (PEIN) de Catalunya del 1992, i a partir del 8 d'agost de 2003 va entrar a formar part del PARC NATURAL DE L'ALT PIRINEU [85]. A més la vall era candidata a entrar a la Xarxa Natura 2000, que és la futura xarxa d'espais protegits de la Unió Europea. Més endavant, la Generalitat la va excloure de la Xarxa Natura 2000 per la incompatibilitat d'un espai protegit amb la pràctica de l'esquí.

Des d'un primer moment, diverses associacions ecologistes es van oposar al projecte. Temien que l'augment dels accessos i la freqüentació de visitants i esquiadors que comportaria l'ampliació de l'estació poguessin afectar la flora i la fauna de la zona (ós bru, gall fer, perdiu blanca, llúdriga...), que fins al moment es mantenia gairebé verge.

L'octubre del 2002 la Plataforma Salvem la Vall d'Àrreu va convocar una caminada popular per rebutjar el projecte d'ampliació de l'estació d'esquí, que segons l'associació amenaçava una de les darreres valls verges dels Pirineus. La Plataforma per al Desenvolupament Sostenible del Massís de Beret va presentar una alternativa diferent a les presentades per part de l'empresa Baqueira Beret S.A. Plantejaven l'aprofitament del corredor de la vall de la Bonaigua, que és per on passa bona part de les infraestructures (carretera i dues línies elèctriques, telecadires i remuntadors de Vaquèira), per connectar el Pallars Sobirà amb Vaquèira. Malgrat les protestes, el traçat del projecte no es va modificar.

També es va realitzar una consulta popular que va donar com a resultat el suport majoritari dels veïns dels diferents pobles de la vall al projecte. Els veïns veien en l'ampliació una oportunitat per donar una embranzida econòmica a la

vall. Els alcaldes de la zona també n'estaven a favor, sempre que es tractés d'una ampliació respectuosa amb l'entorn.

A partir del 2003, el domini esquiable de l'estació d'esquí de Vaquèira es va ampliar cap a la zona de la Bonaigua (en direcció al Pallars Sobirà), amb tres telecabines i tres pistes noves, a més dels 5 km esquiables entre les cotes 1.500 i 2.510. També es preveia l'edificació d'un aparcament subterrani a la cota 1.500 de Vaquèira per a la temporada vinent. L'execució total del projecte estava prevista que trigués entre quinze i vint anys.

Tanmateix el 2003 es va redactar un pla d'ordenació turística que comptava amb els Ajuntaments de la Guingueta d'Àneu, Espot i també amb organitzacions empresarials i socials, per crear empreses a Esterri d'Àneu i per preservar les valls ocupades en gran part pel Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici i pel Parc Natural de l'Alt Pirineu.

Més informació:

www.baqueira.es
www.baqueiraberet.net
www.depana.org
www.ipcena.org
Nel·lo, Oriol (Ed.), 2003, *Aquí no! Els conflictes territorials a Catalunya*, Barcelona, Editorial Empúries.

AJF

48 Estació d'esquí i urbanització a la vall Fosca



Es presenta el projecte i s'inicien les obres per a la creació d'un complex turístic a la vall Fosca. La iniciativa, que inclou la creació d'una estació d'esquí, és ben rebuda pels habitants de la zona, però no per les entitats ecologistes que temen que ocasioni un fort impacte ambiental.

La vall Fosca està situada a la part septentrional de la comarca del Pallars Jussà, al Pirineu lleidatà, en un paisatge d'alta muntanya. La vall, integrada per dinou pobles (Aguiró, Aiguabella, Antist, Astell, Beranui, Cabdella, Castell-Estaó, Central Cabdella, Espui, Envall, Estavill, Molins, Mont-ros, Oveix, Paüls de Flamicell, la Plana de Mont-ros, Pobellà, la Pobla de Bellveí i la Torre de Cabdella), oscil·la entre els 1.000 i els 1.400 m d'altitud i està envoltada per muntanyes que s'apropen als 3.000 m.

El projecte Vallfosca Mountain Resort

L'any 1982 el Pla d'ordenació d'estacions de muntanya ja preveia una estació d'esquí a la vall de Filià, una de les valls que formen la vall Fosca. L'any 1998 l'Ajuntament de Torre de Cabdella va aprovar per unanimitat un conveni amb l'empresa Vallfosca Interllacs S.A. per promoure i desenvolupar un complex turístic a la vall. El mateix any es van iniciar els tràmits administratius corresponents, de manera que l'octubre del 2003 ja s'havien obtingut pràcticament totes les autoritzacions administratives per a desenvolupar el projecte. En paral·lel es van invertir uns 12 milions d'euros en la tramitació de llicències, la compra de terrenys i la redacció dels projectes, dels 100 milions d'euros en què s'estimava el cost total de la primera fase que preveia el projecte.

El 25 de novembre de 2003 es va fer públic el projecte de construcció del complex turístic Vallfosca Mountain Resort. El complex preveia construir una zona residencial, un camp de golf, un complex amb unes 2.400 places hoteleres, gairebé un miler d'habitatges nous, un palau de congressos, restaurants, una zona *spa-wellness*, una pista de gel i pistes d'esquí en un entorn d'alta muntanya.

El projecte presentat es fonamentava en quatre pilars bàsics: rendibilitat econòmica, preservació del medi ambient, integració en l'entorn i una orientació encaminada al client. La construcció de l'estació d'esquí preveia un domini esquiable de 3.400 ha, entre les cotes 1.800 i 2.600, i més de 40 km de pistes, amb una capacitat per a uns 3.500 esquiadors. S'hi accediria a través d'un telecabina fins a la cota 2.000 que connectaria el poble d'Espui amb les pistes. La previsió era que els equipaments lúdics funcionessin durant tot l'any. Tanmateix, es van preveure mesures per a reduir l'impacte ambiental del projecte: no construir la carretera d'accés a les pistes, soterrar totes les línies elèctriques, telefòniques i de televisió, fer servir gas natural com a font d'energia i regar el camp de golf amb aigües residuals depurades. El complex seria per a vianants i es crearia un aparcament subterrani amb una capacitat per a uns 2.200 vehicles.

Divisió d'opinions entre la societat civil

La posada en marxa del projecte va generar posicionaments a favor i en contra entre els diferents agents socials de la zona. L'entitat ecologista Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de la Natura (IPCENA) va presentar una denúncia per reclamar l'aturada del projecte i la protecció de l'espai en què es preveia ubicar l'estació d'esquí. Les administracions, però, van donar llum verda al projecte. Els impulsors del projecte van respondre destacant el respecte cap al medi ambient amb què aquest havia estat concebut. Responsables de l'empresa promotora asseguraven disposar d'estudis d'impacte ambiental a l'àrea del Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN), i també a tot el domini esquiable, a més d'estudis d'allaus, de canalització i d'àrees susceptibles d'inundacions. Igualment destacaven l'existència d'una comissió de seguiment, que des de feia anys, treballava en el cens de la flora i la fauna amb la intenció d'avaluar l'impacte que podria generar l'activitat d'esquí en aquesta zona i amb la finalitat d'establir-hi les mesures correctores corresponents. L'empresa també es comprometia a establir controls d'accés al complex per evitar massificacions.

En línies generals els habitants de la vall veien amb bons ulls el projecte que consideraven que podia ser una iniciativa molt positiva per revifar econòmicament la zona amb noves inversions i nous llocs de treball.

L'inici de les obres estava previst per a la primavera del 2004 amb la intenció de fer coincidir la inauguració amb la temporada de neu 2006-07. Més endavant, en una segona fase, l'empresa vol estendre el domini esquiable cap a les valls de Llevata i Rus, fet que permetria unir l'estació d'esquí amb la de Boí-Taüll. També està prevista l'explotació conjunta del telefèric de l'Estany Gento-Sallente (que ja funciona actualment), un dels accessos excursionistes al Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici.

Més informació:

www.ipcena.org
www.vallfosca.com
www.vallfosca.net

AJF

Euroregió de l'Arc Mediterrani

49



Propostes com l'Euroregió de l'Arc Mediterrani o l'Euroregió política dinamitzen el debat sobre la necessitat d'un impuls neoregional als territoris compresos entre el País Valencià, el sud de França, l'Aragó i les Illes Balears. Les propostes busquen compromisos institucionals per planificar i gestionar aquest àmbit territorial de manera més eficient en matèria d'infraestructures i desenvolupament econòmic.

Euroregió de l'Arc Mediterrani, Euroespai Llatí Central... han estat i són propostes de cooperació entre les administracions dels territoris valencià, balear, català, aragonès, andorrà, del Migdia Pirineus i llenguadocians. Aquestes propostes, de geometries variables segons el cas, procedents de diferents sectors socials i polítics i amb objectius diferenciats, volen esdevenir la resposta institucional a la voluntat política de la Unió Europea (UE) de promoure la cooperació interregional. Els orígens, però, d'aquestes noves «aliances territorials» responen en gran mesura a estratègies de caràcter local només abordables des de l'escala interregional. L'articulació d'aquests nous territoris institucionals està protagonitzada bàsicament per les esferes local i europea. Els estats, però, es reserven bona part de les decisions en el repartiment de fons europeus destinats a la cooperació interregional.

Els interessos de cadascuna de les propostes poden arribar a ser ben variats. Hi ha propostes en què el principal aspecte és la creació d'infraestructures per al desenvolupament econòmic i industrial; en d'altres és el desenvolupament de la llengua, la coordinació de polítiques en matèria de gestió del territori o la promoció conjunta del turisme o, en una altre sentit, l'evolució cap a un model federal de l'Estat espanyol.

Catalunya ha estat, durant l'any 2003, protagonista de dues d'aquestes propostes: l'Euram o Euroregió de l'Arc Mediterrani, construïda sota criteris de racionalitat i funcionalitat econòmica; i l'Euroregió, proposada per Pasqual Maragall, de caire més polític, amb l'objectiu de crear una unió de caràcter federal de les regions que van formar la Corona d'Aragó proposant d'aquesta manera un model territorial de l'Estat amb més protagonisme per a les comunitats autònomes.

Els antecedents de les dues propostes

Els primers antecedents de la proposta d'Euroregió feta per Maragall els trobem en el Pacte de Tortosa del 18 de maig de 1869. Sota l'impuls del dirigent federalista Valentí Almirall, hereu del catalanisme de Pi i Maragall, es van reunir a Tortosa representants valencians, balears, aragonesos i catalans amb la intenció de vertebrar un sistema federal d'articulació de l'Estat. «A Espanya –deia Almirall– hi ha dues tendències ben marcades i diferents: la "tendència central" que ens porta a l'absorció, al predomini i a la imposició, i la "tendència de les regions de llevant" que ens porta a l'expansió, la llibertat i l'autonomia.» L'Euram, plantejada per Josep Vicent Boira des de l'Institut d'Economia i Empresa Ignasi Villalonga, reivindicava la creació d'una regió econòmica europea encapçalada pel País Valencià, Catalunya i Balears amb instruments de planificació i ordenació territorial conjunts basats en una xarxa de comunicacions nord-sud integrades amb la Xarxa Transeuropea de Transport. Aquest eix de comunicacions i activitat conegut com a Corredor mediterrani ja va ser plantejat per polítics i economistes de començament del segle XX. Personalitats polítiques dels anys trenta, com Ignasi Villalonga o Lluís Lucia, i economistes com Romà Perpinyà van defensar la connexió ferroviària, amb ample de via europeu, del port de València amb la frontera francesa, passant pel port i la ciutat de Barcelona.

El 26 de febrer de 2003, l'Institut d'Estudis Territorials va organitzar, en el marc de l'Eurocongrés 2000, una jornada de debat sobre la mobilitat a l'Euroespai Llatí Central amb representants de les universitats i de les administracions valencianes, catalanes i del sud de França. Aquesta jornada va generar un debat interdisciplinari i transfronterer sobre dos dels aspectes que podien marcar l'esdevenir del territori de l'Euroespai Llatí Central els propers anys: la progressiva implantació de la xarxa ferroviària per a l'alta velocitat i la configuració de les infraestructures per a la mobilitat a partir dels centres estatals de poder econòmic i polític.

L'EURAM. Una proposta de base econòmica

El dimecres 18 de juny l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVEE) va presentar al Col·legi de Periodistes de Catalunya el llibre *Euram 2010. La via europea* amb la presència, entre d'altres, de Manel Nadal, nomenat el desembre de 2003 secretari per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (PTOP). L'IIVEE, que disposa d'oficina a les ciutats de València, Barcelona i Palma, és una associació sense ànim de lucre que agrupa professionals i institucions de la regió amb la intenció de fomentar la cooperació entre les regions del Mediterrani nord-occidental.

La proposta de Josep Vicenç Boira partia d'una anàlisi crítica de l'estat de les autonomies, que denunciava l'excessiu pes de l'Administració de l'Estat respecte a les comunitats autònomes i l'Administració local. Segons Boira aquest fet impedia l'aplicació del principi de subsidiarietat i la col·laboració horitzontal i generava noves fronteres físiques, polítiques i fins i tot –deia l'autor– mentals. Un exemple serien l'ordenació dels sistemes sanitaris i escolars o l'organització del transport ferroviari regional i de rodalia, fets a partir dels límits administratius i no de plantejaments d'eficiència econòmica i de caràcter funcional.

A *Euram 2010. La via europea*, Boira presentava l'arc mediterrani, una regió econòmica clau a Europa que inclouria el País Valencià, Catalunya i Illes Balears més l'Aragó, Andorra i el Llenguadoc-Rosselló, amb una sèrie de problemes comuns, la solució dels quals només es podria assolir mitjançant la col·laboració horitzontal i sectorial entre les comunitats.

La proposta de Boira es recolzava en la constatació que un terç dels productes del mercat interior espanyol van circular, l'any 2000, per les carreteres i autopistes catalanes i valencianes. Entre Catalunya i el País Valencià, el mateix any, es va generar un flux bidireccional de mercaderies d'11 milions de tones, que representaven un 23,10% de les exportacions catalanes a la resta de comunitats de l'Estat i un 20,84% de les valencianes. Així, Catalunya i el País Valencià esdevenien, mútuament, els seus principals clients pel que fa a transport per carretera.

Segons l'*Informe Van Miert*, sobre infraestructures a la UE, les prioritats europees en matèria de transport no passaven per la creació d'un corredor mediterrani integrat en la xarxa europea d'alta velocitat i de mercaderies, tot i que aquesta opció encaixava perfectament en la futura xarxa transeuropea de transport. Mentre que a l'Europa central es desenvolupaven projectes de construcció d'eixos ferroviaris entre París i Bratislava o Berlín i Bolonya, a Espanya es deixava de banda el corredor mediterrani per desenvolupar les connexions de Madrid amb la resta de capitals provincials de l'Estat seguint un dibuix radial.

L'Euram no tenia vocació política sinó que es presentava com un marc referencial per a establir lligams i realitzar projectes d'interès conjunt en matèria econòmica, de transports i d'ordenació i planificació territorial. L'Euram reivindicava per a Europa una nova geografia creativa, adaptativa, flexible i imaginativa en el marc geopolític del segle XXI que superés les nocions jeràrquiques de l'espai, articulant sistemes urbans complexos i xarxes polifuncionals.

L'IIVEE va organitzar el 24 d'abril a Vic una jornada de debat sobre el dèficit fiscal que suportava la regió. Així, un informe econòmic de la regió elaborat pels serveis d'estudis de la Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona, la Caixa Catalunya, la Caja de Ahorros del Mediterráneo, "Sa Nostra" Caixa de Balears i Ibercaja Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza Aragón y Rioja, a petició de l'IIVEE posava en evidència el dèficit fiscal de la zona. Entre altres consideracions, l'estudi alertava que més del 50% de les inversions estrangeres en territori estatal durant l'any 2001 havien estat destinades a la Comunitat de Madrid «pel fet de ser la que concentra la majoria d'oficines reguladores de l'activitat de l'economia de l'Estat». Segons els autors, aquesta situació posava en perill «la competitivitat de l'Euram». Els mateixos informes destacaven la importància de les infrastructures com a puntals per al creixement econòmic i la manca de lògica coherent de racionalitat econòmica i social de l'actual disseny. «La reinversió de part dels recursos generats per l'economia de l'Euram, destinats durant anys al reequilibri territorial de l'estat, són en aquests moments absolutament necessaris per incrementar i aconseguir el capital públic imprescindible per poder ser competitius», afirmava l'IIVEE.

L'Euroregió. Una proposta de base federal

La proposta d'Euroregió de Pasqual Maragall pretenia trencar amb les inèrcies centralistes, coordinant entre els territoris de l'antiga Corona d'Aragó una voluntat compartida d'avançar cap al desenvolupament federal de la Constitució. Amb aquesta intenció es van reunir el 9 de setembre de 2002 a Barcelona els representants dels partits socialistes de cada una de les quatre comunitats per definir estratègies sectorials conjuntes en matèria d'aigua, transport, ports i aeroports. Les regions franceses de Llenguadoc-Rosselló i Migdia-Pirineus també entraven en les perspectives d'una gestió conjunta dels recursos i de formulació de polítiques comunes en matèria d'ordenació i planificació territorial. En aquest sentit, la proposta d'Euroregió és hereva de la xarxa de ciutats C-6 creada els anys vuitanta i formada per Palma, València, Barcelona, Saragossa, Montpeller i Tolosa.

Mentre Maragall proposava l'Euroregió, els governs conservadors balear i valencià establien acords bilaterals per crear un «marc estable de cooperació». Així, el 24 de setembre de 2003 Jaume Matas i Francisco Camps van signar una trentena d'acords en matèria de política turística, empresarial, energètica, sanitària, cultural, social, pesquera, ambiental i d'interior. Un dels aspectes importants d'aquests acords va ser la creació de la Fundació Cultural Consolat de Mar, tot recuperant una antiga institució present a València i a Palma en temps de la Corona d'Aragó, quan aquestes dues ciutats «marcaven les pautes d'intercanvi comercial al Mediterrani occidental».

El 20 d'octubre de 2003, al llarg d'unes jornades de reflexió sobre Europa celebrades a Barcelona amb la presencia de nombrosos representants socialistes de tot Europa, Maragall va afirmar que «les fronteres ja no existeixen» i va defensar la idea de «l'Europa en xarxa», amb el suport de Karel van Miert, excomissari per al transport i director de l'Informe sobre l'estat de les infraestructures a la Unió, presentat el juny del mateix any.

Més informació:

www.iivee.org
www.eurocongres.com

JBL

Exposició *Hipercatalunya-territoris de recerca* 50



S'inaugura a Barcelona l'exposició HiperCatalunya: territoris de recerca, *un treball multidisciplinar de prospecció i anàlisi del territori català. El projecte, dirigit per l'associació Metàpolis a través de l'Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya i el Metàpolis Research Program, va romandre al MACBA durant gairebé quatre mesos.*

El dijous 17 de juliol es va inaugurar l'exposició *HiperCatalunya: territoris de recerca* que va estar instal·lada al vestíbul del Museu d'Art Contemporani de Barcelona (MACBA) fins el 23 d'octubre. Els comissaris de la mostra van ser els arquitectes Manuel Gausa, Vicente Guallart i Willy Muller. El projecte el dirigia l'associació civil Metàpolis a través de l'Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya (IAAC) [70] i el Metàpolis Research Program. De la producció, en va ser responsable l'Institut Català del Sòl (INCASOL) de la Generalitat de Catalunya dins el *Pla CAT21*. Al projecte hi van participar diversos equips d'arquitectes com ara Iñaki Ábalos & Juan Herreros, Actar Arquitectura, ADP arquitectes associats, Eduardo Arroyo, Cloud 9, Roldán & Berengué, Federico Soriano, Vicente Guallart, Willy Muller, Duncan Lewis, FOA, MVRDV, Roche & DVS i West 8. També hi van col·laborar experts del món de l'economia, la biologia, l'antropologia i el dret. L'exposició presentava documents gràfics, textos, maquetes, animacions i infografies interactives.

L'exposició va ser presentada com un projecte d'anàlisi i prospecció del territori català per reconèixer les possibles interrelacions entre la realitat existent i la imaginable, impulsant allò que els responsables de l'exposició anomenaven «lògiques i interpretacions obertes». Els autors explicaven que la mostra partia d'una nova dimensió de la cultura contemporània que permetria afavorir nous espais per als nous modes de vida i noves estètiques per als nous escenaris.

En la presentació de l'exposició, els responsables van explicar que les noves condicions culturals, socials i econòmiques produïdes per les transformacions a escala local i global havien de generar, en entorns socioculturals avançats, una necessitat de reflexió i una capacitat d'anticipació sobre el desenvolupament futur dels territoris que ells anomenaven «escenaris». Van destacar la dimensió estratègica creixent dels sistemes territorials i els efectes territorials que havien de produir les noves realitats com els fluxes poblacionals, la instauració de la moneda única europea i el desenvolupament de futurs nodes de comunicació lligats a les tecnologies de la informació.

El projecte presentava cinc grans àmbits de reflexió i d'acció que volien anticipar i fer visibles les possibles claus per a un futur desenvolupament del territori. El primer àmbit s'anomenava «Fronteres i relacions» i feia referència a les escales on se situava el territori de Catalunya. L'espai temàtic següent es va anomenar «Geografies i logístiques», i proposava una lectura estructurada del territori a partir dels elements urbans i les xarxes. El tercer bloc, anomenat «Xarxes i sistemes», posava en relació les infaestructures i els recursos i el quart, anomenat «Creixements i reciclatges», parlava de créixer, «reinformar allò que existeix, (...) cap a una nova èpica sostenible». El darrer àmbit comprenia el lleure i el coneixement com a principals escenaris de la societat de futur que els autors formulaven.

El 17 de setembre es va realitzar al Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC) una taula rodona sobre l'exposició en què van participar Oriol Bohigas, arquitecte, Salvador Rueda, ecòleg urbà, Francesc Muñoz, geògraf, i els comissaris de l'exposició Manuel Gausa, Vicente Guallart i Willy Muller que van sintetitzar i debatre les seves propostes. Oriol Bohigas els va felicitar per interessar l'administració autonòmica en l'urbanisme, però va fer notar que difícilment es podia fer prospectiva sense fer prèviament una anàlisi crítica de l'urbanisme dels darrers vint anys a Catalunya. Francesc Muñoz, tot i que va declarar que compartia els punts de partida, va trobar a faltar una diagnosi del territori. Salvador Rueda va afegir que no s'analitzava el fet que l'explotació desmesurada dels recursos és el que anomenem «creixement» i que aquest és el factor que està reduint la capacitat de reacció davant de les contingències del futur.

Més informació:

www.hipercatalunya.org
www.coac.es/inde/2003/setembre/hipercatalunya/debat.html

MHC

51 Ferrocarril d'alta velocitat, tram Saragossa-Lleida



Diversos problemes tècnics provoquen retards en l'entrada en funcionament del tram del Ferrocarril d'alta velocitat (FAV) entre Saragossa i Lleida. Superats els problemes dels primers viatges de prova, el servei entre Madrid i Lleida s'inaugura al mes d'octubre amb els trens circulant a menys de 200 km/h.

Un dels eixos prioritaris de la xarxa transeuropea de transport ferroviari està constituït per la línia Madrid-Barcelona-Perpinyà-Montpeller d'alta velocitat. Un dels trams d'aquest eix que travessa la Península Ibèrica, és el que connecta les ciutats de Saragossa i Lleida, la licitació del qual es va produir el gener del 1996.

Si bé les dates d'execució inicialment previstes assenyalaven l'any 2002 com l'any de l'arribada del Ferrocarril d'alta velocitat (FAV) a la ciutat de Barcelona (pel qual hauria hagut de ser operatiu amb anterioritat el tram Saragossa-Lleida), a la pràctica es va produir un notable retard respecte al que s'havia planejat.

De fet, a començament del 2003, el tram en qüestió encara no era operatiu. Al llarg d'aquest any es van succeir una sèrie d'esdeveniments que van dificultar la posada en marxa de la infraestructura i la van convertir en un polèmic objecte de debat entre diferents agents polítics, econòmics i socials.

Primers viatges de prova i primeres incidències

El Ministeri de Foment va anunciar durant el mes de febrer la imminent inauguració del FAV entre Madrid i Lleida, encara que el sistema de seguretat ERTMS, que havia de permetre al FAV circular entre 300 i 350 km/h, no era operatiu. Tot i haver anunciat que els trens començarien a circular a només 200 km/h, l'opinió pública de Lleida i Saragossa es mostrava francament optimista respecte de l'arribada del FAV a les respectives ciutats, fet que consideraven un element motriu i de desenvolupament econòmic per als seus territoris.

A la darreria de febrer van tenir lloc les primeres incidències del FAV en aquest tram, que van continuar al llarg de tot el 2003. El 24 de febrer es van fer els primers viatges inaugurals i de promoció de la nova línia. Aquests viatges, que van comptar amb la presència de personalitats i mitjans d'informació convidats, van patir nombrosos retards i avaries. Finalment, el Ministeri de Foment va optar per suspendre els viatges de prova i denunciar un suposat sabotatge tècnic a la línia arran de la descoberta d'un tall al suport de la catenària en dos punts del traçat al pas per Guadalajara.

Aquesta justificació fou qüestionada per les diferents forces polítiques catalanes i estatals a l'oposició, i fins i tot pel personal mateix del Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), encarregat de construir i gestionar les obres del FAV.

L'1 de març van aparèixer nous problemes quan es van enfonsar les vies del FAV al pas per una dolina pròxima a la ciutat de Saragossa. El Ministeri de Foment en va suspendre immediatament el trànsit per aquell sector i es va eximir de tota responsabilitat argumentant que l'enfonsament havia estat motivat per unes obres d'excavació encarregades pel Govern d'Aragó. Segons Foment el traçat de les vies no presentava cap problema de disseny i no tenia res a veure amb l'enfonsament dels terrenys.

Aquesta postura va topar amb l'oposició frontal de la majoria de forces polítiques i també del Col·legi de Geòlegs d'Aragó, que va assenyalar i documentar que l'any 2001 ja havia elaborat un informe en el qual s'indicaven les dificultats i els riscos que suposava fer circular el FAV per un terreny poc consolidat, poblat de dolines i simes (al qual va afegir un segon informe elaborat a la primavera del 2003 en què ratificaven les mateixes conclusions).

Continuen les incidències i els retards en els terminis previstos

A començament de juny, les empreses encarregades d'instal·lar la senyalització i d'establir les condicions de seguretat del traçat mitjançant el sistema ASFA (Ansaldo i Cobra) van anunciar la fi de les obres dins el termini previst, el 31 de maig. No obstant això, el Ministeri de Foment no va considerar el treball acabat en detectar múltiples anomalies en els recorreguts de prova que s'havien desenvolupat al llarg del mes de juny, i va exigir la represa dels treballs fins que l'obra fos definitivament operativa.

Les empreses Ansaldo i Cobra van al·legar que havien complert els terminis fixats i que per instal·lar correctament els sistemes de senyalització abans s'haurien d'haver acabat els treballs de la via, situació que no s'havia produït fins aquell moment. Per això les empreses van sol·licitar la concessió d'una pròrroga fins el 31 de juliol per finalitzar les tasques de senyalització, fet que suposava retardar la inauguració de la línia fins passat l'estiu.

El Ministeri de Foment no es va pronunciar oficialment sobre la qüestió tot i que els treballs de les obres van continuar al llarg de l'estiu.



Traçat previst del FAV al seu pas per Catalunya, tram Saragossa-Lleida. (Infografia: M. Ferrés)

L'incompliment dels terminis i els nombrosos incidents que tenia l'execució del FAV van donar lloc a queixes i al·legacions de les diferents forces polítiques de l'Estat espanyol. El Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Convergència i Unió (CiU) van exigir sancions a les empreses i la compareixença al Congrés dels Diputats del ministre de Foment, Francisco Álvarez-Cascos, per donar explicacions sobre la situació del FAV. Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) va anar més enllà i va sol·licitar la dimissió del ministre.

Entre els mesos d'agost i octubre van sorgir nous problemes relacionats amb la posada en funcionament del FAV entre Saragossa i Lleida. D'una banda, la realització de les obres entre Pina de Ebro i Bujaraloz (a les comarques de la Ribera Baja del Ebro i del Bajo Aragón-Caspe, a l'alçada de la N-II seguint el curs de l'Ebre) va obrir un nou debat entorn dels materials amb què es construïa la plataforma del FAV. Al mateix temps, es van descobrir, per part dels veïns i del Col·legi de Geòlegs d'Aragó, dues noves simes a 500 i 700 m respectivament de la línia d'alta velocitat.

Davant el clima de desconfiança que s'havia generat sobre les condicions de seguretat de la infraestructura, el GIF va manifestar que es tractava d'incidents normals i habituals en aquest tipus d'obres.

El Ministeri de Foment va donar per tancada la polèmica presentant, el dia 5 d'octubre, dos comunicats firmats pels responsables dels estudis geològics i geotècnics realitzats pel Govern central que garantien la seguretat de l'obra.

Per altra banda, un informe de fiscalització que va fer el Tribunal de Comptes sobre les obres del FAV va detectar cent seixanta-set anomalies relacionades amb els tràmits de contractació administrativa i amb l'argumentació esgrimida per la concessió de pròrrogues a l'execució de determinats trams. La resposta política dels diferents grups de l'oposició va convergir en la petició d'explicacions al Govern central i, en els casos del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE) i ICV, en la sol·licitud de compareixença al Congrés dels Diputats del ministre de Foment.

Inauguració de la línia

Finalment, el 8 d'octubre es va inaugurar oficialment la nova línia del FAV entre Madrid i Lleida. El viatge inaugural va transcórrer sense problemes llevat d'alguns aspectes protocolaris relacionats amb la forma com s'havien fet arribar les invitacions a representants polítics del Govern català. El 12 d'octubre es va donar sortida a l'explotació comercial de la línia.

La inauguració del tram va permetre reduir els temps de desplaçament entre les dues ciutats, si bé no al nivell previst inicialment, ja que s'esperava que la instal·lació efectiva i definitiva del sistema de seguretat permetés al FAV assolir velocitats superiors als 300-350 km/h. Entretant, la velocitat mitjana assolida és d'uns 175 km/h. Tanmateix, als pocs dies de posar la infraestructura en funcionament es van produir retards en alguns trens per causes mecàniques i elèctriques.

La posada en marxa del FAV fins a Lleida va generar dues notícies més a les acaballes del 2003. D'una banda, l'Ajuntament d'Almacelles va sol·licitar a RENFE la creació d'un nou servei de rodalies sobre l'antiga línia fèrria convencional, que es trobava en desús des de l'arribada del FAV. D'altra banda, el 23 de desembre, el ministre de Foment, Francisco Álvarez-Cascos, i el president de RENFE, Miguel Corsini, van inaugurar la línia ferroviària d'alta velocitat que hauria d'unir Saragossa amb Osca i per la qual haurien de circular trens d'alta velocitat i llançadores a una velocitat punta de 250 km/h.

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.gencat.net
www.ayto-zaragoza.es
www.lleida.org
www.aragoneria.com/zaragoza/pina.htm
www.aragoneria.com/zaragoza/bujaralo.htm
www.almacelles.ddl.net
www.personal2.redestb.es/icoga/
www.copaltav.org
www.altavelocidad.org
www.tranvia.org

DMJ

52 Ferrocarril d'alta velocitat, tram dels túnels de la Riba i Montblanc



Continuen les obres de construcció del tram del Ferrocarril d'alta velocitat (FAV) que passarà pel Camp de Tarragona. Diversos problemes de tipus geològic i tècnic alenteixen la construcció dels túnels de la Riba i de Montblanc. El Ministeri de Foment assegura, no obstant, que les incidències no suposaran cap retard en el calendari previst d'inauguració del tram.

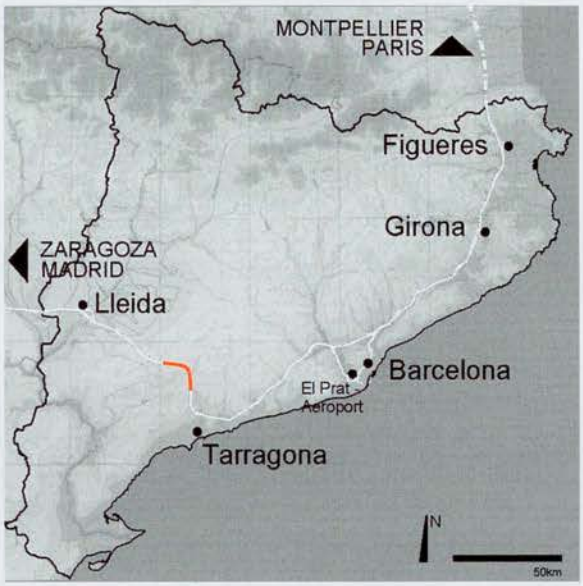
Un dels principals projectes que es van definir en matèria d'infraestructures els darrers anys a Europa va ser la proposta de creació d'una xarxa ferroviària d'alta velocitat d'àmbit transeuropeu. El traçat d'aquest corredor avança parcialment, en passar per Catalunya, pel Camp de Tarragona (format per les comarques del Tarragonès, el Baix Penedès, el Priorat, la Conca de Barberà, l'Alt Camp i el Baix Camp). El FAV avançaria en direcció nord-oest sud-est des de Lleida fins a Tarragona i després seguiria en direcció sud-oest nord-est cap a Vilafranca del Penedès (a la comarca de l'Alt Penedès, al sud-est de la província de Barcelona).

Tan aviat com es va conèixer el traçat de la infraestructura, els municipis del Camp de Tarragona van mostrar el seu desacord en determinats aspectes. El desembre del 1999, una sèrie de municipis de les comarques del Priorat, la Conca de Barberà i l'Alt Camp van signar el *Manifest de Poblet* reclamant una reducció de l'impacte territorial de la nova infraestructura.

Els municipis que van signar el Manifest van decidir en primer lloc dificultar al màxim la construcció del FAV, amb la intenció que el Ministeri de Foment escoltés les seves reclamacions, entre les quals hi havia l'adopció de mesures per a minimitzar l'impacte ambiental del projecte, un augment de les compensacions econòmiques i millores dels accessos dels municipis pels quals passava el FAV. Finalment es va arribar a un acord amb el Ministeri de Foment que va facilitar l'inici de les obres.



Viaducte del ferrocarril d'alta velocitat a l'estret de la Riba. Els túnels de la Riba van haver de reforçar-se per l'aparició d'esquerdes i ondulacions de la plataforma. (Foto: Tarroja)



Traçat previst del FAV al seu pas per Catalunya, tram dels túnels de La Riba i Montblanc. (Infografia: M. Ferrés)

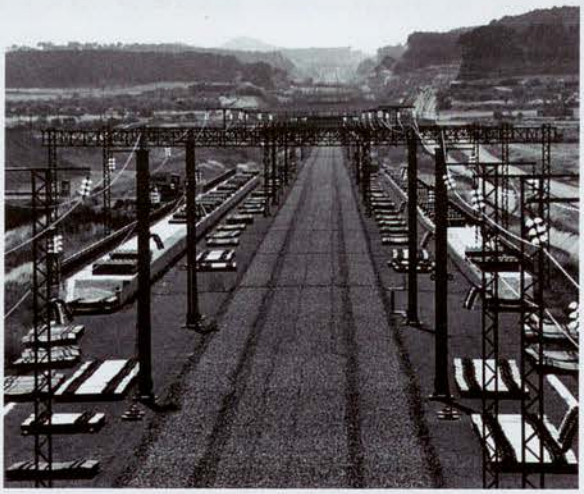
Incidències en la construcció dels túnels

Durant la primavera del 2002, el traçat del FAV al pas per la Conca de Barberà i l'Alt Camp havia sofert diversos problemes relacionats amb els túnels localitzats als municipis de la Riba (al sector més meridional de l'Alt Camp, al nord-est del municipi de Valls) i de Montblanc on fortes precipitacions hi havien provocat esllavissades que van tapar una de les boques del túnel de la Riba.

En aquest mateix indret, a la primeria de març del 2003, es van percebre moviments de terra que es van interpretar com un toc d'alarma sobre les condicions de seguretat de l'obra.

El Gestor de Infrastructuras Ferroviarias (GIF) va assegurar que el problema no era de gravetat extrema i que en aprofundir en els estudis geològics i geotècnics havien descobert l'existència de materials expansius, motiu que els havia fet prendre la decisió de construir túnels de més profunditat i de reforçar-los i consolidar-los amb ferro i formigó.

L'alcalde de la Riba va respondre dient que des del Govern central ningú no l'havia informat d'aquells contratemps, però



Aspecte de les obres del ferrocarril d'alta velocitat a la Conca de Barberà (Foto: Tarroja)

que, no obstant això, mantenia plena confiança en el Ministeri de Foment i en els tècnics responsables del projecte. Per la seva banda, el Col·legi de Geòlegs de Catalunya, a través del seu president, Carles Hellín, va destacar la complexitat dels treballs del subtram de la Riba i va afirmar que els responsables de les obres estaven actuant correctament, tot i reconèixer que caldria dedicar més fons als estudis geològics previs al disseny i al desenvolupament d'infraestructures.

Malgrat les mesures adoptades, els problemes van persistir, tant al túnel de la Riba com al de Montblanc. Es va detectar l'aparició d'esquerdes al sostre, als laterals i al sòl del túnel i també sots i ondulacions als mateixos llocs i a l'estructura fèrria sobre la qual havia de circular el FAV. En resposta a aquest fet, el Consell de Ministres va autoritzar la licitació de les obres de reforç dels polèmics túnels amb un pressupost de més de 80 milions d'euros. Davant l'acció de les argiles expansives que, en entrar en contacte amb la humitat i l'oxigen, provocaven un desplaçament de les estructures que hi feia esquerdes i forats, finalment la decisió adoptada va ser construir una estructura de formigó armat o de ferro en forma de tub que envoltés els túnels i els aïllés dels possibles moviments.

El ministre de Foment, Francisco Álvarez-Cascos, va assegurar que en cap cas aquests treballs suposarien un retard en l'execució del tram. Així mateix, el ministre va responsabilitzar l'Ajuntament de Montblanc de la gravetat dels problemes detectats als túnels, ja que, anteriorment, el consistori (aleshores governat per Esquerra Republicana de Catalunya) havia entorpit els sondeigs precintant les màquines que estaven desenvolupant les tasques prèvies de prospecció geotècnica, motiu que havia provocat la reducció del nombre i de la qualitat de les anàlisis. Per la seva part, Carles Carreras, aleshores l'alcalde de Montblanc (Convergència i Unió), va atribuir les declaracions del ministre a la necessitat d'espolsar-se els problemes del damunt i va explicar que l'anterior consistori només havia precintat una de les màquines que estava fent els sondeigs perquè el Ministeri de Foment no havia cursat la preceptiva autorització municipal per a portar a terme els treballs. Carreras considerava, doncs, que les deficiències que s'havien observat als túnels no es podien atribuir a l'Ajuntament i molt menys d'una manera exclusiva.

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.gencat.net
www.riba.altanet.org
www.colgeocat.org
www.aena.es
www.copaltav.org
www.altavelocidad.org
www.tranvia.org

DMJ

53 Ferrocarril d'alta velocitat. Estació del Camp de Tarragona



L'arribada del Ferrocarril d'alta velocitat (FAV) al Camp de Tarragona comportarà la construcció d'una estació entre els municipis de la Secuita i Perafort i una altra estació intermodal que connectarà la línia del FAV amb la línia de l'Euromed entre Barcelona i València.

La materialització de l'eix d'alta velocitat ferroviària Madrid-Barcelona-Perpinyà-Montpeller constitueix un dels elements qualificats com a prioritaris de la Xarxa Transeuropea de Transport Ferroviari establerts al Consell Europeu d'Essen, en la mesura que possibilita la connexió entre la Península Ibèrica i el centre neuràlgic europeu. El traçat d'aquest corredor avança, en part, pel Camp de Tarragona.

El Ministeri de Foment havia manifestat des d'un principi la seva voluntat de connectar el FAV entre Madrid i Barcelona amb EL FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANI [63] que uneix València i Barcelona. La convergència entre les dues línies estava prevista a la comarca del Tarragonès.

El traçat del FAV aprovat havia d'avançar en direcció nord-oest sud-est a través de les comarques de la Conca de Barberà i l'Alt Camp, i havia de comptar amb una estació entre els termes municipals de la Secuita i Perafort (al nord-est de Reus) i agafar tot seguit direcció sud-oest nord-oest al llarg de la comarca del Baix Penedès fins connectar amb la comarca de l'Alt Penedès.

A l'estació de la Secuita-Perafort s'havia de fer efectiu l'enllaç amb la línia de l'Euromed que uniria València amb Barcelona i que passaria entre els nuclis urbans de Tarragona i Reus, propera a l'aeroport d'aquest municipi.

A banda d'aquesta estació, al principi del 2002, el Ministeri de Foment va aprovar l'execució d'una nova estació, de caire intermodal, al sud de l'AEROPORT DE REUS [9], prop de la carretera N-420, a la confluència amb la sortida de l'autopista A-7, i amb capacitat per acollir l'AVE, el Talgo i l'Euromed, tots tres, trens que circulen per amples de via europea. Aquesta infraestructura, per bé que facilitava l'accés per carretera i la connexió de la xarxa ferroviària amb el port de Tarragona, l'estació de Tarragona i el parc temàtic de Port Aventura, es temia que pogués restar operativitat a l'estació de la Secuita-Perafort.

Lògicament, la decisió de crear una nova estació va generar reaccions divergents per part dels diferents agents i municipis implicats. No obstant això, el CONSORCI DEL CAMP DE TARRAGONA [35] (format pels diferents ens locals de la zona i que tenia com a objectiu establir estratègies comunes per al Camp de Tarragona en relació amb la política de transport) va possibilitar que s'elaborés un document que recollia, per consens, la majoria de les al·legacions presentades pels diferents municipis.



Traçat previst del FAV al seu pas per Catalunya, estació del Camp de Tarragona. (Infografia: M. Ferrés)

Aquestes reivindicacions reclamaven el manteniment de l'operativitat de l'estació de la Secuita-Perafort, la millora del traçat definit al pas per les dues poblacions, el soterrament de la via del tren a Tarragona, la plasmació de la intermodalitat de la futura estació central de Reus mitjançant la connexió amb l'aeroport, el desmantellament de la via de costa que passava per l'interior d'alguns municipis com Salou i Cambrils, o la connexió mitjançant un ample de via europeu des de Barcelona fins al municipi de l'Aldea (al sud-oest de la comarca del Baix Camp).

El 16 d'abril de 2002, el Ministeri de Foment va acceptar bona part d'aquestes al·legacions i es va comprometre a connectar mitjançant l'ample de via europeu el municipi de Castelló i a construir l'estació intermodal al sud de l'aeroport de Reus.

Un cop pactats el traçat definitiu que havia de seguir el FAV en passar pel Camp de Tarragona i la ubicació final de les estacions (tant la del FAV com la que l'havia de connectar amb l'eix ferroviari del corredor mediterrani), al llarg del 2003, el debat es va centrar en l'entrada en funcionament de l'intercanviador de vies que havia de permetre que el FAV circulés

des de la capital de l'estat fins a aquest punt, a partir del qual es produiria el canvi a línia convencional fins a Barcelona, mentre s'esperava que es construïssin la plataforma i les vies fins a la capital catalana, amb l'objectiu de reduir els temps de trajecte per alta velocitat ferroviària entre Madrid i Barcelona.

El ministre de Foment, Francisco Álvarez-Cascos, va anunciar a mitjan mes de desembre l'adjudicació del projecte que permetria la construcció d'un intercanviador de vies a Roda de Barà. Abans, però, de començar a construir l'intercanviador, calia que fos operatiu tot el traçat del FAV a les províncies de Lleida i Tarragona fins a Roda de Barà, incloses les obres de l'estació de la Secuita. Amb tot, fonts ministerials van indicar que aquesta infraestructura no podria fer-se efectiva fins al juny del 2005, tenint en compte l'estat de concreció que en aquell moment presentaven les obres.

En aquelles dates el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya ja havia presentat a exposició pública el contingut del Pla director d'infraestructures ferroviàries de Catalunya 2002-2025. En aquest document es recollia, com una de les intervencions que s'havia de desenvolupar durant l'any 2005, la rehabilitació de la línia Reus-Roda de Barà, amb objectiu de facilitar l'accés del transport públic a la nova estació del FAV que s'hauria de construir al Camp de Tarragona.

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.gencat.net
www.riba.altanet.org
www.reus.net
www.rodadebara.org
www.tarragones.org
www.colgeocat.org
www.aena.es
www.copaltav.org
www.altavelocidad.org
www.tranvia.org

DMJ

54 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a l'Alt Penedès



El pas del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) per la comarca de l'Alt Penedès provoca les queixes dels ajuntaments de Vilafranca del Penedès i Sant Sadurní d'Anoia, descontents amb el traçat al seu municipi. Les posteriors negociacions amb el Ministeri de Foment serviran per acabar de concretar els traçats definitius i reduir l'impacte ambiental i patrimonial de l'obra a la comarca.

La línia d'alta velocitat ferroviària projectada per a connectar Madrid amb França travessa la comarca de l'Alt Penedès abans d'arribar a Barcelona.

L'Alt Penedès és una comarca localitzada al sud-oest de Barcelona que limita amb les comarques de l'Anoia al nord, el Baix Llobregat a l'est, el Garraf al sud i el Baix Penedès a l'oest.

En un principi, el FAV estava previst que travessés la comarca en direcció sud-oest nord-est pels municipis de Castellet i la Gornal, Santa Margarida i els Monjos, Olèrdola, Vilafranca del Penedès, Avinyonet del Penedès, Subirats, Sant Sadurní d'Anoia, Gelida i Sant Llorenç d'Hortons. L'anunci del traçat va provocar des de bon començament controvèrsies, rebuigs i al·legacions socials i polítiques a molts dels municipis afectats.

Vilafranca del Penedès. El soterrament de les vies

A Vilafranca del Penedès la controvèrsia va estar motivada pel possible soterrament de l'estesa ferroviària al pas per la ciutat. Després de mesos de negociació, la primavera del 2003, l'Ajuntament de Vilafranca del Penedès va anunciar un principi d'acord amb el Ministeri de Foment per a soterrar les vies, el qual s'hauria de rubricar l'agost del mateix any.

Mitjançant aquest conveni, el Ministeri de Foment es comprometia a simultaniejar la construcció de la línia del FAV amb la cobertura de les vies per mitjà d'una copartici-pació financera per la qual l'ajuntament assumia l'import de la cobertura de les vies amb una llosa (despesa que podia assumir gràcies als ingressos obtinguts amb el desenvolupament de diferents convenis urbanístics). Per la seva banda, el Govern central es feia càrrec de les despeses relatives a la construcció dels murs que possibilitarien la cobertura de les vies.



La construcció del ferrocarril d'alta velocitat permetrà soterrar les vies i l'estació del ferrocarril a Vilafranca del Penedès, que actualment travessen la ciutat en trinxera. (Foto: Tarroja)

Mentre se n'esperava l'aprovació definitiva, l'acord suposava una gran transformació urbanística per a la ciutat, atès que permetria, d'una banda, acabar amb l'efecte barrera que comportava la línia fèrria i, de l'altra, fornir el municipi de nous equipaments i espais verds. L'Ajuntament es va comprometre a posar en marxa un procés de participació i decisió ciutadana per a definir l'ús definitiu d'aquests sectors «recuperats» per a la ciutat.

No obstant, l'acord definitiu es va demorar considerablement a causa, fonamentalment, del fet que la propietat dels terrenys sobre els quals s'havia d'edificar la plataforma de cobriment de les vies era propietat de RENFE. Aquest retard es va convertir en un dels temes fonamentals de la campanya electoral del mes de novembre en què Convergència i Unió (CiU) va acusar el govern municipal socialista d'haver anunciat un acord fictici en benefici propi.

Finalment, el desembre del 2003 es va signar l'acord, respectant els terminis previstos. L'Ajuntament aportaria 23,51 milions d'euros per a fer efectiva la construcció de la plataforma de cobertura, l'ús de la qual se cedia a l'Ajuntament, i el Ministeri de Foment contribuiria al projecte amb 10,5 milions d'euros.

Sant Sadurní d'Anoia. El viaducte

Al municipi de Sant Sadurní d'Anoia tant l'Ajuntament com bona part dels veïns van manifestar-se en contra del traçat del FAV pel municipi. Les queixes se centraven en el fet que el tren travessés un sector del municipi mitjançant un viaducte de més de 900 m de llarg i 40 d'alçada i no mitjançant un túnel com s'havia previst en un primer projecte.

De fet, i com a mesura de pressió, l'octubre del 2002 l'Ajuntament va interposar una denúncia per indefensió per la via contenciosa administrativa, al·legant que el Ministeri de Foment proposava un traçat diferent del que havia estat sotmès a exposició pública. L'Ajuntament de-



Obres d'un viaducte del ferrocarril d'alta velocitat a Sant Sadurní d'Anoia. (Foto: Tarroja)

manava l'aturada de les obres i la retirada del projecte del viaducte.

Durant el mes d'abril va tenir lloc una reunió entre l'alcalde del municipi, Joan Amat, i els responsables de l'empresa encarregada de les obres, el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) en què no es va arribar a adoptar cap acord, ja que el Ministeri de Foment no acceptava les contrapartides que el municipi sol·licitava a canvi d'acceptar la construcció del viaducte.

Durant el mes de juny el Ministeri va proposar a l'Ajuntament la cessió del sòl d'un antic espai industrial (els terrenys de l'empresa TRAGSA) i també la construcció d'un fals túnel davant dels terrenys del Grup Freixenet, a fi de reduir l'impacte visual de la infraestructura.

El Govern de la Generalitat de Catalunya es va mostrar partidari del fet que l'Ajuntament continués negociant les contraprestacions per a acceptar el viaducte.

En aquest context, l'Ajuntament, governat en coalició per CiU i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va decidir celebrar el 18 de juliol un referèndum en què es preguntava als ciutadans si preferien que l'Ajuntament continués per la via contenciosa administrativa interposada o bé si preferien que el consistori negociés les compensacions proposades pel Ministeri. La participació en la consulta convocada es va situar en un 8,8% de la població amb dret a vot i el resultat final va determinar la decisió de retirar el recurs legal i optar per la via de negociació de les compensacions.

L'oposició al govern municipal, organitzada pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i el Partit Popular (PP), va rebutjar enèrgicament tant la celebració del referèndum com el valor vinculant de la consulta, en la mesura en què no consideraven que s'havia dut a terme en el moment més favorable per a la participació (en ple estiu) i perquè la resposta ciutadana no es podia considerar representativa del conjunt de la població del municipi. Els socis de govern a l'Ajuntament, però, van defensar la resolució adoptada argumentant que era més significatiu, a l'hora d'acordar una decisió final, comptar amb l'opinió de vuit-cents ciutadans que només amb les posicions dels disset regidors de l'Ajuntament.

Impacte ambiental i patrimonial a la comarca

A banda dels problemes concrets de traçat a les grans ciutats, el traçat del FAV al pas per l'Alt Penedès també va generar queixes més genèriques pel possible impacte ambiental i patrimonial que el nou tren podia causar a la comarca.

Aquesta situació es va materialitzar, per una banda, en l'establiment d'un acord de seguiment conjunt de les obres del FAV per part dels municipis localitzats entre les localitats de Sant Sadurní d'Anoia i Martorell, motivat per la imprevista dessecació del riu Anoia durant els mesos d'estiu. Per l'altra, la construcció del FAV va determinar la creació per part del Consell Comarcal de l'Alt Penedès d'una comissió de seguiment de les obres del FAV amb l'objectiu d'evitar la destrucció d'elements patrimonials de valor, com a reacció a l'esfondrament d'un mur medieval a la localitat de Sant Llorenç d'Hortons.

S'espera que durant el 2004 les obres avancin tal com estaven previstes.

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.gencat.net
www.ajvilafranca.es
www.santsadurni.com
www.ajhortons.com
www.ccapenedes.com
www.copaltav.org
www.altavelocidad.org
www.tranvia.org

DMJ



Traçat previst del FAV al seu pas per Catalunya, tram de l'Alt Penedès. (Infografia: M. Ferrés)

55 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat al Baix Llobregat



Després de conèixer els detalls del traçat del Ferrocarril d'alta velocitat (FAV) al pas pel Baix Llobregat, la majoria d'ajuntaments afectats presenten al·legacions al Ministeri de Foment per a adaptar el pas del tren a les necessitats dels municipis. En la majoria dels casos, les al·legacions han estat acceptades.

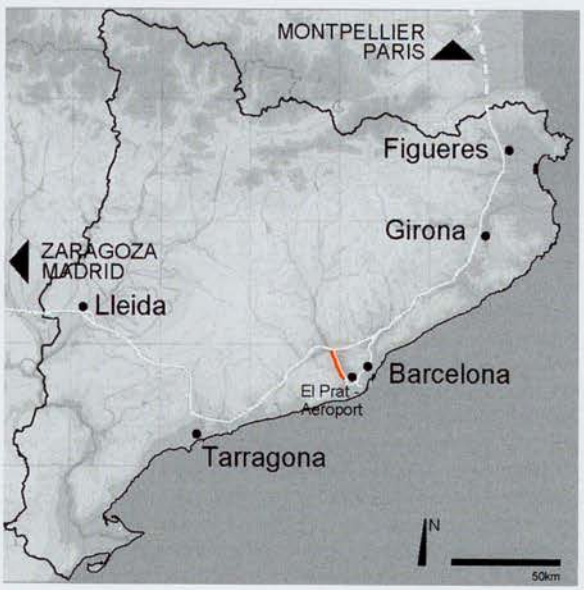
El FAV Madrid-Barcelona-Perpinyà-Montpeller tenia prevista inicialment l'arribada a la ciutat de Barcelona l'any 2004. No obstant, diversos problemes derivats del disseny del traçat dels diferents trams van endarrerir les previsions inicials.

Un dels trams del traçat que va generar més controvèrsia i més debat va ser el del pas del FAV per la comarca del Baix Llobregat, situada al tram final del riu Llobregat, a l'oest de Barcelona.

El traçat del FAV al pas pel Baix Llobregat havia d'avançar en direcció nord-oest sud-est travessant els municipis de Sant Esteve Sesrovires, Martorell, el Papiol, Molins de Rei, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Cornellà de Llobregat, Sant Boi de Llobregat i el Prat de Llobregat.

Tres punts importants de les negociacions sobre el pas del FAV per la comarca van ser l'entrada del tren a la ciutat de Barcelona des del Prat de Llobregat, la connexió del tren amb L'AEROPORT DE BARCELONA [7 i 56] i la ubicació al municipi d'una de les estacions.

Més enllà dels problemes derivats de l'arribada del FAV a l'aeroport, les discussions sobre el traçat de la línia ferroviària es van fer extensives a alguns dels municipis de la comarca, com ara Martorell, Sant Joan Despí o Sant Boi de Llobregat.



Traçat previst del FAV al seu pas per Catalunya, traçat al Baix Llobregat. (Infografia: M. Ferrés)

Martorell

A començament d'estiu, a Martorell, l'anunci de l'arribada del FAV va ser rebut amb mobilitzacions veïnals. Els veïns protestaven pel fet que l'arribada del FAV suposés el trasllat dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i que les noves vies passessin a escassos metres d'alguns habitatges del barri de Can Carreras, localitzat al nord-est del municipi, prop de l'actual estació de FGC.

Des de la Generalitat de Catalunya s'assenyalava que, en tractar-se d'un espai urbà molt densament ocupat, aquella era l'única alternativa possible. Per la seva banda, l'Ajuntament de Martorell va iniciar una sèrie de converses amb l'ens Gestor de Infrastructuras Ferroviarias (GIF) per a estudiar possibles alternatives, ja que a parer seu, malgrat que la decisió adoptada era legal, no constituïa en cap cas la solució idònia. Tanmateix, el recorregut del FAV al llarg de la població es va mantenir segons el traçat previst.

Al llarg del mes de novembre van sorgir noves protestes veïnals, en aquest cas motivades per l'aparició d'esquerdes i danys diversos en alguns immobles del barri de Can Cases. Els propietaris de les cases afectades van atribuir els desperfectes a les obres de construcció de la plataforma del FAV que s'estaven desenvolupant al barri. Després de posar-se en contacte amb el GIF i l'Ajuntament, els veïns van aconseguir un compromís per a establir una sèrie de mesures preventives de nous danys i de seguiment dels desperfectes patits.

Castellbisbal

En un altre àmbit, el pas del tren d'alta velocitat pel municipi de Castellbisbal, al Vallès Occidental, va originar protestes i mobilitzacions, en aquest cas dels habitants de la urbanització Costa Blanca, que quedaria dividida en dos sectors. Aquesta urbanització està a prop del marge esquerre del riu Llobregat, a l'oest del terme municipal i al nord-oest del continu urbà, travessat per la C-243 que comunica els nuclis de Martorell i Terrassa.

Durant el mes de juliol l'associació de veïns de la urbanització va sol·licitar reunir-se amb el GIF i va advertir

que tenia intenció d'obstaculitzar el pas dels camions que havien de treballar a les obres del FAV a l'alçada de la urbanització.

Les protestes veïnals van arribar al seu punt àlgid el mes de novembre quan les obres del FAV es van relacionar amb l'esfondrament del sostre d'un habitatge d'aquella urbanització, accident que va provocar ferides lleus a una resident. Segons l'Ajuntament de Castellbisbal, les voladures que s'havien fet per a la construcció del túnel que havia de passar sota els dos turons sobre els quals es localitzava la urbanització van provocar una sèrie de vibracions (de les quals ja s'havien queixat els veïns anteriorment) que haurien provocat l'accident.

Mentre el GIF va paralitzar les obres per poder investigar l'accident, els veïns van presentar, el mes de novembre, una denúncia contra aquesta entitat, contra l'Ajuntament i contra l'empresa constructora pels danys causats. La demanda contra el consistori es fonamentava en el fet de considerar que la responsabilitat de l'entitat havia estat ineficient i que el seguiment de les obres també havia estat insuficient, tot i que l'Ajuntament argumentava que hi tenia molt poca capacitat d'actuació. El GIF, al seu torn, els va assegurar que les explosions constituïen l'únic mètode possible per a perforar el túnel. La Generalitat de Catalunya, per la seva part, considerava el succés com un argument més a favor de la seva sol·licitud de revisió de les condicions de seguretat del conjunt de les obres del FAV al país.

Finalment, i després d'una reunió entre l'alcalde de Castellbisbal, Joan Playà, amb responsables del GIF a la darreria del mes de novembre, l'ens Gestor de Infraestructuras Ferroviarias no es va fer responsable de l'accident, tot i que no descartava que hi hagués una relació entre el fet i les obres de construcció del túnel. Tanmateix es va arribar a l'acord que l'empresa constructora continuaria amb el sistema de voladures, tot i que es mirarien d'espaiar més i de reduir-ne la intensitat. L'associació de veïns de la urbanització es va mostrar indignada per la solució adoptada.

Sant Joan Despí

Al pas pel municipi de Sant Joan Despí el traçat del FAV previst inicialment pel Ministeri de Foment baixava pel marge esquerre del Llobregat i travessava el terme municipal en direcció al nucli urbà.

El recorregut del tren avançava paral·lel a la llera del riu fins l'entrada al terme municipal de Cornellà de Llobregat, fent un lleuger desviament del curs fluvial a l'alçada del meandre de Santa Coloma, amb l'objectiu de facilitar-hi la localització de la plataforma del ferrocarril.

Des de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i l'Ajuntament de Sant Joan Despí es van plantejar una sèrie d'al·legacions a l'estudi informatiu del Ministeri, argumentant la necessitat de mantenir el curs natural del riu al llarg de la vall baixa i la capacitat d'evacuació natural donat cas d'inundacions. El Ministeri de Foment va assumir aquestes al·legacions el mes de juliol, definint un nou traçat més respectuós amb el curs natural del Llobregat.

Sant Boi de Llobregat

El mes d'octubre el Govern de la Generalitat de Catalunya va presentar un seguit d'al·legacions al projecte del Ministeri de Foment amb l'objectiu de minimitzar l'impacte de la infraestructura sobre el Parc Agrari del Baix Llobregat, a l'alçada del municipi de Sant Boi de Llobregat.

L'objectiu era mantenir a dos metres de profunditat com a mínim els treballs subterranis del ferrocarril en funció del sòl agrari, evitant així l'afectació de les terres de conreu i la de les xarxes de serveis. Tot plegat permetria també coordinar i fer coincidir la construcció de les línies del FAV amb altres infraestructures previstes, com la LÍNIA 9 DEL METRO [80].

De cara al 2004, s'esperava la continuació de les obres, tenint en compte les al·legacions presentades, la majoria de les quals havien estat acceptades.

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.gencat.net
www.ajmartorell.org
www.sjdespi.com
www.stboi.es
www.elbaixllobregat.net
mediambient.gencat.net/aca/ca/home/
www.diba.es/parcagrari/
www.copaltav.org
www.altavelocidad.org
www.tranvia.org
www.castellbisbal.org

DMJ

56 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a l'aeroport de Barcelona



Després de llargues negociacions, el Ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya i els Ajuntaments del Prat de Llobregat i de Barcelona acorden el traçat definitiu del Ferrocarril d'Alta Velocitat al seu pas pel Prat de Llobregat i la connexió amb l'aeroport de Barcelona.

El novembre del 2001, el Ministeri de Foment i la Generalitat de Catalunya van signar un acord que definia que l'entrada del FAV al municipi de Barcelona es materialitzaria a través del municipi del Prat de Llobregat, situat al sud-est de la capital provincial, amb l'objectiu de connectar el FAV amb L'AEROPORT DE BARCELONA [7], situat en aquest terme municipal. D'aquesta manera, el Govern central renunciava a l'antiga pretensió de fer passar el traçat per Cornellà de Llobregat.

Igualment, tant la Generalitat com els Ajuntaments de Barcelona i el Prat de Llobregat havien renunciat a situar l'estació del FAV dins del recinte de l'aeroport a canvi que estigués lligada a un mitjà de transport ràpid, amb alta freqüència de pas i sense aturades, és a dir, a un servei de llançadora.

El 20 de desembre de 2002 es va rectificar aquest acord i es va decidir que el FAV circularia pel municipi del Prat de Llobregat, en la línia principal de la qual s'ubicaria una estació intermodal amb llançadora a l'aeroport. En aquesta estació es va determinar que no només s'aturarien els trens d'alta velocitat i de llarg recorregut, sinó també els trens de velocitat alta Euromed, els ferrocarrils regionals, els trens de RODALIES DE RENFE [62], les línies 1 i 9 DEL METRO [80 i 83] i els autobusos, junt amb la llançadora que hauria d'unir les terminals de l'aeroport amb l'estació de ferrocarril.

Creació d'una comissió tècnica tripartita per a decidir el traçat

Al llarg del 2003 van tenir lloc un seguit de converses i negociacions entre les diferents administracions implicades per a determinar el tipus de llançadora que calia, la ubicació exacta i el model de finançament. Amb aquest objectiu es va crear una comissió tècnica tripartita (Ministeri de Foment, Generalitat de Catalunya i municipis afectats) que es va reunir per primer cop el 10 de gener de 2003.

En aquesta reunió l'Ajuntament del Prat i la Generalitat de Catalunya van optar per localitzar l'estació intermodal on actualment hi ha l'estació de rodalies de RENFE (a la banda més septentrional del continu urbà) en la mesura que no comprometés els plans d'expansió urbana del municipi, que passaven per la futura urbanització dels antics terrenys industrials de La Seda de Barcelona, que limitaven al nord amb la línia fèrria tradicional.

El Consell Comarcal del Baix Llobregat i l'associació Amics del Prat compartien aquesta opció sempre que es garantís el soterrament de la línia al llarg de tot el nucli urbà. No obstant això, l'Ajuntament de Barcelona considerava que l'estació s'havia de localitzar a la zona de Mas Blau (a l'extrem sud-oriental del continu urbà i més propera als terrenys de l'aeroport), fet que, segons l'Ajuntament barceloní, dotaria l'estació d'un caràcter comarcal i vertebrador del territori.

Pel que fa al finançament d'aquestes infraestructures, es va acordar que, de la mateixa manera que la Generalitat de Catalunya havia assumit el pagament de l'anella disgregada, estaria disposada a afrontar el cost de l'estació i de la llançadora.

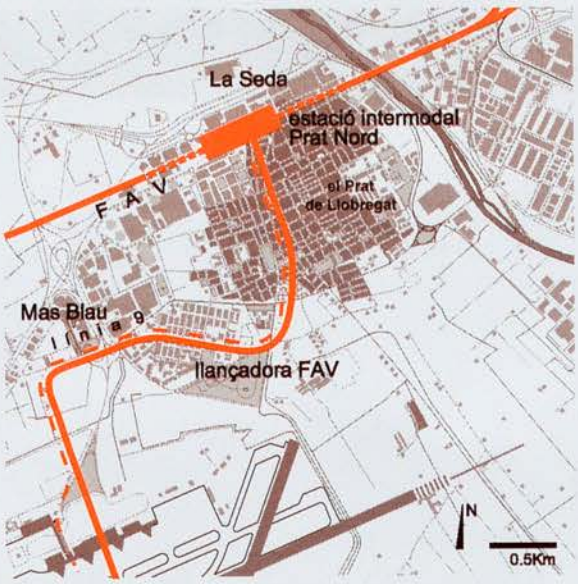
Quant a la modalitat de la llançadora es plantejaven dues opcions. Una, materialitzada en un sistema de combois similar al de l'aeroport *Charles de Gaulle* de París, la qual no era gaire ben vista pels experts, i una altra que feria servir la prolongació de la futura línia 9 del Metro (projectada al llarg de tot el municipi en direcció nord-est sud-oest) fins connectar amb l'aeroport. La Generalitat no veia amb bons ulls aquesta darrera opció, ja que, a parer seu, aquesta funció la podia desenvolupar la xarxa de rodalies de RENFE, aspecte amb què l'Ajuntament del Prat estava d'acord sempre que el traçat fos soterrat.

En qualsevol cas, la qüestió del soterrament de la línia i de la ubicació de la macroestació quedaven supeditades als informes mediambientals respecte a l'impacte que podien generar aquestes infraestructures sobre l'aqüífer del Llobregat.

Comença a concretar-se el traçat, però continua la polèmica pel soterrament de les vies

Després de les primeres reunions tècniques, a la darreria de gener es van començar a prendre les primeres decisions. D'una banda es va arribar a un principi d'acord pel qual l'estació intermodal es localitzaria en l'actual estació de rodalies de RENFE, a la vegada que s'establia que fossin precisament els trens de rodalies de la línia de Manresa i Terrassa els que actuarien com a llançadores entre aquesta i l'aeroport de Barcelona.

No obstant això, el debat sobre el soterrament de les vies i la manera com havien de travessar el Llobregat va deixar en punt mort el Pacte del FAV fins passada la primavera. El posicionament de l'Ajuntament del Prat era taxatiu quant al soterrament de totes les vies al pas pel nucli urbà (atès que el municipi ja tenia un trànsit ferroviari molt dens per la condició singular de porta d'accés a Barcelona), però el Ministeri de Foment era contrari a la possibilitat de soterrar les vies per sota del riu



Traçat previst del FAV i la seva connexió amb l'aeroport al seu pas pel Prat de Llobregat. (Infografia: M. Ferrès)

Llobregat per l'elevat cost econòmic i la greu agressió ambiental a què donaria lloc l'actuació. Per la seva banda, el Consell Comarcal del Baix Llobregat i la Generalitat de Catalunya es mostraven prudents i sol·licitaven flexibilitat per arribar a un acord, mentre que la plataforma ciutadana Ciutadans pel Canvi (CPC) anunciava mobilitzacions si el Ministeri no soterrava les vies.

Així, per una banda, el 25 de maig es va arribar a un acord definitiu sobre la localització i la tipologia de l'estació intermodal als terrenys de l'estació de rodalies de RENFE al Prat i part del solar de La Seda, (a la zona d'expansió urbana de la ciutat) i també sobre les característiques que hauria de tenir la llançadora (que finalment rodejaria el nucli urbà, se'n soterraria bona part del traçat, disposaria de trens propis i admetria els de rodalies). No obstant això, no es va assolir el consens necessari quant a la manera en què el FAV passaria el Llobregat. El Ministeri de Foment va rebutjar les diferents alternatives que li van proposar les institucions i entitats catalanes, ja que totes comportaven el soterrament de les vies per sota del riu.

L'acord definitiu

Finalment, el 25 de juliol de 2003 es va rubricar el conveni definitiu sobre el traçat del FAV al pas pel Prat de Llobregat, signat pel Ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya i els Ajuntaments del Baix Llobregat. L'acord assenyalava que el Llobregat finalment es passaria amb un pont, tal com havia defensat el Ministeri de Foment. Les entitats catalanes van decidir no exercir més pressió sobre aquest tema tant pels arguments econòmics i ambientals que esgrimia el Ministeri com per evitar retards en l'execució de l'obra. El Govern central va accedir, però, a soterrar totes les vies del ferrocarril al pas pel nucli urbà del Prat.

Inici de les obres

El 22 de novembre de 2003 el secretari d'Estat d'Infraestructures va col·locar la primera pedra d'un dels elements estructurals de l'estació intermodal, l'edifici polifuncional, que hauria de formar part del futur Parc de Serveis Aeronàutics, un centre de 4.537 m² format per quatre zones diferenciades dedicades a serveis dels operadors portuaris, que es preveia que seria operatiu al principi del 2005.

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.gencat.net
www.aj-elprat.es
www.elbaixllobregat.net
www.pelcanvi.org
www.copaltav.org
www.altavelocidad.org
www.tranvia.org

DMJ

57 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a Barcelona



Les discussions sobre el traçat del FAV al pas per la ciutat de Barcelona i la falta d'enteniment entre les diferents administracions implicades deixen enlaire la data definitiva d'arribada de l'alta velocitat ferroviària a Barcelona. El traçat final inclou la reforma de l'estació de Sants i la construcció de dues noves estacions, a la Sagrera i al passeig de Gràcia.

Els primers intents de portar l'alta velocitat ferroviària a la ciutat de Barcelona es remunten a mitjan anys vuitanta, quan la Generalitat de Catalunya es va plantejar connectar la ciutat amb França després de l'entrada en servei del primer recorregut d'alta velocitat inaugurat a Europa, la línia París-Lió. No obstant això, la construcció del FAV Madrid-Sevilla va fer que es comencés a plantejar la connexió entre Madrid i Barcelona abans que la connexió amb el país veí.

El projecte

L'any 1994 l'Ajuntament de Barcelona va fer una proposta per fer arribar el FAV a Barcelona travessant el corredor del Vallès i arribant fins a una futura estació que es construiria a la Sagrera per a evitar, d'aquesta manera, el pas del ferrocarril pel mig de la ciutat. La proposta projectava també construir una altra línia que travessaria Barcelona unint una macroestació intermodal situada al municipi del Prat de Llobregat amb la nova estació de la Sagrera.

Finalment, a la darreria dels noranta, el Ministeri de Foment va planificar una doble línia per a l'alta velocitat, de llarg recorregut i regional. Una de les línies seria l'antiga línia de regionals i rodalies i l'altra seria de nova creació, amb un baixador al passeig de Gràcia i dues grans estacions, la de Sants (destinada a l'arribada dels trajectes internacionals) i la de Sagrera (que acolliria els peninsulars).

El projecte final planificava cinc estacions d'alta velocitat a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, totes de nova construcció excepte la de Sants, que seria objecte, però, d'una profunda reforma. Aquesta darrera estació, juntament amb la de la Sagrera constituirien les estacions amb servei per als llargs recorreguts, mentre que la del Prat de Llobregat i el baixador del passeig de Gràcia estarien enfocades al servei regional. L'estació del Vallès (que es presentaria com una alternativa a les altres quatre) cobriria una zona de forta demanda en què es concentra un terç de la població de l'àmbit metropolità de Barcelona.

Si bé des del Partit Popular (PP) es considerava que el nombre d'estacions previstes era excessiu, des de la Generalitat i els ajuntaments es creia que era el més adequat per a millorar la connectivitat de la resta dels territoris catalans, tenint en compte les diferents funcions que desenvoluparia cada una d'aquestes estacions.

Les reaccions al projecte

La complexitat que suposava travessar amb una línia d'alta velocitat ferroviària un teixit urbà consolidat i intensament aprofitat com és el de la ciutat de Barcelona, amb les reformes i intervencions que se'n derivarien, va fer que l'any 2003 fos un any carregat de tensions socials i polítiques vinculades al projecte.

Durant el mes de febrer, diferents associacions de veïns de barris afectats per l'arribada del FAV van començar a manifestar-se en desacord amb el traçat previst. Així va passar als barris de Sants, la Sagrera i Sant Martí. Aquestes reivindicacions feien referència fonamentalment a tres qüestions: l'excessiva edificabilitat prevista a les zones on es construirien o reformarien les estacions, els problemes de mobilitat i derivats conseqüència del no soterrament de totes les línies projectades i la canalització insuficient de part de les plusvàlues generades per la construcció d'aquests nous espais en forma d'equipaments i espais lliures per als barris afectats.

Per altra banda, al llarg de tot el 2003 es va recuperar el debat sobre el traçat que hauria de seguir el FAV entre les estacions de Sants i Sagrera. Al principi del mes de març, el Ministeri de Foment va notificar que el traçat previst inicialment (que travessaria l'Eixample pel carrer Mallorca) seria modificat amb l'objectiu d'evitar possibles danys estructurals a la Sagrada Família.

Després d'estudiar la proposta que va enviar a Madrid l'octubre del 2002 la Junta Constructora del Temple de la Sagrada Família i de revisar l'informe que l'Ajuntament de Barcelona havia encarregat a la Universitat Politècnica de Catalunya, el Ministeri de Foment va decidir que la línia ferroviària travessaria la ciutat seguint un traçat paral·lel al previst, concretament a l'alçada del carrer València, esquivant pel sud la Sagrada Família i tornant al carrer Mallorca un cop passat el temple, fins arribar a l'estació de la Sagrera.

El debat, no obstant això, encara no havia acabat, ja que a la darreria d'any la Generalitat va sol·licitar al Ministeri de Foment que el traçat definitiu considerés l'opció de fer passar el tren per sota del carrer Provença, al·legant que suposaria menys molèsties per al veïns del barri i que resultaria menys costós tècnicament i econòmicament.

Tanmateix, ni l'Ajuntament de Barcelona ni el Ministeri de Foment no van aprovar cap nou canvi que acceptés el criteri



Traçat previst del FAV i localització de les estacions al seu pas per Barcelona. (Infografia: M. Ferrés)

que el traçat pel carrer València era encertat, ja que les obres de construcció del FAV a la ciutat de Barcelona ja patien un retard prou considerable.

Retards en la constitució del Consorci de l'Alta Velocitat i de la *Sociedad Anónima Barcelona Sagrera Alta Velocidad*

La materialització de totes las obres projectades s'havia de formalitzar sota la figura de conveni interadministratiu. Per això el Ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona havien acordat, el juny del 2002, la constitució del Consorci de l'Alta Velocitat. Aquest organisme hauria de coordinar les actuacions urbanístiques a la ciutat referents al FAV i responsabilitzar-se'n del seguiment. També es va constituir la *Sociedad Anónima Barcelona Sagrera Alta Velocidad* com a estructura encarregada de la gestió dels recursos i de les adjudicacions.

Ara bé, la constitució d'aquestes dues entitats no es va fer efectiva fins el 27 de juny de 2003, després d'una polèmica per la no compareixença de la Generalitat de Catalunya a una reunió prevista per al 21 de maig en què s'havien de signar els acords per a la constitució de les dues entitats.

Tanmateix, i malgrat l'establiment del conveni, els debats i les discrepàncies no van concloure. De fet, al llarg dels mesos de setembre i octubre, la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i les associacions veïnals van manifestar reiteradament el seu malestar per la inactivitat del consorci creat, de la qual feien responsable el Govern central a qui acusaven d'haver deixat de banda la qüestió un cop firmats els acords.

Incertesa sobre la data final d'arribada del FAV a Barcelona

Tot plegat va fer que cap de les administracions implicades en la construcció del FAV s'aventurés a fixar una data concreta per a l'arribada efectiva de l'alta velocitat ferroviària a la ciutat de Barcelona.

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.gencat.net
www.bcn.es
www.bcn.es/sants-montjuic
www.bcn.es/eixample
www.bcn.es/santmarti
www.copaltav.org
www.altavelocidad.org
www.tranvia.org

DMJ

58 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat al Vallès



El pas de la línia del Ferrocarril d'alta velocitat (FAV) pel Vallès genera protestes entre els alcaldes i veïns d'alguns dels municipis afectats. El traçat definitiu comportarà la construcció d'un intercanviador a Sant Cugat de Vallès.

Quan a mitjan anys noranta es va començar a definir la possibilitat d'unir per alta velocitat ferroviària les ciutats de Madrid i Barcelona i de prolongar aquesta línia cap al territori francès, el Vallès tenia un paper important en el traçat de la línia. De fet, la proposta del 1994 ja considerava una línia que evitaria Barcelona passant pel Vallès Occidental que es destinaria al trànsit de mercaderies (evitant així les nocives conseqüències per al tram urbà de Barcelona) i que finalitzaria en l'estació que es construiria a la Sagrera, al sector nord de la ciutat de Barcelona.

D'aquesta manera, el traçat del FAV es bifurcaria a l'alçada del municipi del Papiol (Baix Llobregat) donant lloc a dos ramals. El primer, destinat al trànsit de passatgers, es dirigiria a través de la comarca del Baix Llobregat en direcció a Barcelona. El segon, es destinaria al trànsit de mercaderies i travessaria el Vallès Occidental i el Vallès Oriental en direcció sud-est nord-oest fins arribar a l'alçada de Mollet del Vallès. A partir d'aquest punt els dos ramals convergirien i continuarien cap a Girona en un únic traçat.

El traçat final projectava cinc estacions a l'àrea metropolitana de Barcelona, una localitzada al Vallès Occidental, al terme municipal de Sant Cugat del Vallès. El debat s'havia centrat els darrers anys en el fet de saber si l'estació es destinaria exclusivament al trànsit de mercaderies (tal com es recollia inicialment al projecte), o bé si també s'obriria al trànsit de passatgers, tal com demanaven els municipis de la comarca.

El *bypass* del Vallès

A la primeria d'abril, la Direcció General de Ports i Transports va presentar l'intercanviador ferroviari de Sant Cugat del Vallès, localitzat a la intersecció entre la línia de Sabadell de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) i la línia de mercaderies paral·lela a la carretera B-30, de RENFE. La ubicació del *bypass* del Vallès en aquest indret, que comptava amb el vist-i-plau del Govern de la Generalitat de Catalunya, va ser ratificada pel secretari d'Estat d'Infraestructures, Benigno Blanco a la darreria de juliol, sense que aquest n'avancés cap data definitiva sobre la construcció. Per aquest motiu, els municipis del Vallès Occidental van fixar una entrevista amb el Ministeri de Foment per al 17 de desembre, amb l'objectiu d'obtenir garanties que aquesta infraestructura no donaria servei únicament al trànsit de mercaderies, sinó també al de passatgers. No obstant això, en aquella reunió no es va arribar a prendre cap decisió definitiva.

Durant el mes de juliol el Ministeri de Foment va autoritzar alguns dels trams projectats. Concretament van sortir a concurs els trams de la Roca del Vallès-Llinars del Vallès i Sant Celoni-Riells, mentre que els trams Castellbisbal-Mollet i Montmeló-la Roca del Vallès continuaven en fase de projecte.

Aquesta decisió va provocar el novembre del 2003 el rebuig del Consell Comarcal del Vallès Oriental i dels ajuntaments afectats pel corredor del FAV que criticaven que, després de cinc anys de negociacions, l'estudi informatiu del tram Mollet-la Roca presentat per Foment continués sense considerar les mesures de minimització de l'impacte ambiental proposades pels ajuntaments. Com a mesura de protesta i de pressió, els alcaldes dels municipis afectats van firmar un acord que va ser tramès al president de la Generalitat, al Govern central, al Congrés dels Diputats i al Parlament de Catalunya, mentre s'enllestien les al·legacions al projecte (que podien ser presentades fins el 31 de desembre).

Montmeló reclama el soterrament de les vies

Durant el mes de novembre, al municipi de Montmeló, un miler de veïns van tallar durant més d'una hora el trànsit ferroviari de la línia Barcelona-Portbou al pas per la localitat, en



Traçat del FAV al seu pas per Catalunya, tram del Vallès. (Infografia: M. Ferrés)

senyal de protesta per la divisió del tramat del nucli urbà a què donaria lloc el pas del FAV en cas que no se'n considerés el soterrament. Les mateixes reivindicacions es van manifestar també en forma d'al·legacions (al voltant de cinc mil) en contra del projecte presentat pel Ministeri. El projecte preveia l'ampliació al doble de l'espai ocupat per les vies ferries ja existents al municipi, a fi de permetre el pas dels trens de rodalies, regionals, de llarg recorregut i del FAV per la mateixa plataforma, tot i implicar la reducció de la distància entre les vies i els habitatges a només 14 m. La resposta del Govern central a les reivindicacions ciutadanes es va traduir en el compromís, per part del Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), de construir un fals túnel d'uns 150 m i d'instal·lar pantalles sonores, mesures que els veïns van continuar considerant insuficients.

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.gencat.net
www.santcugatobert.net
www.ajmontmelo.es
www.ccvoc.org
www.copaltav.org
www.altavelocidad.org
www.tranvia.org

DMJ

59 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a Girona



L'anunci de l'arribada del Ferrocarril d'alta velocitat (FAV) a Girona provoca debats sobre el traçat de la nova infraestructura i sobre l'impacte econòmic que podria generar en l'economia de la ciutat.

La ciutat de Girona és un dels punt neuràlgics, dins l'àmbit territorial català, de l'eix d'alta velocitat ferroviària transeuropeu Madrid-Barcelona-Perpinyà-Montepeller.

En un principi, el Ministeri de Foment havia previst que la connexió de Girona amb la ciutat de Barcelona mitjançant el FAV s'havia de produir l'any 2005; no obstant això, els retards de les obres van fer endarrerir aquesta data com a mínim fins el 2008.

Presentació del projecte

Segons el projecte del tram Vilobí d'Onyar-Sant Julià de Ramis, de 17,3 km, presentat l'octubre del 2002, el FAV passaria per sota de la ciutat, paral·lel a la línia convencional de tren que també quedaria soterrada. La principal novetat per a la ciutat seria el canvi de fesomia de Girona pel fet d'eliminar la filera de pilars que actualment divideix la ciutat de nord a sud i que serveix de suport al traçat ferroviari. Així mateix, la remodelació dels entorns de la plaça d'Espanya i del Parc Central, al costat de l'actual estació de RENFE, també es preveia com una reforma significativa per a la ciutat.

El debat sobre el soterrament de les vies

El Ministeri de Foment considerava que un altre canvi important per a la ciutat es podria derivar de l'aprofitament urbanístic que alguns sectors farien del traçat, ja que contribuiria a alleugerir l'elevat cost de les obres de soterrament de les vies, si bé el consistori considerava que aquest aspecte no era ni quantitativament ni qualitativament tan important com el Govern central pretenia.

Junt amb aquestes qüestions, un nou punt de desacord va sorgir arran del tractament i recopilació de les al·legacions que es van presentar al projecte. Així, si des del Ministeri de Foment s'afirmava que s'havien presentat un total de trenta-una al·legacions, des de la Subdelegació del Govern es va afirmar que se n'havien recollit un total de dues mil tres-centes.

La majoria d'aquestes al·legacions reflectien l'oposició de part de la població al soterrament de les vies i a la conseqüent construcció dels túnels previstos al projecte. Dues entitats, la plataforma cívica Cop al TAV i l'Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya (OCUC), van canalitzar les queixes dels descontents. Totes dues organitzacions qüestionaven que l'obra pogués ser considerada d'interès general quan no s'havien realitzat els estudis de viabilitat econòmica respectius.



Traçat previst del FAV al seu pas per Catalunya, traçat a Girona. (Infografia: M. Ferrès)

Consideraven prioritari millorar i modernitzar la xarxa ferroviària convencional ja existent i creien que la nova infraestructura tindria un impacte ambiental excessiu.

El debat sobre l'impacte econòmic de l'arribada del FAV

L'arribada del FAV a Girona va encetar un debat sobre les conseqüències econòmiques que l'arribada de l'alta velocitat podria representar per a la ciutat. D'una banda hi havia sectors de la societat gironina que confiaven que l'arribada del FAV dinamitzaria el teixit socioeconòmic de la ciutat. Aquesta idea es fonamentava, d'una banda, en l'increment esperat del nombre de visitants a la ciutat (amb la conseqüent dinamització de les activitats relacionades amb el turisme, la hostaleria i el comerç) i, de l'altra, en la previsió d'un augment del nombre de residents a la ciutat, conseqüència de la reducció dels temps de connexió amb la ciutat de Barcelona que es calculava de trenta minuts. En aquests termes es manifestava, per exemple, el Col·legi d'Agents de la Propietat Immobiliària de Girona.

També hi havia, però, opinions més escèptiques, com la de la Cambra de Comerç de Girona, que apuntava que aquesta probable dinamització i aquest desenvolupament econòmic no podien dependre exclusivament de l'arribada del FAV a la ciutat. En el mateix sentit es va expressar el geògraf de la

Universitat de Girona, Jaume Feliu, que considerava que aquests possibles beneficis es derivarien més aviat de la dinàmica socioeconòmica prèvia que tingués el territori i del fet que hi hagués projectes estratègics d'optimització de les oportunitats, més que no pas de l'arribada del FAV a la ciutat.

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.gencat.net
www.ajuntament.gi
www.copaltav.org
www.ocuc.org
www.apigirona.com
www.cambra.gi
www.udg.es/geografia/

DMJ

60 Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a Figueres



L'Ajuntament de Figueres i el Ministeri de Foment arriben a un acord sobre el traçat del Ferrocarril d'alta velocitat (FAV) al pas per la ciutat. Els partits a l'oposició i els municipis del voltant presenten alternatives al traçat pactat que suposa el pas del tren pel sector oest de la ciutat i el desmantellament de l'antiga línia ferroviària.

Un dels principals projectes que es van definir en matèria d'infraestructures els darrers anys a Europa va ser la proposta de creació d'una xarxa ferroviària d'alta velocitat d'àmbit transeuropeu. Un dels eixos considerats prioritaris dins d'aquest sistema havia de ser la línia Madrid-Barcelona-Perpinyà-Montpeller, que connectaria la Península Ibèrica amb l'interior del continent.

Després de Barcelona i seguint cap al nord, un dels principals nuclis per on hauria de passar la línia era el municipi gironí de Figueres, capital de la comarca de l'Alt Empordà, situada a l'extrem nord-oriental de Catalunya, a la frontera amb França.

El mes de febrer del 2002, el ministre de Foment, Franciso Álvarez Cascos, va confirmar que l'arribada del FAV a Figueres aniria acompanyada de la construcció d'una estació, una demanda històrica tant de l'Ajuntament (Partit dels Socialistes de Catalunya) com de la Generalitat de Catalunya (Convergència i Unió).

Al llarg de tot el 2003 va tenir lloc un debat polític entorn del traçat definitiu que hauria de seguir el FAV al pas pel municipi. Es va debatre sobre la conveniència de soterrar les vies i sobre la ubicació exacta de la futura estació.

Acord de Foment amb l'Ajuntament de Figueres i reaccions de les formacions polítiques

L'acord inicial a què havien arribat el Ministeri de Foment i l'Ajuntament de Figueres, governat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), situava el traçat del FAV a l'oest del nucli urbà. Aquest traçat suposava el desmantellament de l'actual línia de tren que travessava la ciutat per l'est, la desaparició de l'actual estació i la construcció d'una de nova al barri del Culubret.

L'objectiu d'aquesta proposta era crear un nou nus de comunicacions en què convergirien les principals infraestructures de transport que passaven pel municipi: el nou FAV, la línia de trens convencional, la N-II, l'A-7 i la variant nord de l'Eix Pirinenc. Aquesta alternativa comportaria el trasllat de la línia ferroviària existent amb la conseqüent supressió dels passos a nivell existents i de l'efecte barrera que representava per al nucli urbà.

Per la seva part, Convergència i Unió (CiU) proposava una alternativa per l'est, de manera que la línia ferroviària circulés paral·lela a la N-II i comptés amb dues estacions, una per al FAV al sector oest de la ciutat i una altra per als trens convencionals on es trobava l'actual estació localitzada a l'est. Aquesta intervenció implicava la creació d'un centre intermodal i d'una plataforma logística als municipis de Far i Vilamalla (que limiten al sud amb el municipi de Figueres) que permetrien canalitzar i desviar el trànsit de trens de mercaderies i el trànsit de camions per la zona oriental del municipi.

Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) defensava una altra alternativa que passava pel soterrament de l'estesa ferroviària existent, argumentant que aquesta mesura permetria mantenir la centralitat de l'estació, si bé el Ministeri de Foment considerava aquesta possibilitat econòmicament inviable.

Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) defensava el manteniment de les infraestructures i traçats ferroviaris existents tal com estaven.

El Consell Comarcal intenta consensuar un traçat entre els diferents municipis de la zona

El debat, però, no era exclusiu del municipi de Figueres, sinó que s'extrapolava als municipis del voltant de la capital em-



Traçat del FAV al seu pas per Catalunya, tram de Figueres. (Infografia: M. Ferrès)

pordanesa pels quals havia de circular el FAV. Així, el 19 de desembre, el Consell Comarcal de l'Alt Empordà va acordar sol·licitar al Ministeri de Foment la retirada de l'estudi d'impacte ambiental de la variant oest del tren convencional al pas per Figueres, argumentant la poca qualitat i la manca de rigor en l'elaboració del procés d'avaluació de l'impacte ambiental del projecte.

El Consell Comarcal també va aprovar la creació d'una comissió formada per representants del consell i tècnics especialitzats perquè consensuessin un posicionament unitari sobre el traçat definitiu que havia de seguir el FAV en aquell sector abans del 28 de febrer del 2004. Aquesta determinació estava motivada perquè hi havia una sèrie de municipis com Figueres i altres que comptaven amb estació de línia convencional que defensaven la variant oest i la construcció d'una única estació intermodal i perquè d'altres, com Vilafant o Vilabertran (localitzats al sud-oest i al nord-est de la capital comarcal, respectivament), eren partidaris de l'alternativa est i de la creació de dues estacions (una a l'oest per al FAV i una altra a l'est per al tren convencional).

Algun d'aquests municipis, com ara Vilafant, van acordar defensar sense fissures (amb el consens de tots els grups polítics) la variant est i presentar al·legacions al projecte defensat pel Ministeri de Foment. El seu posicionament es basava en el fet que el pas del FAV pel municipi suposaria l'enderrocament d'un elevat nombre d'habitatges i naus del teixit industrial local i també la construcció de trinxeres i viaductes de dimensions considerables que causarien un fort impacte ambiental per al municipi.

A la darreria del 2003, el debat sobre el traçat seguia obert tant dins del municipi de Figueres com entre els municipis propers per on havia de passar el FAV i s'esperava que al llarg del 2004 es confirmés definitivament la decisió inicial del Ministeri de Foment i l'Ajuntament de Figueres d'establir un nou traçat i una nova estació de ferrocarrils al sector oest de la ciutat.

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.gencat.net
www.figueresciutat.com
www.perpignan.fr
www.vilafant.com
www.cambrescat.es
www.cambra.gi
www.copaltav.org
www.altavelocidad.org
www.tranvia.org

DMJ

61 Ferrocarril d'alta velocitat, tram Figueres-Perpinyà



Al llarg del 2003 s'han adjudicat les obres per a la construcció del Ferrocarril d'alta velocitat (FAV) entre Figueres i Perpinyà. La construcció de la línia, que finalment es preveu que estarà llesta el 2009, suposarà la connexió per alta velocitat ferroviària de la Península Ibèrica amb Europa.

Un dels principals projectes que es van definir en matèria d'infraestructures els darrers anys a Europa va ser la proposta de creació d'una xarxa ferroviària d'alta velocitat d'àmbit transeuropeu. Un dels eixos considerats prioritaris dins d'aquest sistema havia de ser la línia Madrid-Barcelona-Perpinyà-Montpeller, que connectaria la Península Ibèrica amb l'interior del continent.

El darrer tram d'aquest eix ferroviari seria el que uniria el municipi de Figueres (capital de la comarca de l'Alt Empordà al nord de la província de Girona), amb Perpinyà (al sud de la regió francesa del Llenguadoc-Rosselló) en direcció nord-sud travessant el Pirineu pel pas fronterer de la Jonquera. Aquest tram havia de suposar la materialització d'un nou corredor de connexió ferroviària amb França, ja que fins al moment la connexió amb Perpinyà s'establia per Portbou, a l'extrem nord-oriental de la frontera.

El govern francès no considera prioritària la connexió amb la península

La línia requeria una coordinació i una acció conjunta entre els governs espanyol i francès. Tanmateix, mentre que per al primer la infraestructura constituïa un element prioritari en matèria de comunicació, en el cas francès, malgrat reconeixer-ne la importància i la necessitat, el desenvolupament de l'eix ferroviari se subordinava a la posada en funcionament d'altres traçats i a l'existència de recursos que poguessin fer front a l'elevada inversió necessària.

En relació amb aquestes qüestions, a mitjan mes de març es va manifestar, tant per part dels consells regionals del sud de França (Midi-Pirineus i Llenguadoc-Rosselló) com des del Ministeri de Foment espanyol i la Generalitat de Catalunya, la preocupació pel fet que des de París es donés preferència a la connexió d'alta velocitat ferroviària entre Burdeus i la capital francesa en lloc del traçat que, passant per Montpeller i Perpinyà, hauria d'unir la capital francesa amb la Península Ibèrica.

Aquest sentiment estava motivat per la decisió adoptada pel Govern francès de retardar l'obertura de la línia de Nimes a Montpeller fins al 2010. Tanmateix el Govern francès també va mostrar la seva intenció d'ajornar l'inici de les obres que haurien d'enllaçar Figueres amb Perpinyà al·legant la manca de recursos econòmics per afrontar la inversió requerida (si bé es presentaven alternatives com la possibilitat que la Unió Europea (UE) assumís una part del pressupost).

Aquesta situació determinava que el dia en què s'obrís la línia Figueres-Perpinyà i el ferrocarril espanyol connectés amb l'ample de via europeu hi hauria un tram, entre Perpinyà i Montpeller, en què el tren no podria assolir l'alta velocitat sinó que circularia a velocitat convencional per les vies preexistents.

Les respostes polítiques a aquesta decisió no van trigar a arribar. El Parlament de Catalunya va reclamar a mitjan mes d'abril –amb els vots favorables de Convergencia i Unió (CiU), Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Partit Popular (PP)– que el FAV arribés a la frontera i que s'acceleressin els tràmits perquè la connexió amb l'ample de via europeu fos operativa abans del 2007.

Desavinences amb l'empresa constructora

A aquesta situació es va afegir el fet que a mitjan mes d'abril els governs espanyol i francès suspenguessin les converses amb Euroferro (la unió temporal d'empreses entre Dragados i Bouygues), la societat encarregada de construir el tram del FAV que havia d'unir Figueres i Perpinyà.

El motiu de la disputa era la sol·licitud, per part de l'empresa, d'una sèrie de garanties de viabilitat econòmica de l'explotació de la infraestructura. Novament, institucions i administracions catalanes com el Departament de Política Territorial i Obres Públiques o el Consell de Cambres de Comerç de Catalunya van mostrar la seva preocupació pel trencament de les negociacions.

Surt a concurs la construcció del tram

Malgrat tot, el 8 de maig el Butlletí Oficial de l'Estat va publicar la nova licitació de la concessió per a desenvolupar el tram en qüestió –pressupostat en 714 milions d'euros i amb una longitud de 45 km.

Es van presentar quatre propostes a aquest concurs: la presentada per la Unió Temporal d'Empreses (UTE), formada per Ferrovial Concesión, Vinci Concesión, Ferrovial-Agroman i Vinci Construcción; la presentada per l'agrupació Ferromed (Réseau Fer de France, Setec, Ineco i GIF); la presentada per la UTE formada per Acciona, Necso, Entrecanales Cubiertas, FCC Construcción, Itinere, Bouygues, D.V. Construcción i D.Y P. Tragemet, i la presentda per l'agrupació TP Ferro, integrada per sis empreses.



Traçat previst del FAV al seu pas per Catalunya, tram Figueres-Perpinyà. (Infografia: M. Ferrés)

Malgrat la posada en marxa del procés d'adjudicació, les reivindicacions dels diferents agents polítics i socials van continuar. El PSC i l'Entesa Catalana de Progrés assenyalaven la discriminació que suposava per a Catalunya el fet que el túnel que s'havia de construir s'hagués de finançar amb fons privats, quan la resta de la xarxa ferroviària d'alta velocitat de l'Estat espanyol es finançava amb fons públics. Per la seva part, alguns dels ajuntaments de les localitats franceses afectades pel projecte, amb el recolzament de la Generalitat de Catalunya, van anunciar mobilitzacions amb l'objectiu de pressionar el Govern francès perquè accelerés, no només la construcció del tram que hauria d'unir Figueres amb Perpinyà, sinó la prolongació de la línia fins a París.

Adjudicació de les obres

Finalment, a la darreria de l'any 2003, els estats francès i espanyol van adjudicar les obres del tram Figueres-Perpinyà, per un valor de 952 milions d'euros, al grup constituït per les societats ACS, Dragados i Eiffage, preveient la rúbrica definitiva del contracte per al gener del 2004. Amb un termini d'execució estimatiu de seixanta mesos a partir de la signatura del contracte, tots dos governs esperaven que la connexió per alta velocitat ferroviària entre l'estat francès i l'estat espanyol estigués acabada l'any 2009.

L'acord establia una subvenció de 540 milions d'euros, un 56,7% del cost total de l'obra. Aquest ajut financer estava estretament relacionat amb la decisió de la Comissió Europea (CE) de seleccionar cinquanta-sis obres d'interès europeu a les quals donaria prioritat financera i entre les quals es trobava la connexió per alta velocitat ferroviària entre Espanya i França.

El ministre de transports francès, Gilles de Robien, assegurava a la darreria d'any que la concessió de l'obra tindria lloc abans del 2004 i que la circumval·lació de la línia entre Nimes i Montpeller que hauria d'enllaçar amb la ciutat de Perpinyà estaria enllestida l'any 2011.

Per altra banda, l'arribada de l'alta velocitat ferroviària va generar inquietuds entre els diferents municipis afectats. En aquest sentit, a començament del 2003, i més concretament al final del mes de gener, els municipis de Lleida, Girona, Figueres i Perpinyà van acordar desenvolupar conjuntament el projecte Avaluació de l'impacte socioeconòmic del tren d'alta velocitat en l'espai transfronterer, inclòs en el programa Interreg III de la Unió Europea. Amb aquest instrument es pretenia construir una plataforma permanent d'intercanvi d'experiències i coneixements per a planificar i afrontar l'impacte de l'arribada de la línia d'alta velocitat en aquestes ciutats i els seus àmbits territorials.

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.gencat.net
www.figueresciutat.com
www.perpignan.fr
www.vilafant.com
www.cambrescat.es
www.cambra.gi
www.copaltav.org
www.altavelocidad.org
www.tranvia.org

DMJ

62 Ferrocarril de rodalies RENFE



Diferents estudis i anàlisis tècnics presentats al llarg del 2003 posen de manifest la preocupació per la infrautilització o les deficiències de la xarxa ferroviària de rodalies. El govern de la Generalitat reclama més inversions i el traspàs de determinades competències en materia ferroviaria.

Apareixen dos estudis crítics amb el funcionament del servei de rodalies

Durant el 2003, dos estudis que evidenciaven el descens del nombre d'usuaris dels trens de rodalies i nombroses deficiències en el servei van provocar un debat entre els experts, les administracions implicades i el públic, respecte a la suposada infrautilització i les mancances del servei de la xarxa ferroviària de rodalies, especialment de la de RENFE.

El primer d'aquests estudis, elaborat per l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), mostrava el resultat d'una avaluació de les estacions i detectava un 32% d'estacions (36 de RENFE i 15 de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)) amb un servei de trens deficient. L'estudi realitzava una anàlisi de la xarxa ferroviària de rodalies de Barcelona que posava de manifest deficiències significatives i alhora mostrava que, si bé des de l'any 1992 el nombre de passatgers als ferrocarrils de rodalies cap a Barcelona havia augmentat gairebé un 18%, el nombre de trens que circulaven en dies feiners només havia augmentat de l'ordre del 3%. En paral·lel, l'estudi posava de manifest que la línia del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [51-61] acaparava totes les inversions i es pronunciava a favor del traspàs de competències de la gestió del servei de rodalies i regionals de RENFE al Govern de la Generalitat.

El segon estudi, realitzat per *Barcelona Economia*, revista d'indicadors econòmics que edita l'Ajuntament de Barcelona, va ser presentat l'octubre del 2003 i corroborava la pèrdua de viatgers especialment en les línies de rodalies de RENFE, mentre que la resta de transports públics n'havien guanyat.

L'estudi de Barcelona Economia mostrava que RENFE havia perdut passatgers a tres de les quatre línies de rodalies: C1: Maçanet-Mataró-Barcelona-Aeroport/l'Hospitalet, C2: Sant Vicenç-Vilanova-Barcelona-Granollers-Maçanet i C4: Manresa-Terrassa-Barcelona-Vilafranca-Sant Vicenç. Només la línia C3, Vic-Barcelona-l'Hospitalet, va mostrar un increment de gairebé 2.500 passatgers al llarg dels tres primers trimestres de l'any, respecte al 2002. El descens del nombre de viatgers podria haver estat motivat parcialment per factors com la integració tarifària que permet la utilització de diversos transports col·lectius i que es va començar a implantar a l'Àrea Metropolitana de Barcelona l'1 de gener de 2001. Tot i la integració tarifària, els FGC, el METRO [80-83] i l'autobús urbà havien incrementat el nombre de viatgers un 4% respecte al 2002.

Segons la valoració de l'informe que realitza RENFE per saber quin grau de qualitat atribueixen els viatgers a les línies, elaborat a partir d'enquestes que recullen les opinions sobre la neteja dels trens, les andanes, l'atenció al públic, les comunicacions i els preus, la qualitat del servei havia baixat, efectivament, durant el 2002.

Les reclamacions del Govern de la Generalitat

Paral·lelament, durant el 2003, el Govern de la Generalitat va reclamar més inversions en infraestructures ferroviàries, un àmbit en què considerava que Catalunya presentava un dèficit important que condicionava les possibilitats de creixement del país. Des de la Generalitat es va proposar el traspàs de competències de la xarxa ferroviària de rodalies i el reconeixement de la Generalitat com a autoritat ferroviària de Catalunya, la conversió de la línia de FERROCARRIL BARCELONA-PUIGCERDÀ [64] en una línia internacional d'ample europeu i la creació de línies de transport de mercaderies segregades del transport de passatgers.

Les inversions previstes

El Pla director d'infraestructures del transport públic col·lectiu (PDI), aprovat en la versió definitiva pel Consell d'Administració de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) el 25 d'abril de 2002 i definitivament pel Govern de la Generalitat el 25 de juny del mateix any, preveia inversions i ampliacions a les xarxes de transport ferroviari de rodalies fins al 2010, incloent-hi tant les línies de RENFE com les de FGC.

El Pla de transports de viatgers (PTV), elaborat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), definia les directrius i les accions necessàries per a millorar el transport públic col·lectiu fins al 2005. Aquestes actuacions incloïen el desdoblament de la línia de tren entre Tordera i Arenys de Mar, amb un cost superior a 72 milions d'euros; la segona via del Baix Maresme, a partir de Vilassar de Mar, que hauria d'esperar més enllà del 2005 en no considerar-se tant prioritària; la posada en servei de la línia C-5 de rodalies a la zona del Vallès, que avançaria paral·lela a la B-30 i que havia d'haver entrat en funcionament el mes de setembre, si bé en aquelles dates encara no estava acabada, i la línia entre l'Hospitalet i Martorell, part de la qual ja s'utilitzava com a línia de mercaderies i que es volia incorporar a la circulació de passatgers fent-la continuar cap al Papiol, Castellbisbal i Martorell. Aquesta darrera línia,

que s'anomenaria R7, suposaria una inversió de 2,1 milions d'euros.

Les inversions previstes dins del Plan de Infraestructuras del Transporte (PIT) del Ministeri de Foment per al període 2000-07, tal com manifestaven els estudis esmentats anteriorment, prioritzaven el FAV, el qual absorbia bona part del pressupost.

Més informació:

www.renfe.es
www.gencat.net/ptop
www.laptp.org
www.publicacions.bcn.es/catala/bcneconomia/

AJF

63 Ferrocarril del corredor mediterrani



Continuen les reclamacions per a la creació d'un corredor mediterrani ferroviari d'ample europeu per a mercaderies i viatgers. El tram del corredor mediterrani comprès entre Castelló i Tarragona queda exclòs de la nova xarxa d'alta velocitat prevista al Pla d'infraestructures de transport 2000-2007.

Fluxos de transport al corredor mediterrani

El corredor mediterrani, entès com l'eix de comunicacions que transcorre paral·lel a la costa del llevant espanyol i que arriba fins al sud de l'estat francès, acollia a començament de dècada el volum més important de moviment de mercaderies dins de l'estat espanyol. Un terç dels productes del mercat interior espanyol van circular, l'any 2000, per les carreteres i autopistes catalanes i valencianes. Entre Catalunya i el País Valencià, el mateix any, es va generar un flux bidireccional de mercaderies d'11 milions de tones, que representaven un 23,10% de les exportacions catalanes a la resta de comunitats de l'Estat i un 20,84% de les valencianes. Així, Catalunya i el País Valencià són, mútuament, els principals clients pel que fa a transport per carretera.

Aquestes dades van ser elaborades per l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa a partir d'un treball de recerca de Josep Vicent Boira, publicat amb el títol *Euram 2010. La via europea*. Aquesta publicació pretenia evidenciar la importància econòmica de l'EUROREGIÓ DE L'ARC MEDITERRANI [49], tant per a Espanya com per a Europa, i alhora posar de manifest la falta d'inversió en les infraestructures ferroviàries necessàries per mantenir i desenvolupar, de manera sostenible, l'intercanvi comercial entre ambdues comunitats i entre la regió i la resta del continent.

Inadequació de la xarxa ferroviària espanyola a la futura Xarxa Transeuropea del Transport

El Llibre Blanc *La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*, dirigit per la comissària Loyola de Palacio i publicat l'any 2002 per la Comissió Europea (CE), i l'informe dirigit per l'excomissari Karel Van Miert sobre el *desenvolupament de la Xarxa Transeuropea de Transport*, publicat el juny del 2003, instaven els estats membres de la Unió Europea a prendre mesures per evitar un futur col·lapse de les carreteres i autopistes europees, causat, principalment, pel trànsit de camions. Les mesures proposades se centraven, d'una banda, en la creació de noves infraestructures ferroviàries integrades d'alta velocitat per a viatgers i, de l'altra, de gran capacitat per a mercaderies.

La construcció d'un possible corredor mediterrani d'alta velocitat i ample europeu, reivindicat ja des dels anys trenta per sectors econòmics i polítics del País Valencià i de Catalunya, va quedar hipotecada a meitat dels anys vuitanta arran de la decisió del Ministeri d'Obres Públiques i Transport, sota la responsabilitat de Javier Saénz de Cosculluela, de construir el primer tren d'alta velocitat espanyol entre Madrid i Sevilla. Aquesta decisió va limitar extraordinàriament no sols les possibilitats de desenvolupament de l'alta velocitat al corredor mediterrani, sinó també les de la resta de la xarxa ferroviària de l'Estat. La planificació de l'AVE Madrid-Sevilla, amb la intenció d'equilibrar les dinàmiques econòmiques en el conjunt de l'Estat, no va tenir en compte la connexió amb la frontera francesa i la resta de la xarxa europea d'alta velocitat, fet que va endarrerir d'una manera continuada la inversió no només de l'estat espanyol en el corredor mediterrani, sinó també la inversió de l'estat francès en la connexió de la seva xarxa amb la Península Ibèrica.

A partir d'aquell moment, el Ministeri de Foment (antic MOPT) es va limitar a adequar la línia Barcelona-València-Alacant als requeriments de l'Euromed, línia destinada al transport de viatgers i catalogada pel mateix ministeri com a línia de «velocitat alta». Tècnicament, segons el *Llibre Blanc dels Transports*, l'alta velocitat pura es considera a partir dels 250 km/h en vies exclusives per a viatgers. L'Euromed circula a una velocitat màxima de 220 km/h i a una velocitat mitjana de 180 km/h utilitzant les dues úniques vies disponibles, d'ample ibèric, tot compartint-les amb altres trens de rodalies, regionals i de mercaderies.

Un detall de la planificació del corredor mediterrani és l'encàrrec de redactar el projecte que l'empresa pública Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), dependent del Ministeri de Foment, va adjudicar el mes de juliol a Train, Estudios y Proyectos amb un pressupost de 120.129 euros per recuperar el ramal que uneix pel sud la ciutat de Tortosa amb el corredor mediterrani i evitar d'aquesta manera la situació actual en què els trens amb origen a la capital del Baix Ebre i amb destinació al País Valencià havien de retrocedir 12 quilòmetres fins a l'estació de l'Aldea per poder connectar amb el corredor mediterrani. El nou projecte hauria de recuperar una via desmantellada per RENFE després de la posada en marxa de l'Euromed.

Prioritat inversora en la xarxa ferroviària radial

Al *Llibre Blanc dels Transports* es deia que «les inversions han de fomentar la instal·lació progressiva de corredors transeuropeus preferents per al transport de mercaderies o fins i tot reservats exclusivament per a aquesta activitat», (pàg. 57).

El Pla d'infrastructures de transport 2000-2007, elaborat pel Ministeri de Foment, preveia una inversió total, per a les línies ferroviàries Madrid-València i Madrid-Barcelona d'alta velocitat per a viatgers, de 1.660 milions d'euros, mentre que, per a la línia ferroviària entre Barcelona i València, la inversió prevista era de 25 milions.

Amb aquest pla, el Ministeri de Foment definia la política de transports de l'equip de govern de l'Estat del moment. El principal repte del Govern central en matèria de transports era connectar totes les capitals provincials espanyoles amb Madrid en menys de quatre hores mitjançant el tren d'alta velocitat i l'ample de via europeu.

Una moció presentada al Senat el dia 25 de febrer de 2003 per l'Entesa Catalana de Progrés, coalició formada pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), que demanava l'equiparació de les prestacions del corredor mediterrani entre Barcelona, València i Alacant a les de la futura línia d'alta velocitat entre Madrid i València, va ser derrotada per 130 vots en contra, 77 a favor i 4 abstencions. Carles Bonet (ERC) va recordar que el nombre de passatgers que circulaven cada any entre Barcelona i València era similar al nombre dels que ho feien entre Barcelona i Madrid i entre València i Madrid. Segons Bonet, circular entre Barcelona i València el 2007 costaria un 65% més de temps que fer-ho entre València i Madrid, tot i tractar-se d'una distància similar.

Segons el Pla d'infraestructures de transport 2000-2007, la construcció de la futura xarxa d'alta velocitat espanyola donaria lloc a un corredor mediterrani de dues velocitats, amb dos trams d'ample europeu directament connectats amb Madrid (València-Castelló i Tarragona-Barcelona) i un tram de 200 km d'ample ibèric i velocitat menor entre Tarragona i Castelló.

Més informació:

www.mfom.es/noticias/ministro/PIT2000-2007CONSEJODEMINISTROS2410.pdf
europa.eu.int/comm/energy_transport/es/lb_es.html
www.ehu.es/observatoriosp/pdf/2003_report_kvm_fr.pdf

JBL

64 Ferrocarril línia Vic-Puigcerdà



Continuen les queixes d'usuaris i administracions pel funcionament de la línia ferroviària Vic-Puigcerdà. El Ministeri de Foment inicia les obres de millora a la línia i anuncia l'aprovació d'un pla d'inversions.

La línia ferroviària Vic-Puigcerdà, pertanyent a la xarxa de trens de rodalies de RENFE, travessa les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Ripollès, Osona, i la Cerdanya fins a arribar a la Tor de Querol a l'Alta Cerdanya. La línia es va inaugurar al principi del segle XX i des d'aleshores no s'hi havien realitzat inversions importants, tot i que aquests darrers anys hi ha hagut millores i nous condicionaments en determinats trams.

El 1999 es signa el conveni per dur a terme les obres

El 24 de juny de 1999 el Ministeri de Foment, RENFE i l'Ajuntament de Vic van signar a Madrid un conveni per realitzar obres i millores a la línia amb un pressupost estimat de 5.000 milions de pessetes. L'aportació econòmica prevista fou de 3.700 milions de pessetes per part del Ministeri de Foment, 1.000 milions de pessetes per part de l'Ajuntament de Vic i 300 milions de pessetes en la valoració dels terrenys que RENFE aportava a les obres. Les obres, que van suposar el soterrament de la línia al pas per la ciutat, van finalitzar el 2003. A més també es van posar en marxa obres per a millorar les estacions de Manlleu i Torelló, a banda de les millores parcials del tram que passa per Osona.

Els incidents a la línia fan augmentar la demanda de més inversions

Durant els anys següents a la signatura d'aquest conveni, diverses esllavissades, avaries i descarrilaments van provocar que el malestar general pel funcionament de la línia Vic-Puigcerdà anés en augment. Al principi del mes de març del 2003 hi va haver una esllavissada a Sant Quirze de Besora (Osona) que va provocar el tall de la via durant més de sis dies entre aquesta població i Puigcerdà. Fets com aquest units a altres despreniments de terra al Figaró i a talls per l'avaria d'una màquina de manteniment a la via van fer que els alcaldes de les poblacions afectades, els presidents del consells comarcals i de la Diputació de Girona es posessin d'acord per reclamar una reunió amb el ministre de Foment per tractar el futur de la línia.

El Consell Comarcal del Ripollès, amb l'acord previ del d'Osona i el de la Cerdanya, va aprovar una moció on es demanaven actuacions urgents a la línia i que les administracions fessin els passos adients perquè fos inclosa al *Llibre Blanc de les Comunicacions de la Unió Europea*. En concret es demanava al Govern central que proposés la línia ferroviària Barcelona-Puigcerdà-la Tor de Querol-Tolosa-París entre les prioritats previstes al *Llibre Blanc del Transport*. La proposta es presentava com una alternativa a l'estat actual de saturació d'altres corredors internacionals viaris i ferroviaris per al transport de mercaderies a gran escala.

A la darreria de març, des del Parlament de Catalunya es va aprovar una proposició no de llei destacant la necessitat de potenciar i millorar la línia i de convertir-la a ample europeu, proposta que es va recollir al *Llibre Blanc de les Comunicacions de la Unió Europea*. Tot i aquesta preocupació, des de la Comissió Europea es constatava que hi havia enllaços amb més prioritat que el de la línia ferroviària Vic-Puigcerdà.

La Generalitat de Catalunya va sol·licitar la transferència de competències en matèria ferroviària de les línies de rodalies i regionals de RENFE. El Govern central, però, no estava del tot d'acord amb aquest punt, tot i que obria la possibilitat que la Generalitat hi invertís per millorar-la i que s'encetés una gestió compartida. D'altra banda, els ens locals afectats pel pas de la línia van demanar a la Generalitat que liderés els compromisos que es van dissenyar des de Foment perquè es comprometessin a elaborar un pla amb calendari.

La plataforma ciutadana Renfe Espavila't i el col·lectiu Ripollès Existeix van presentar un informe davant de la Unió Europea denunciant el mal estat en què es trobava el servei. Altres col·lectius com l'Associació de Víctimes de Renfe de Vic van manifestar també el seu desacord per la situació de la línia, indignats per la mala qualitat del servei, la manca de seguretat i puntualitat i el mal estat de les vies i de les infraestructures en general.

Després de la reunió que va tenir lloc entre els alcaldes dels municipis d'Osona, el Ripollès i la Cerdanya per on passa la línia ferroviària i el ministre de Foment, es va començar a concretar la inversió econòmica i a establir un calendari de reunions.

Els alcaldes i els presidents dels consells comarcals afectats van aprovar un manifest on s'insistia en l'actual perill de la línia i es denunciava el baix ritme d'inversions per part del Govern central que, segons els signants, havia contribuït al deteriorament.

El nou compromís del Ministeri de Foment

En aquest sentit, el Ministeri de Foment es va comprometre a invertir un total de 322,57 milions d'euros en el

marc del *Pla d'Infraestructures del Transport 2000-07* (PIT) per modernitzar la línia Ferroviària Barcelona-Vic-Puigcerdà. Del total del pressupost, estava previst destinar 267,57 milions d'euros a millorar la línia, a canviar-ne la instal·lació elèctrica, a remodelar-ne les estacions, a incrementar-ne les mesures de seguretat, a eliminar-ne els passos a nivell i a adaptar-ne les travesses per poder-les transformar en vies d'ample europeu.

Els 55 milions d'euros restants s'havien de destinar a substituir i renovar els trens. Tanmateix, RENFE i el Ministeri de Foment van aprovar un pla d'actuacions urgents, dins del PIT, per valor de 4,2 milions d'euros, que s'afegien a les obres ja previstes a la línia, amb l'objectiu de restablir la seguretat de la línia, reduir el temps dels viatges i augmentar la freqüència de trens. Concretament es preveia invertir 1,5 milions d'euros en la rehabilitació de la via entre Ripoll i Alp, 1 milió d'euros en l'adequació de les estacions i les andanes entre Vic i Puigcerdà, 968.000 euros per rehabilitar la via entre les Franqueses i la Garriga i 650.000 euros més pel mateix concepte fins a Montcada i Reixac, amb un termini d'execució de deu a dotze mesos. També es preveia fer-hi una segona inversió de 141 milions al llarg del mateix període. A banda d'aquestes inversions, totes encarades a la transformació de la via a l'ample europeu, hi havia unes actuacions programades en el tram de Puigcerdà referents al tractament d'edificis i equipaments de les estacions i a les renovacions de la via, electrificació i instal·lacions de seguretat.

La Generalitat i els alcaldes dels municipis afectats ja van reivindicar al principi del mes d'abril i després d'una reunió dels alcaldes amb el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), Felip Puig, la necessitat d'aquest pla de xoc.

Segons el ministre de Foment, un cop finalitzada la inversió, el temps del trajecte es reduiria un 25% i es preveia un increment de viatgers que passaria dels 8 milions del 2002 a uns 20 milions l'any 2015. Les millores proposades també preveien augmentar la flota amb vint-i-dos trens més per dia i reduir el temps de trajecte entre Ripoll i Puigcerdà, Ripoll i Vic i entre Vic i Puigcerdà. En aquest sentit, un dels objectius proposats pels alcaldes i els presidents dels consells comarcals, inclòs en el manifest signat a Toses, destacava la necessitat de renovar la via entre el tram Ripoll-Puigcerdà, de manera que la distància es reduís a 55 minuts en el trajecte de 50 quilòmetres que separa les dues poblacions en comptes dels 80 minuts actuals. Referent al tram Vic-Ripoll, reivindicaven l'allargament del servei de rodalies fins a Ripoll, que ara només arriba fins a Vic, i també la reducció del temps de trajecte, a banda d'incorporar-hi més combois. Pel que fa al tram Barcelona-Vic, demanaven el desdoblament de la via per possibilitar l'augment de velocitat fins a 80 km/h i reduir el temps de viatge dels 70 minuts actuals a 50 minuts.

Altres millores previstes eren la creació, tal com es va acceptar des de Foment, d'una comissió de seguiment amb representació de totes les administracions (ajuntaments i consells comarcals, Generalitat de Catalunya i Ministeri de Foment) que incidís en el fet de com i quan invertir en la millora de la línia i que vetllés per fer el seguiment de les obres programades, tal com demanaven els municipis i el Govern de la Generalitat de Catalunya.

Més informació:

www.renfe.es
www.mfom.es

AJF

65 Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya



Continuen al llarg del 2003 les obres d'ampliació i millora de la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, que comportavan actuacions al Metro del Vallés i al Metro del Baix Llobregat, les dues principals línies de la companyia.

L'empresa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) es va crear l'any 1979 com a hereva de les línies de Ferrocarrils de Catalunya (inaugurades el 1863) i de Ferrocarrils Catalans (que daten de l'any 1919). L'empresa disposa avui dia de diverses línies. D'una banda, les integrades al Metro del Vallès: L7 pl. Catalunya-av. Tibidabo, L6 pl. Catalunya-Reina Elisenda, S1 Barcelona pl. Catalunya-Terrassa, S55 Barcelona pl. Catalunya-Universitat Autònoma, S5 Barcelona pl. Catalunya-Sant Cugat, S2 Barcelona pl. Catalunya-Sabadell; i, de l'altra, les integrades al metro del Baix Llobregat: L8 Barcelona pl. Espanya-Molí Nou, S33 Barcelona pl. Espanya-Can Ros, S7 Barcelona pl. Espanya-el Palau, S8 Barcelona pl. Espanya-Martorell-enllaç, S4 Barcelona pl. Espanya-Olesa de Montserrat. També disposa d'altres serveis com la línia R6 Barcelona pl. Espanya-Igualada, la R5 Barcelona pl. Espanya-Manresa i el Funicular de Gelida.

Durant el període 1995-1997 es va signar el primer conveni per al finançament d'infraestructures del transport metropolità entre el Govern central i la Generalitat de Catalunya amb la finalitat de construir el Metro del Baix Llobregat. L'any 1996 es va posar en marxa el Metro del Vallès a la línia Barcelona-Sabadell-Terrassa que explota FGC. El 2002 l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) va aprovar el *Pla d'infraestructures 2001-2010* (PDI), que preveia una inversió de 7.296 milions d'euros per al transport públic a l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Els objectius principals del pla eren potenciar el transport públic col·lectiu, augmentar el nombre de desplaçaments i adequar el mode de transport al volum de demanda, garantint així més eficiència en les inversions públiques. El tercer conveni entre el Govern central i la Generalitat es va signar el juliol del 2003, amb una vigència prevista per al període 2003-2005. La inversió de 633 milions d'euros (dels quals 120 milions anaven a càrrec de l'Estat) s'havia de destinar a finançar les obres d'infraestructures d'aquesta mateixa zona.

En les actuacions previstes per al període 2003-2005 tenen una certa rellevància diverses obres en algunes línies del Metro del Vallès i del Metro del Baix Llobregat. Una de les principals actuacions a la línia del Metro del Vallès és l'ampliació de la línia de FGC a Terrassa. La primera pedra del projecte, amb una inversió prevista de 58,88 milions d'euros, es va posar el 16 d'octubre de 2003. Es preveu que el projecte tingui dues fases. La primera ja s'està portant a terme i s'espera acabar-la el 2006. Inclou uns 1.400 m de nou traçat, una nova estació al parc de Vallparadís i també unes petites actuacions a la futura estació de Can Roca. La segona fase, que continuarà el traçat de línia de Vallparadís fins a l'estació del Nord, tindrà connexió amb RENFE i l'estació del barri de Can Roca. Les obres tindran en compte les restes arqueològiques del fossar del Castell-Cartoixa de Vallparadís, que són incloses al *Catàleg de Monuments Històrics i Artístics de Catalunya* en qualitat de protegides i que estan definides com a béns culturals d'interès nacional. Les obres per a les excavacions ja estan adjudicades, amb un import de 177.000 euros en total.

Una de les altres actuacions previstes al Metro del Vallès és el cobriment de les vies de FGC al pas per Rubí. Les obres es van iniciar el juliol del 2003, amb un pressupost de 6,62 milions d'euros i es preveu que finalitzin el juliol del 2004. Per últim es va presentar el projecte de l'intercanviador a Vullpalleres, a Sant Cugat del Vallès, una inversió de 40 milions d'euros que ha de servir per a connectar la línia de FGC i el futur servei de rodalies de RENFE.

Pel que fa a les actuacions que es van començar a portar a terme el 2003 a la línia del Baix Llobregat cal destacar el desdoblament de via entre el baixador del Palau i l'estació de Martorell-enllaç. Les obres van començar el 2003 i es preveu que acabin el mes de juny de l'any 2005. La inversió per a la realització de les obres serà de 35,4 milions d'euros. Es preveu el desdoblament de la línia de FGC entre el nou baixador del Palau a Sant Andreu de la Barca (acabat el 2002) i l'estació Martorell-enllaç, la qual, a més, es renovarà. També s'hi inclou una variant entre les parades de Martorell-vila i Martorell-enllaç per al pas del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [55].

La segona actuació que s'està portant a terme al Metro del Baix Llobregat, concretament a les vies de FGC al pas per Pallejà, té a veure amb el soterrament de les vies, l'eliminació de passos a nivell, la millora de la trama urbana i la reducció dels sorolls i vibracions. Les obres es van iniciar l'octubre del 2003 i es preveu que finalitzin l'agost del 2006. La inversió estimada era de 42.09 milions d'euros per als 2,44 km del traçat i suposarà una gran millora per al municipi gràcies a l'eliminació d'aquesta barrera artificial. L'obra està prevista en dues fases, la primera de les quals ja s'està portant a terme. La segona estarà més condicionada per les restes arqueològiques de Ca l'Espluga (objecte de protecció especial per part de la Direcció General de Patrimoni Cultural de la Generalitat de Catalunya, que hi ha destinat uns 80.000 euros amb la finalitat de preservar el jaciment).

La construcció d'un nou telefèric entre Olesa de Montserrat i Esparreguera amb l'estació de FGC d'Olesa de Montserrat és

una altra de les actuacions previstes. Les obres es van iniciar el juliol del 2003 i es preveu que finalitzin el març del 2004. Amb una inversió de 4,86 milions d'euros, aquest nou telefèric facilitarà la connexió d'Esparreguera amb el Metro del Baix Llobregat.

FGC també té previst remodelar la línia pl. Catalunya-av. Tibidabo, que ha incrementat molt el nombre de passatgers, i convertir-la en una llançadora amb base a l'estació de Gràcia. Amb aquesta iniciativa es permetrà reduir-hi el pas de trens urbans i augmentar el pas de combois de la línia del Vallès. Aquesta actuació s'emmarca dins dels projectes de millora del Metro del Vallès, que ha experimentat un fort augment de passatgers calculat en un 15,6% durant el 2002, el qual sobretot es concentra en la franja horària d'entrada i sortida de la feina i de la Universitat Autònoma de Barcelona i el qual es tradueix en combois atapeïts a les principals estacions d'intercanvi (Catalunya i Provença).

FGC també té previst crear un nou edifici corporatiu ubicat als antics tallers de Sarrià. El projecte ha estat encarregat a l'arquitecte Carles Ferrater i estarà acabat el 2004. Tanmateix, es volen adaptar totes les estacions que formen part de la xarxa de FGC a persones amb mobilitat reduïda, un projecte que recull la idea del «disseny per a tothom».

Més informació:

www.fgc.net
www.gencat.es/ptop

AJF

66 Habitatge



L'habitatge irromp com a tema central en el debat territorial i en l'agenda política en un moment en què la producció, el preu i la demanda de pisos creix al mateix temps que el nombre de persones amb dificultats per accedir-hi.

L'habitatge és un element fonamental en la transformació del territori i en la vida de les persones i en facilita o dificulta el desplegament de les capacitats durant generacions. Durant el 2003 l'habitatge ha acaparat molt protagonisme mediàtic: titulars, trobades d'especialistes, programes de difusió, debats i programes electorals, etc. Tot plegat ha convertit l'habitatge en un dels temes territorials més importants de l'any a Catalunya i l'ha situat com un element clau de les polítiques de cohesió social i equitat territorial.

Per aquesta raó presentem una síntesi de les aportacions i els temes que han protagonitzat el debat de l'habitatge durant el 2003, mirant d'incorporar-hi la dimensió social, cultural i territorial.

Estudis i informes presentats durant el 2003

Els estudis sobre habitatge s'han multiplicat vertiginosament el darrer any. Aquesta és una breu síntesi dels resultats més destacats i que mostren les transformacions que s'estan produint en la percepció i la valoració social del tema.

L'informe del Ministeri de Foment publicat el novembre del 2003 situa el creixement dels preus dels habitatges a Barcelona durant el 2003 en el 17%, en un 85% a Catalunya entre el 1997 i el 2003 i en un 100% a Barcelona al mateix període. Més enllà de les dades generals l'informe confirma que l'habitatge de segona mà tampoc seria una opció més econòmica a Catalunya, ja que el preu ha arribat a ser igual que el dels habitatges de nova construcció a Barcelona, Girona, Tarragona i l'Hospitalet de Llobregat. L'informe relaciona l'augment del preu de l'habitatge amb el descens dels tipus d'interès, fet que hauria permès a moltes famílies comprar un habitatge i que posa de manifest que una bona part del creixement econòmic dels darrers anys està en relació al creixement del sector de la construcció. Aquest mateix informe assenyalava la dificultat creixent que diversos grups socials, cada vegada més amplis, tenen per accedir a l'habitatge.

La Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), en un estudi presentat el mes de juliol del 2003, sostenia que l'augment del preu de l'habitatge a Barcelona ciutat i en el conjunt de la regió metropolitana des del 1996 seria un indicador de salut econòmica i de l'atractiu que té la ciutat per als inversors. Tanmateix l'enquesta municipal sobre les inquietuds dels ciutadans elaborada a la primavera del mateix any revelava que la preocupació per l'accés a l'habitatge a Barcelona s'havia doblat els últims dotze mesos.

El mes d'octubre també es va presentar un estudi del Registre d'Economistes i Assessors Fiscals (REAF) que considerava excessiu l'impost que les comunitats autònomes recapten sobre les transaccions d'habitatges, el 30'6% dels impostos indirectes que graven la compra d'habitatge –el 41,9% correspondria a l'Estat espanyol i el 27,4, als ajuntaments–. Els autors proposaven, per tal de contribuir a la contenció dels preus de l'habitatge, incrementar l'oferta d'habitatges de lloguer i reduir els impostos directes i indirectes que segons les seves dades representaven el 15% del preu final.

D'acord amb un estudi recent presentat pel Gabinet d'Estudis Urbanístics i el Gabinet Tècnic de Programació de l'Ajuntament de Barcelona les necessitats d'habitatges per als vint anys vinents a l'àmbit metropolità podrien aproximar-se a les 427.000 unitats –en relació amb una hipòtesi moderada de creixement del PIB i dels llocs de treball–. Aquesta és aproximadament la xifra d'habitatges construïts durant els darrers deu anys al mateix àmbit.

La Fundació Jaume Bofill va presentar l'estudi *Els habitatges de la població catalana*, elaborat i dirigit per Carme Trilla i Joffre López. Segons l'estudi, l'any 2003 el 55,4% de la població catalana no havia de destinar cap recurs al pagament de casa seva. Aquest xifra incloïa un 46% que havia finalitzat el pagament de l'habitatge, un 5,1% que l'havia heretat o rebut i un 4,4% que el tenien cedit. Només el 17% de les unitats familiars a Catalunya vivien en cases de lloguer i el 27% restant la tenien en propietat però hipotecada amb pagaments pendents. Tanmateix, l'estudi posa en relleu que l'esforç mensual per la compra és inferior al del lloguer perquè el lloguer afecta segments de població amb menys recursos. El 24% dels llogaters declaraven tenir moltes dificultats per fer front a les despeses de l'habitatge tot i que el preu mitjà del lloguer a Catalunya és de 219 euros i el dels qui paguen hipoteques és de 431 euros. L'estudi també remarcava que el 49% de les persones més grans de 65 anys viuen soles, més de la meitat dels joves catalans ha necessitat l'ajut de la família per pagar la hipoteca i un de cada tres per fer front al lloguer. Els joves i les persones grans són, segons aquest estudi, els col·lectius amb més problemes per accedir a l'habitatge i un 8,7 % dels habitatges de Catalunya –uns dos-cents mil– pateix alguna deficiència.

Carme Trilla també va ser la coordinadora de l'informe *L'habitatge, luxe o necessitat?*, presentat per Càritas a la darreria de l'any 2003. Segons l'informe, el 3,5% de les famílies catala-

nes, és a dir, 88.000, tenien dificultats per pagar un habitatge, 270.000 famílies, l'11,6%, estaven mal allotjades (rellogades, amuntegades, amb amenaces de desnonament o en pisos inhabitables). Càritas calculava que a Catalunya trenta mil persones vivien al carrer l'any 2003, i reclamava la creació d'un parc d'habitatges de lloguer i que es garantissin allotjaments alternatius en cas de desnonaments o sobreocupació. El 60% de les persones que atenia aquesta organització tenia problemes d'habitatge. El 18,5% de les persones més grans de 65 anys, enquestades per l'ONG al barri del Raval de Barcelona, havien hagut de deixar el seu habitatge i actualment vivien rellogats. Càritas afirmava que l'encariment del preu de l'habitatge havia afavorit l'aparició de màfies, empreses especulatives, condicions abusives i relloguers. Durant el darrer any s'han anat succeint a la premsa notícies en relació amb grups organitzats que «coordinen» el relloguer d'habitacions, i agències que practiquen el *mobbing* immobiliari que afecta especialment persones grans que habiten pisos de lloguer de renda antiga en àrees revalorades i que reben pressions per abandonar-los.

Un dels fenòmens més característics dels darrers temps en relació amb l'habitatge ha estat l'aparició de noves formes d'infrahabitatge i barraquisme, fenòmens que es consideraven en via d'erradicació des de temps enrere. Els estudis presentats per l'equip EARHA el 2003 entenen l'infrahabitatge com el conjunt d'habitatges que «per l'antiguitat i el deteriorament, per la deficient construcció o per una degradació dels espais col·lectius on s'ubiquen, presenten un elevat nivell d'inadequació física i social». Aquest fenomen reapareix a nuclis històrics, àrees de barraquisme, les anomenades cases barates, extensions suburbanes, urbanitzacions marginals i polígons d'habitatge.

Durant el període preelectoral, la Plataforma per al Dret a un Habitatge Digne –constituïda l'any 1998 per Justícia i Pau, Càritas, l'Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya, la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona i els sindicats CCOO i UGT– va denunciar el creixement del nombre de desnonaments durant el 2002 –més de tres mil a la ciutat de Barcelona–, i l'empitjorament de l'accés a l'habitatge. La Plataforma es va mostrar especialment crítica amb la venda de sòl públic per part dels ajuntaments per a finançar altres serveis i va reclamar una proporció d'intervenció pública en habitatge com la dels països de la Unió Europea (UE), més un pla de xoc per l'habitatge que equiparés el dret a l'habitatge al de la sanitat i l'educació. Entendre el dret a l'habitatge com un dret equiparable a altres drets socials és excepcional en el marc dels estudis revisats. Dins aquest context de reflexió destaquen veus que com la del professor Domènech Sibina Tomàs que es preguntava si el dret a l'habitatge que preveu l'article 47 de la Constitució sempre ha de ser dret a un habitatge de propietat que generi plusvàlues suficients per a la jubilació.

Les grans xifres: el parc d'habitatges

El número d'habitatges existents a Catalunya segons el cens d'habitatge de 2001 és de 3.389.076, aquesta xifra suposa un increment del 21% respecte el cens de 1991. El ritme de construcció d'habitatges s'ha intensificat el darrer any: les dades del Col·legi d'Aparelladors xifren en 88.649 els habitatges construïts l'any 2003. Aquest és un ritme de construcció residencial molt important i creixent que comença a acostar-se als valors relatius de construcció d'habitatge nou, assolits en la dècada de 1960-70, quan es va construir el 27% del parc d'habitatges del Cens de 1991. Si el 1996 es construïen 7,8 habitatges per cada mil habitants, el 2003 aquesta xifra quasi s'ha doblat i arriba als 14,8 habitatges nous construïts per cada mil habitants.

Per territoris, el creixement del parc d'habitatges ha estat similar arreu de Catalunya. No obstant això, cal remarcar un increment inferior a Barcelona, on de 1991 a 2001 es va construir un 18,4% d'habitatges nous respecte al parc d'habitatges del cens anterior. En comparació, a les comarques de Girona aquest augment va ser del 21,3%, a Lleida del 21,8% i a Tarragona del 25,1%. Aquests resultats són força diferents dels obtinguts a la dècada anterior en què el creixement del parc d'habitatges en termes relatius es concentrava a les comarques de Girona i Tarragona.

L'oferta d'habitatges de nova construcció als municipis catalans, s'ha mantingut relativament estable amb una lleugera tendència a l'increment. El nombre de promocions ha passat de 738 el 2002 a 778 l'any 2003. El volum d'oferta de nous habitatges més important el trobem als municipis de Terrassa i Tarragona (uns 2000 habitatges), seguides per Lleida, Girona, Sabadell i Reus que van oferir uns 1000 habitatges nous el darrer any. Hi ha alguns municipis de l'entorn més immediat de Barcelona, amb una oferta d'habitatge nou l'any 2003 molt baixa, com ara Sant Just Desvern (5), Sant Joan Despí (12) i Montcada i Reixac (36).

L'augment de preus

Les xifres sobre l'augment dels preus de l'habitatge constaten que l'increment de preu de l'habitatge és molt superior a l'increment dels salaris. Entre 1997 i el 2002 el preu de l'habitatge ha augmentat un 88,5% a Catalunya i s'ha duplicat a la ciutat de Barcelona. Entre 1987 i 2003 els preus han crescut el 472%. Aquest àmbit temporal més ampli ha permès que els experts posin en qüestió el mite que l'habitatge mai es devalua: a l'inici de la dècada dels noranta els preus de l'habitatge van experimentar una lleugera davallada en un context de crisi econòmica generalitzada que no es va superar fins l'any 1996, moment en el que s'inicia l'actual cicle de creixement de preu i demanda.

L'any 2003 el preu del m² construït dels habitatges de nova construcció, al conjunt dels municipis de Catalunya, sense Barcelona, ha assolit els 1.884€/m², xifra que representa un increment de preu del 13% respecte l'any anterior. Aquest augment, encara que molt significatiu, és menys important que el de 2002. El municipi més car és Sitges amb un preu mitjà de 3.337€/m², que s'acosta molt al de Barcelona, i el més econòmic Balaguer amb 1.007€/m². A Barcelona ciutat els preus de l'habitatge durant el 2003 han crescut una mitjana del 18,6%, assolint els 3.476€/m². No s'han desaccelerat els preus sinó que han pujat un punt i mig més que l'any anterior, tot i que la pujada del darrer trimestre ha estat un 6% menor a la del darrer any. El districte més car segueix sent Sarrià-Sant Gervasi, amb un preu de 4.200€/m², i el més barat Nou Barris, amb un preu de 2.852€/m². La diferència entre el districte més car i més barat no arriba al doble i s'ha anat reduint els darrers temps, el que podria indicar, segons els experts, que l'escalada de preus dels habitatges més cars hauria tocat sostre.

L'increment general dels preus de l'habitatge de segona mà a la ciutat va ser del 30,2% el 2002 i del 16% en 2003. Tanmateix, mentre els preus de segona mà a Ciutat Vella (27,8%) i Gràcia (20,2%) havien continuat creixent per sobre els augments registrats el 2002, al districte de les Corts, el preu

dels habitatges de segona mà només hauria crescut el 9,2%, en contrast amb el 31,9% de l'any 2002. A Sarrià-Sant Gervasi els preus dels habitatges de segona mà haurien crescut el 2003 un 5,7% en front el 27,4% de l'any anterior. El més excepcional però fou el cas del barri de Sants, dins el districte Sants-Montjuïc, que era l'únic que mostrava una davallada del preu de l'habitatge de segona mà de l'1,1% de mitjana.

Propostes i debats durant l'any 2003

L'habitatge entra en les prioritats de l'agenda pública quan, repassant les dades estadístiques observem que, tot i no haver estat el període d'augment de preu més elevat dels darrers anys, sí que s'ha viscut l'endeutament més important de les famílies i el major augment de preu en relació amb la capacitat adquisitiva que tenen.

A la premsa, els debats i propostes sobre la qüestió de l'habitatge s'han centrat en tres grans aspectes: la possible bombolla immobiliària, el debat de la venda de sòl públic per part dels ajuntaments i les propostes de polítiques per a afavorir l'accessibilitat de l'habitatge.

– El debat sobre la bombolla immobiliària

A partir del mes de juliol del 2003 van aparèixer successivament a la premsa articles que anunciaven una possible davallada o oscil·lació dels preus de l'habitatge a causa de la suposada bombolla (sobrevaloració dels habitatges), mentre d'altres negaven aquest fet.

Els informes de la Sociedad de Tasación confirmaven la fortalesa de la demanda encara que s'estiguessin assolint xifres rècord en construcció d'habitatges nous. Tanmateix, Isidre Fainé, director general de La Caixa, demanava més rigor en la concessió d'hipoteques en atenció a possibles fluctuacions dels tipus d'interès. El Consell Superior de Col·legis d'Arquitectes alertava de l'augment de risc que comportava, per al sector immobiliari, el fet d'haver-se convertit en valor refugi per a les inversions de capital. Aquesta entitat feia públiques dades segons les quals el preu dels locals comercials ja haurien començat a baixar.

El vicepresident del Govern central, Rodrigo Rato, va fer unes declaracions el mes de juliol insistint que no hi havia símptomes de bombolla immobiliària però reconeixia que, com que els tipus d'interès podien créixer i això podia afectar seriosament el creixement econòmic i la renda disponible de les famílies, calia subscriure hipoteques a interès fix, no endeutar-se més i sanejar les hipoteques familiars tant com fos possible.

El mes de setembre un dossier monogràfic dedicat al mercat de l'habitatge i publicat per la Fundació de les Caixes d'Estalvis Confederades apuntava que la bombolla immobiliària podria representar una sobrevaloració del 28% sobre el preu real dels habitatges. Els autors d'aquest estudi posaven de manifest que els costos de producció reals havien baixat de manera persistent i discutien tres dels mites que els darrers anys acompanyen el creixement del sector de la construcció residencial i del preu de l'habitatge: que l'habitatge no pot baixar de preu encara que les estadístiques demostrin el contrari, que s'està convergint amb els preus europeus deixant de banda el mercat local i els suposats beneficis de la compra en oposició al lloguer que sempre dependrien del cost d'ús de l'habitatge. El fet que el mercat espanyol de l'habitatge tingui una proporció tan baixa d'habitatges de lloguer i una proporció tan elevada d'hipoteques d'interès variable seria, segons els autors de l'estudi, un factor de risc molt elevat que predisposaria el mercat de l'habitatge a la situació de sobrevaloració o bombolla immobiliària.

El Fons Monetari Internacional i *The Economist* també es van afegir a les declaracions que situaven l'Estat espanyol entre els països susceptibles de patir un esclat de la bombolla immobiliària. El Banc d'Espanya, a l'Informe sobre l'activitat econòmica, va advertir que els preus del sector immobiliari podrien estar sobrevalorats entre un 8 i un 17% al butlletí del mes d'octubre, i el ministre d'Hisenda, Cristóbal Montoro, va respondre descartant aquesta possibilitat però augurant una desitjable estabilització dels preus immobiliaris. Les entitats financeres declaraven també que esperaven un descens de la demanda de préstecs hipotecaris el tercer trimestre de l'any, després de molts trimestres de fort creixement, i que era possible un moderat enduriment de les condicions.

Durant la celebració de la fira immobiliària *Barcelona Meeting Point*, administracions i constructors van negar l'existència de la bombolla immobiliària. Tanmateix, tot un seguit d'articles de fons, de vegades de figures reconegudes, que repassaven els efectes de la bombolla immobiliària a països europeus com Alemanya, Itàlia, Finlàndia o Holanda i que valoraven estudis i dades respecte a la possible situació de bombolla immobiliària, es van anar repetint fins el mes de desembre.

– La venda de sòl públic per part de les administracions

Des del mes de gener, apareixien repetidament articles valorant la paradoxa de la manca de sòl públic per construir habitatge protegit i la venda de sòl públic urbà per part de diverses administracions.

Primer es van recollir les declaracions de José Luís Rodríguez Zapatero, secretari general del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE), que en una entrevista a *La Vanguardia* atribuïa la manca d'habitatge a la venda de sòl públic que estava fent el Govern central per aconseguir plusvàlues i l'objectiu del dèficit zero, posant com a exemple la subhasta de terrenys de RENFE o del Ministeri de Defensa. Tot seguit la premsa va destacar també que l'Ajuntament de Barcelona havia venut sòls de RENFE i de les Casernes de Sant Andreu [114] posant en evidència que la venda de sòl públic, el que s'ha anomenat *model de concertació públic-privat*, no ha estat una característica exclusiva del govern del Partit Popular (PP).

Els articles de premsa descrivien el fenomen com un model de gestió caracteritzat per la coincidència d'interessos entre les administracions públiques i els agents econòmics privats per aconseguir dur a terme projectes que d'altra manera serien molt costosos o lents, i es preguntaven si no hi havia una certa contradicció o canvi de rols. Segons algunes fonts, el fet de vendre sòl, és a dir, patrimoni públic, a preu de mercat, permetria augmentar el preu final del producte, reforçar la dinàmica de l'especulació i fer que els ciutadans paguessin dues vegades el cost dels serveis i de les infraestructures. Alguns autors van destacar que si les administracions locals de Catalunya haguessin conservat el sòl derivat de la legislació vigent sobre les cessions gratuïtes de sòl i no l'haguessin venut, després de 25 anys de democràcia, gaudirien d'una important reserva de sòls públics que els permetria ser els propietaris de sòl més importants dels municipis i d'aquesta manera incidir i regular el mercat del sòl.

El primer tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona, Xavier Casas, va explicar repetidament que la venda de sòls públics permetia comprar altres espais i edificar un nombre fins a tres vegades major d'habitatges i va insistir alhora que al sòl venut sempre s'hi ha acabat realitzant el que estava previst en el planejament. Des de l'Ajuntament de Barcelona es va destacar que aquesta gestió també tenia l'avantatge que permetia construir els habitatges protegits fins i tot abans que els de règim lliure en els sòls venuts. Els partits de l'oposició, amb dades de l'anuari estadístic de la ciutat, mostraven que entre els anys 1990 i 2001 l'Ajuntament de Barcelona havia venut prop de 100.000 m² de sòl i havia ingressat per aquest concepte 16.000 milions de pessetes. L'any 2002, segons Convergència i Unió (CiU), s'haurien ingressat 11.000 milions de pessetes més. El mes de novembre en subhastar-se els terrenys de Transports Metropolitans de Barcelona a la zona del Fòrum [116] la polèmica va tornar a les pàgines dels diaris.

– Propostes per a millorar l'accés a l'habitatge

El gener del 2003 arrencava amb la comprovació que l'any anterior, per primera vegada en trenta anys, l'interès real (el tipus oficial menys la inflació) resultava negatiu. L'euríbor, índex de referència per a calcular els préstecs hipotecaris, havia tancat l'any precedent al 2,87% i la inflació al 4%. Tanmateix, del debat sobre la qüestió de l'habitatge han destacat dos tipus de propostes: les que fan referència a instruments de gestió i reformes a l'actual sistema d'habitatge i les que fan referència a debats més de fons com ara l'augment del preu dels habitatges respecte als salaris, la insostenibilitat de l'activitat constructiva per al territori i el procés de formació de les plusvàlues. En l'àmbit d'aquest darrer aspecte es podria situar el debat que es genera entre els experts que defensen que el preu de l'habitatge està determinat per la quantitat de sòl disponible i que proposen polítiques de liberalització del sòl i els autors que, en contraposició, volen demostrar que el preu de l'habitatge, i també el del sòl, està determinat per la demanda –camp en què seria possible intervenir– i les expectatives d'urbanització, ja que el sòl no seria un bé flux, sinó un recurs limitat.

El mes de gener, la Generalitat es reconeixia obligada a denegar la majoria de sol·licituds d'ajuts públics per la compra d'habitatges a Barcelona i rodalies perquè el preu estava molt per damunt del màxim permès per aquesta subvenció. Per aquesta raó va signar un acord amb el Govern central que permetés de cara al futur apujar el preu del mòdul a ciutats com Barcelona, Badalona i l'Hospitalet de Llobregat. Aquest acord incorporava també un dret preferencial per a la Generalitat en cas de venda de sòl que fos propietat d'algun organisme de l'Estat.

Josep Antoni Acebillo, arquitecte en cap de l'Ajuntament de Barcelona, proposava un pacte sobre l'habitatge que consistiria a «retocar» la normativa i les ordenances i a incorporar els sectors públic i privat en l'objectiu comú d'aconseguir habitatges assequibles a la ciutat. L'objectiu era augmentar la producció d'habitatges nous a la ciutat –4.000 per any, aproximadament– i construir entre 50.000 i 100.000 nous habitatges dins una idea d'urbanisme de transformació bàsicament d'antics àmbits industrials. Acebillo es va mostrar preocupat per l'habitatge de sectors socials específics, com els immigrants, i va declarar que, en cas que la gent hagués de marxar cap a altres ciutats a causa de l'elevat preu dels habitatges de Barcelona, la ciutat perdria capacitat productiva i competitivitat.

Per a concretar aquesta proposta, l'Ajuntament de Barcelona va aprovar el 29 de gener, amb l'acord de la Comissió de Govern, que es demanés la modificació de les normes urbanístiques del Pla General Metropolità i les ordenances metropolitanes d'edificació que fins aleshores limitaven el nombre d'habitatges en funció del sòl. L'objectiu era poder construir més habitatges en una mateixa parcel·la sense augmentar el sostre edificat: és a dir, disminuint la superfície dels habitatges i permetent fer servir els baixos com a habitatge, espais que fins ara es destinaven a altres usos. Per a Xavier Casas, aquest acord estaria en consonància amb les necessitats d'habitatge i la disminució del nombre d'habitants per habitatge registrades els darrers anys a Barcelona. La Generalitat, que en darrera instància hauria d'aprovar l'acord, va respondre a través del conseller Felip Puig que qualsevol increment del nombre de pisos per construir s'hauria de destinar a habitatges de protecció, al·legant que el fet que es construïssin més pisos no incidia en la moderació dels preus tant com ho feia el creixement del parc d'habitatges de protecció. Carme Trilla en una entrevista també es va mostrar prudent davant la proposta de construir habitatges més petits perquè això no contribuiria a abaratir l'habitatge i seria negatiu per la barreja de grups socials que comportaria. La superfície mitjana dels habitatges a Barcelona només hauria crescut de 65m² fins a 75m² des de l'aprovació del Pla General Metropolità el 1976. Segons Trilla, tot i admetre que cada vegada hi ha menys habitants per habitatge, calia tenir en compte que avui als habitatges s'hi realitzen moltes més activitats que temps enrere.

El més de febrer el grup parlamentari Partit dels Socialistes de Catalunya-Ciutadans pel Canvi (PSC-CpC) va presentar al Parlament una proposició de llei per fomentar l'accés a l'habitatge. Oriol Nel·lo va insistir en les polítiques de rehabilitació, especialment a partir d'un projecte integral de rehabilitació urbanística, social i econòmica per als quaranta barris més degradats de Catalunya i va proposar la construcció de 42.000 habitatges protegits a Catalunya a un ritme de 10.000 per any. La proposta també incloïa la possibilitat de construir, en àrees on no s'hagués assolit el sostre d'edificabilitat, habitatges protegits de lloguer sobre els equipaments, d'atribuir temporalment sòls destinats a equipaments a construir-hi habitatge de protecció oficial i de crear una nova cèdula d'habitabilitat que fixés una superfície mínima per habitant de 15 m² per pisos de nova construcció i de 10 m² per als habitatges de segona mà, amb l'objectiu d'evitar-ne la sobreocupació. La proposició de llei també plantejava redactar un pla català de l'habitatge i augmentar la reserva de sòl per a habitatge protegit del 20% mínim obligatori que marcava la Llei d'urbanisme de Catalunya del 2002 al 50%.

Barraca Barcelona fou un cicle de debats organitzat pel Foment de les Arts Decoratives (FAD), el mes de febrer. Arquitectes i altres professionals van voler alertar sobre l'augment dels infrahabitatges, ara més invisibles i opacs, que per aquestes circumstàncies dificulten la percepció de les situacions d'exclusió i marginació. Els participants van posar de manifest la importància de l'habitatge com «el lloc on totes les persones s'ubiquen en el món» i també el valor del dret a l'habitatge.

El mes de juny el degà del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Jesús Alonso Sainz, al fòrum Tribuna Barcelona, va declarar que les polítiques d'habitatge públic havien fracassat, fet que significava una certa perversió de l'estat del benestar, i va proposar un pacte social per l'habitatge.

El mes de setembre la Generalitat, per mitjà del conseller Felip Puig va presentar un nou acord amb els sindicats per oferir més sòls a les seves cooperatives de construcció d'habitatges, a fi que s'hi construïssin nous habitatges de protecció, tant de

propietat com de lloguer. El mes de novembre la Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya (CONFAVC) va demanar participar també en la gestió de sòl per a habitatge protegit. Per a fomentar el cooperativisme social, van proposar la creació de «taules locals pel dret a l'habitatge» que farien de mediadores entre les necessitats d'habitatge de les poblacions i les possibles solucions. Aquesta entitat també demanava una nova llei d'habitatge i que s'augmentés el mínim obligatori d'habitatge protegit de la Llei d'urbanisme, passant del 20 al 35%.

El més d'octubre l'Ajuntament de Barcelona va recuperar el debat sobre la necessitat de gravar l'Impost de Béns Immobles (IBI) i va proposar un augment del 50% per als habitatges buits de la ciutat. L'objectiu d'aquesta mesura era fomentar el mercat d'habitatges de lloguer. Aquesta possibilitat, que es va incloure a la reforma de la Llei reguladora de les hisendes locals, aprovada el desembre del 2002 pel Congrés dels Diputats, a la ciutat de Barcelona estava pendent de concreció de normatives, reglaments i fórmules de detecció dels habitatges buits. Mentre alguns consideraven que aquesta mesura permetria racionalitzar l'ús dels habitatges existents, altres professionals advertien que el recàrrec fiscal podria obligar els petits propietaris a vendre's les propietats a les grans immobiliàries. Les dades sobre la quantitat d'habitatges buits eren també força contradictòries: el mes d'octubre, el Patronat Municipal de l'Habitatge de Barcelona xifrava els habitatges buits en uns 30.000. L'Institut Nacional d'Estadística (INE), a partir de les dades que tenien sobre els habitatges on no constaven persones censades, en comptava uns 200.000. El més de novembre, però, fonts de l'Ajuntament de Barcelona mateix, per mitjà d'un estudi dut a terme pels serveis tècnics municipals, treballaven amb la xifra de 19.000 habitatges buits susceptibles de pagar el recàrrec de l'IBI, tot i que reconeixien que amb les dades del padró municipal a la mà serien 84.000. L'Ajuntament de Barcelona remarcava les dificultats d'aquesta situació i demanava al Govern central que concretés el concepte d'«habitatge buit».

La Generalitat va aprovar el mes d'octubre un decret per a fer obligatòria la cèdula d'habitabilitat a tots els habitatges de Catalunya abans del 2014. A l'actualitat la cèdula d'habitabilitat és obligatòria només per als habitatges nous i els rehabilitats. El reglament endureix les condicions mínimes d'habitabilitat dels habitatges nous i dels usats. La primera versió del document recollia la proposta d'establir unes dimensions mínimes per habitant i unes condicions d'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda. Al document aprovat el mes d'octubre, aquesta proposta queda com una recomanació –una persona per cada 10 m^2, i fins a 9 persones en un habitatge de 80m^2–, i se'n delega la concreció als ajuntaments. La premsa va fer notar que amb només una recomanació seria difícil evitar les situacions de sobreocupació dels habitatges.

La inauguració del *Barcelona Meeting Point* també va servir perquè des del Govern central es demanés una major liberalització del sòl per poder abaratir-lo i que es facilités a la gent l'accés a l'habitatge. El ministre de Foment, Francisco Álvarez-Cascos, culpava les autonomies i els municipis de l'encariment dels preus a causa dels alentiments que, segons ell, provocaven en la producció de sòl urbanitzable i de les tramitacions i valorava positivament la contribució del sector de la construcció al creixement de l'economia i de l'ocupació. Artur Mas, conseller en cap de la Generalitat, va respondre defensant unes polítiques urbanístiques que va definir com «marcades pel control i la seguretat que revertirien en el benestar general». Xavier Casas, primer tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona, va destacar la necessitat que creixés la inversió en polítiques d'habitatge per donar resposta a l'important grup social que en quedava exclòs. Paral·lelament, l'associació de promotors d'habitatge públic demanava la supressió de les desgravacions de l'IRPF en comprar habitatges i que es dediquessin aquestes quantitats per als sectors socials més necessitats en qualitat d'ajuts directes.

Amadeu Petitbó, president del Tribunal de Defensa de la Competència, en un article publicat a *La Vanguardia* el mes de setembre, parlava del sòl com d'un factor productiu bàsic de qualsevol activitat i titllava la situació actual d'excessivament intervencionista i limitadora de la competència. Per a aquest autor, les dades que reflectien que només es disposava d'un 5% de sòl urbanitzat reclamaven més mercat i menys intervenció en les polítiques de sòl i habitatge, ja que tot el territori seria susceptible d'urbanització i la manca de sòl urbanitzable seria una de les principals causes de l'augment del preu de l'habitatge. El professor José Manuel Naredo va respondre el mes d'octubre amb un article al mateix diari on, després de demostrar el gran creixement del sòl urbanitzable registrat al llarg dels darrers anys, constatava el continuat augment dels preus de l'habitatge. El professor Naredo explicava l'efecte de creixement de preus del sòl a partir de les requalificacions en sòl urbanitzable i el volum de negoci que això significava. Per a aquest autor, la confusió es generava pel fet de considerar el sòl com un bé de flux, que es pot produir, quan en realitat és un recurs limitat.

Per acabar, destacar que diferents ciutats, com ara Manresa, l'Hospitalet de Llobregat, Barcelona i Mataró van crear o van continuar treballant amb organismes mediadors entre propietaris i usuaris per a gestionar habitatges de lloguer. Aquestes iniciatives aportaven condicions de seguretat als propietaris amb l'objectiu de fer aflorar habitatges que estaven buits. Alguns ajuntaments, com el de Manresa, han sumat a aquesta iniciativa una estratègia de recuperació del nucli antic incorporant mesures d'ajut als propietaris que rehabilitessin els seus habitatges.

A la darreria d'any, la Cambra Oficial de Contractistes d'Obres de Catalunya (CCOC) constatava la contenció per sota de l'IPC dels costos de la construcció i, en previsió d'una possible davallada de la demanda, va proposar un pla de mesures per augmentar la competitivitat del sector que va fer arribar a Govern de la Generalitat i sindicats. El pla s'articulava a partir de dos grans apartats que apostaven per aconseguir més transparència en l'adjudicació d'obres i més inversió en investigació i formació. Alhora, el vicepresident de l'Associació Hipotecària d'Espanya, Roberto Colomer, en la seva intervenció en unes jornades sobre el mercat hipotecari organitzades per la revista *Metros Cuadrados*, va declarar que l'obligació de cedir sòl per a construir habitatges de protecció oficial que recullen a la legislació urbanística algunes autonomies –com Catalunya– contribuiria a elevar el preu de l'habitatge lliure i promouria el frau perquè els propietaris d'habitatges de protecció oficial tindrien forts incentius per a vendre abans dels quinze anys que imposa la normativa. També va considerar lògic que els promotors traslladessin a l'habitatge lliure el rendiment de la part del sòl que haurien hagut de cedir.

L'habitatge a l'agenda política del 2003

a) L'habitatge a les eleccions municipals

L'habitatge fou un del temes centrals de la precampanya i la campanya de les eleccions municipals. Des del mes de ge-

ner es van succeir les propostes. Joan Clos, alcalde de Barcelona, va obrir l'any presentant les dades de l'enquesta municipal, que per primera vegada situava l'accés a l'habitatge entre les preocupacions principals dels ciutadans, i va proposar obrir la possibilitat de construir pisos més petits a la ciutat per poder assolir així, al llarg dels cinc anys vinents, entre 65.000 i 100.000 habitatges nous. La proposta plantejava modificar la normativa que només permetia construir 350 habitatges per hectàrea urbanitzable i augmentar aquesta xifra sempre que, com a màxim, només el 15% dels habitatges fossin menors de 50 m². Xavier Casas, primer tinent d'alcalde de Barcelona, demanava un tractament fiscal que afavorís la figura del lloguer per assolir un objectiu d'un 30% d'habitatge de lloguer a la ciutat, i insistia en la necessitat d'incrementar els ajuts de rehabilitació per poder fer entrar en el mercat de lloguer habitatges existents que estarien en condicions precàries.

Els alcaldes metropolitans del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) van proposar construir i refer fins 247.000 pisos en aquest àmbit, entre nous i rehabilitats, en els propers sis anys, majoritàriament de propietat, entre un 25 i un 35% dels quals serien protegits. Els observadors de la campanya van fer notar que aquesta proposta significava un fort augment del ritme de construcció residencial. Els alcaldes van remarcar també que, malgrat no tenir competències plenes en habitatge, els ajuntaments metropolitans aconseguien que el 14% dels nous habitatges fossin de protecció, mentre que a Catalunya la proporció era del 9%. Entre les propostes realitzades destacava també la demanda de poder formular, des de la Generalitat, els propis plans d'habitatge, millorar les reserves de sòl per habitatge protegit de la nova Llei d'urbanisme de Catalunya, desgravar la meitat de l'import del lloguer, afavorir la rehabilitació mitjançant ajudes públiques i incentius fiscals, estendre el model aplicat a Barcelona de programes d'apartaments per a gent jove i gent gran i reduir les limitacions actuals de metre quadrat d'habitatge i habitatges per parcel·la, a fi de poder fer pisos amb una superfície útil inferior a 50 m² a tot l'àmbit metropolità.

El programa electoral de CiU per a les eleccions municipals incorporava la proposta de 77.000 habitatges nous a la ciutat de Barcelona en vuit anys: la meitat de nova construcció, 28.000 de rehabilitats i la resta per incorporació al mercat de lloguer de part dels 30.000 habitatges buits que calculaven que hi havia a la ciutat. Xavier Trias, el candidat a l'alcaldia de Barcelona, es plantejava la creació d'un estoc propi d'habitatges de lloguer a través de la compra de solars i la rehabilitació d'immobles, considerava que la proposta de reduir la dimensió dels pisos «generarà una nova escalada de preus i més especulació» i denunciava la venda de sòl públic per part de l'Ajuntament de Barcelona. Felip Puig, conseller de Política Territorial, va presentar un informe per mostrar que la Generalitat, a través de l'Institut Català del Sòl (INCASOL), havia construït els darrers cinc anys a Catalunya gairebé el doble de pisos de protecció oficial en règim de lloguer que les administracions locals.

En el marc d'una conferència en el Fórum Vía Inmobiliaria, Josep Piqué, dins la campanya del PP, va expressar la necessitat d'un pacte entre totes les administracions que permetés reduir el preu de l'habitatge. Per a Barcelona va proposar fer un pla de detecció de les prioritats de la ciutat que, en matèria d'habitatge, diferenciés entre pisos de nova construcció i pisos construïts, i establís un cens d'habitatges buits.

Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), en la seva campanya per l'alcaldia de Barcelona, proposava impulsar el Consorci de l'Habitatge de Barcelona per coordinar i gestionar-ne les competències, sol·licitar una àrea de rehabilitació per districte, apostar decididament pel lloguer i aconseguir l'entrada al mercat de 10.000 habitatges del total d'habitatges buits.

Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) va proposar construir 12.000 nous habitatges protegits a Barcelona, la meitat en règim de lloguer, i més de 9.000 de promoció de l'Ajuntament mateix i reservar per a l'habitatge protegit el 50% del nou sòl generat al planejament.

Tots els partits coincidien durant la campanya de les municipals en la necessitat de potenciar de nou la rehabilitació i el lloguer i, pel que fa a Barcelona, discrepaven sobre els efectes de la venda de sòl municipal. CiU, PP i ERC consideraven que la proposta de l'Ajuntament de Barcelona de fer pisos més petits no contribuiria a frenar l'increment de preus a la ciutat.

El mes de maig les propostes i ofertes d'habitatges continuaven i la premsa declarava l'habitatge tema estrella de les eleccions. Els articles de fons admetien d'una manera oberta que les polítiques d'habitatge eren el fracàs més important de totes les administracions públiques i totes les formacions polítiques asseguraven que l'habitatge era la seva prioritat. Les xifres sobre habitatges se succeïen malgrat les opinions dels experts. Carme Trilla va explicar en una entrevista al diari Avui el 12 de maig que el preu dels habitatges no està determinat pel preu del sòl, sinó per la demanda, i que el ritme de construcció dels darrers anys a Barcelona no havia estat de més de 4.000 habitatges/any, excepte els darrers tres anys en què s'havia superat els 5.000 habitatges per any. Tanmateix, aquesta especialista calculava que la ciutat només podria acollir 65.000 habitatges més de nova construcció i que, en endavant, s'hauria de basar en la rehabilitació.

b) L'habitatge a les eleccions autonòmiques

El més d'octubre es va iniciar la precampanya de les eleccions autonòmiques i l'habitatge va continuar essent un dels temes més presents. Els articulistes constataven la paradoxa del creixement del volum de construcció d'habitatges i de les dificultats d'accés.

El programa de CiU proposava que el Govern de la Generalitat aportés el 20% del cost del primer habitatge als menors de 35 anys, que es desenvolupés sòl per construir-hi 60.000 habitatges nous, que se'n construïssin 20.000 de protecció oficial en règim de lloguer per a gent jove, que es posés sòl a disposició de les cooperatives d'habitatges, que es concedissin microcrèdits per a rehabilitar habitatges destinats al lloguer i als joves i que es potenciés el règim de lloguer amb reformes fiscals i garanties per als propietaris. Els seus candidats explicaven les novetats que introduïa la Llei d'urbanisme de Catalunya aprovada el 2002 en matèria de reserva del 20% del sòl residencial de nova ocupació per a habitatge protegit i la impossibilitat de subhastar terrenys cedits als ajuntaments. Jordi Pujol va rebre fortes crítiques quan va declarar al Parlament que l'augment del preu de l'habitatge era parcialment responsabilitat dels ciutadans, que havien decidit majoritàriament adquirir-ne.

El PSC prioritzava durant la campanya l'emancipació juvenil a partir de bosses de lloguer d'habitatge, lloguer rotatori i convivència amb gent gran, i una desgravació o ajuda de fins a

240 euros mensuals per l'habitatge de joves de 25 a 32 anys amb una renda anual inferior a 21.000 euros, ajuts anuals per a contractes de lloguer a persones joves i IVA reduït per a les promocions de sòl destinades a habitatge protegit.

ERC proposava deduccions per a facilitar l'accés a l'habitatge tant de propietat com de lloguer a les famílies nombroses, joves menors de 32 anys i aturats de llarga durada, persones amb discapacitat i vídues de més de 65 anys. Preveia construir 50.000 habitatges protegits, la meitat de lloguer, i incentivar les caixes d'estalvi a dedicar el 5% de les inversions pròpies a promoure l'habitatge protegit.

Les propostes del PP passaven per fer un pla per a detectar les necessitats d'habitatge a deu anys vista, per a rehabilitar immobles amb ajuts públics per als promotors, més ajuts i agilitat en la tramitació dels permisos i llicències municipals sobre habitatge i aprovar una nova llei d'urbanisme.

ICV proposava la promoció de 44.000 habitatges de lloguer per a joves a preu assequible i frens a l'especulació immobiliària.

Tots els programes repetien les propostes de creació d'oficines o organismes d'intermediació per a afavorir el creixement del parc d'habitatges de lloguer i reduir el parc d'habitatge vacant.

Més informació:

Càritas (2003) *Habitatge: luxe o necessitat? Informe sobre la situació de l'habitatge*. Barcelona: Càritas Diocesana de Barcelona. [En línia] [www.caritasbcn.org/Common/Imagenes%20portal%20cat/pdf/campanya.pdf]

Costa, J.; García, E.; Tatjer, M. et al. (2003), "Infrahabitatge a Catalunya", *Scripta Nova. Revista electrònica de geografia i ciències socials*, vol. VII, núm. 146 (049). Barcelona: Universitat de Barcelona. [En línia] www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(049).htm

Estadístiques de la construcció d'habitatges a Catalunya, núm. 80, gener 2004, Tecnigrama pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Direcció General d'Arquitectura i Habitatge de la Generalitat de Catalunya.

Informe del sector de la construcció, Idescat 2004. [En línia] www.gencat.net/ptop/estadistica/index.htm#altres

Liu, J.; Dally, G. C.; Ehrlich, P. R. i Luck, G.W. : "Effects of household dynamics on resource consumption and biodiversity", *Nature*, 2003. [En línia] www.nature.com/cgitaf/DynaPage.taf?file=/nature/journal/v421/n6922/abs/nature01359_fs.html&dynoptions=doi1077641007

Sánchez García, A. i Plandiura Riba, R. (Universitat de Barcelona), "La provisionalidad del régimen de protección de la vivienda pública en España", *Scripta Nova, Revista electrònica de Geografía y Ciencias Sociales*. Actas del V Coloquio Internacional de Geocrítica, La vivienda y la construcción del espacio social de la ciudad, 2003. [En línia] www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(090).htm

Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales Universidad de Barcelona, Vol. VII, núm. 146, 1 de agosto de 2003 La vivienda y la construcción del espacio social de la ciudad, Número extraordinario dedicado al V Coloquio Internacional de Geocrítica (Actas del Coloquio) [En línia] www.ub.es/geocrit/sn/sn-146.htm

Servicio de estudios BBVA (2003) *Situación inmobiliaria. Octubre 2003*. Madrid: BBVA.

Trilla, C. (2003) "L'estat del benestar i la família. L'habitatge per als joves" a Navarro, V. [coord] *L'estat del benestar a Catalunya*. Barcelona: Diputació de Barcelona.

Trilla, C i López, J. Els habitatges de la població catalana, Fundació Jaume Bofill, novembre 2003 [En línia] [www.obdesigualtats.org/obd/Istarea.php?IDAS=3&IDA=12&IDTH=6]

MHC

Habitatge, *okupació*

67



Durant el 2003, acompanyant el debat públic sobre l'accés a l'habitatge, l'ús de l'espai públic i la possibilitat de crear nous models d'ús dels espais urbans a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, van tenir lloc diverses accions vinculades a l'okupació d'espais i habitatges.

El mes de gener del 2003 la Secretaria General de Joventut del Departament de la Presidència de la Generalitat de Catalunya va publicar un estudi realitzat per l'Institut de Govern i Polítiques Públiques de la Universitat Autònoma de Barcelona, coordinat pel professor Ricard Gomà, titulat *Joventut, okupació i polítiques públiques a Catalunya*. L'objectiu de la recerca era conèixer la realitat i les pràctiques *okupes* més significatives a Catalunya per a analitzar els impactes que podien tenir sobre les polítiques de joventut.

Entre les conclusions aportades per aquest estudi es va destacar que els moviments per l'*okupació* no tenen la voluntat d'incidir directament en les polítiques públiques i declinen les possibles invitacions a participar-hi, encara que de manera consultiva o interlocutòria. Tanmateix, l'estudi destacava l'impacte, encara que limitat, que aquests moviments haurien tingut en les polítiques públiques de joventut i, en menor mesura, en les d'habitatge. Tot i la dificultat per a demostrar-ho empíricament, l'estudi apuntava la possibilitat que la presència de col·lectius i pràctiques *okupes* en determinades localitats hagués condicionat la posada en marxa i el disseny de polítiques públiques de participació juvenil. Un exemple en serien el Consell Nacional de Joventut de Catalunya o el Consell de la Joventut de Barcelona, on s'hauria passat d'un model de representació basat en l'associacionisme a observar els diferents moviments socials com a interlocutors en la proposta de polítiques públiques en matèria de joventut.

Pel que fa a les polítiques d'habitatge, l'estudi relaciona diferents iniciatives municipals de promoció d'habitatges de lloguer específicament destinades a la població jove amb la presència de moviments *okupes* organitzats i persistents als diferents municipis. Així, per exemple, a Barcelona, el programa de lloguer d'habitatge públic per a joves coincideix amb l'increment de l'activitat del moviment d'*okupació* i, a Mataró, la iniciativa municipal de fomentar la masoveria urbana recupera els valors del model d'*okupació* d'espais periurbans, tot creant pràctiques cooperativistes de gestió del territori i de producció agrícola.

Durant els mesos de febrer i de març del 2003, en el marc de les manifestacions contra la guerra d'Iraq, es van succeir una sèrie d'*okupacions* d'espais de titularitat municipal que van donar lloc als anomenats Espais Alliberats Contra la Guerra. Aquests espais, situats al carrer d'Avinyó, a la plaça del Pi, al carrer de l'Arc del Teatre i finalment al carrer de Capellans, van acollir diverses manifestacions artístiques i debats que tenien com a objectiu trobar noves formes d'expressió del rebuig a la guerra i oferir alhora espais per a qualsevol iniciativa ciutadana en favor dels valors de la pau i la llibertat.

El 2003 es va formar el col·lectiu Miles de Viviendas amb l'objectiu d'oferir, per mitjà de l'*okupació* d'edificis, la possibilitat d'utilitzar-los per a desenvolupar-hi activitats diverses, pràctica estesa entre la majoria de centres socials *okupats*. A la darreria de l'estiu, el col·lectiu Miles de Viviendas, va *okupar* tres edificis al Turó de la Peira. L'illa de cases *okupada* formava part d'un PERI (Pla especial de reforma interior) que feia més de deu anys que s'estava duent a terme. El col·lectiu va declarar que no tenien voluntat d'interferir en el procés del PERI i que només volien *okupar* els habitatges que sabien que estarien buits els anys vinents en ser els darrers dins del procés d'execució. Els *okupants*, tot i saber que els habitatges podien estar afectats d'aluminosi, van declarar que no volien assumir el cost d'hipotecar-se per poder tenir un lloc on viure. Segons els comunicats de l'assemblea de Miles de Viviendas, l'*okupació* d'habitatges per a viure tenia dos objectius: per una banda, denunciar d'una manera directa els milers d'habitatges buits que hi ha a la ciutat de Barcelona i, per l'altra, criticar l'enriquiment immobiliari de grans empreses, tant de capital públic com privat.

Tres setmanes més tard, el 22 de setembre, la Policia Municipal va desallotjar aquells habitatges. Com a conseqüència, el col·lectiu Miles de Viviendas va presentar una demanda contra l'Ajuntament de Barcelona per violació del domicili habitual perquè considerava que no s'havia respectat la legalitat, atès que el desallotjament no l'havia ordenat un jutge, no hi havia hagut denúncia prèvia ni tampoc avís preceptiu.

El Jutjat número 11 Contenciós Administratiu de Barcelona va admetre a tràmit la demanda presentada per Miles de Viviendas. La vista es va fixar per al dia 24 de febrer de 2004. Aquest va ser el primer cas d'admissió a tràmit d'una demanda contra una administració municipal pel desallotjament d'un espai *okupat*.

Seguint en l'àmbit judicial, nou joves que havien de ser jutjats per l'*okupació* de la masia Can Masdeu de Barcelona van quedar exculpats després que l'acusació particular retirés el dia 4 de novembre els càrrecs que hi mantenia en contra. Els joves havien de comparèixer com a acusats en un judici penal, però la vista va quedar reduïda a una breu compareixença en què el jutge va comunicar als *okupes* que quedaven exculpats.

L'*okupació* de la masia de Can Masdeu, situada a la Vall de Sant Genís, al peu de la serra de Collserola, en la qual es desenvolupen activitats d'explotació agrícola i d'educació ambiental en un espai periurbà, va començar el 31 de desembre de 2001 i va arribar al moment de màxima tensió l'abril del 2002 quan la Policia Nacional va intentar el desallotjament de la finca. Els *okupes* van respondre penjant-se de la façana per resistir a l'actuació policial. D'aquesta manera, el 2 de maig de 2002 el jutge va deixar en suspens l'ordre de desallotjament i des d'aleshores va denegar les repetides peticions dels propietaris perquè se n'executés el desnonament.

El divendres 13 de desembre, el Jutjat de Primera Instància número 6 de Barcelona va decretar la suspensió temporal de l'ordre de desallotjament de la *Kasa* de la muntanya, un altre espai *okupat* al barri barceloní de Gràcia, en espera de la resolució del procediment civil ordinari presentat pels ocupants de la casa, que hauria de resoldre de qui era la propietat efectiva de l'immoble.

Tanmateix, a la darreria del 2003 es van dictar i executar ordres de desallotjament per a diversos centres socials *okupats*, entre els quals destacaven els de Les naus, al barri de Gràcia, l'Hamsa, de Sants, les CASERNES DE SANT ANDREU [114], o l'Ateneu de Korneyà, al municipi del Baix Llobregat. Tots els centres van realitzar durant els darrers anys diverses activitats culturals relacionades amb les arts escèniques, la creació artística o la comunicació.

Més informació:

www.gencat.net/joventut
www.sindominio.net/miles/
www.canmasdeu.net/
www.sindominio.net/lesnaus/
www.csoa-hamsa.tk/
www.nosaltres.vilaweb.com/info/vilaweb/vilaweb.generar_directori?p_idint=629543
www.sindominio.net/acs/

JBL i MHC

Incendi forestal a Maçanet de la Selva

68



Els incendis forestals en àrees d'urbanitzacions de Maçanet de la Selva, han provocat talls en la xarxa viària i l'evacuació de més de cinc mil persones. El foc, que ha cremat unes 1300 ha, posa novament d'actualitat la Llei de prevenció d'incendis forestals.

El 7 d'agost del 2003 es va produir un incendi forestal a la comarca de la Selva, als termes municipals de Maçanet de la Selva i Riudarenes. La importància del sinistre no va ser tant per la quantitat de bosc cremat, que inicialment van ser unes 90 ha calcinades, sinó pel fet que es va produir just a l'entorn de la urbanització Maçanet Residencial Park.

Les flames van començar a cremar cap a les dues del migdia al límit nord de la urbanització coneguda com la Soliba, i fins les set de la tarda els bombers no les van començar a controlar. En un principi el foc es va propagar sense control i amb gran rapidesa, motiu pel qual es van haver de desallotjar unes dues mil quatre-centes persones, es va haver de tallar el trànsit a la carretera GI-555 entre Maçanet i Sils durant unes quatre hores i també el servei de trens de la línia internacional entre Barcelona i Portbou durant més de tres hores. La majoria de les persones desallotjades residien a les urbanitzacions Maçanet Residencial Park i Can Fornaca de Riudarenes. Els Mossos d'Esquadra de Girona i els agents rurals del Departament de Medi Ambient de la Generalitat van obrir una investigació per esbrinar l'origen del foc, tot i que des del primer moment es va pensar que el foc es podia haver produït per causes humanes, ja que va començar dins mateix de la urbanització.

Sis dies després, just quan començava a estar controlat un altre greu INCENDI FORESTAL A SANT LLORENÇ SAVALL [69], es van produir quatre nous sinistres a Maçanet de la Selva, Tordera (Maresme), Llagostera (Gironès) i Olèrdola (Alt Penedès). El primer foc, el de Llagostera, era molt a prop de la carretera Gi-674 de Caldes de Malavella. Es va haver de tallar la circulació de la carretera entre Llagostera i Cassà de la Selva i desallotjar uns set-cents veïns de les urbanitzacions de la Mata, Mont-rei i Canyer. Es van comptabilitzar 14 ha cremades. Poc després, a Tordera, s'iniciava el foc a Can Garriga, al costat de la carretera GI-512. També va ser necessari desallotjar gairebé quatre-centes persones de la urbanització Torre Brava. Tot seguit s'alertava d'un altre focus a Maçanet de la Selva, on es van desallotjar més de dos mil sis-cents veïns de les urbanitzacions de Mas Altaba, Montbarbat, el Molí i Riuclar. Aquests dos incendis es van unir en un sol front que va obligar a tallar la circulació de l'autopista A-7 entre els quilòmetres 71 i 95 i a prohibir la circulació per la carretera N-II entre Maçanet de la Selva i Vidreres, a més de la Gi-555 entre Sils i Hostalric, fet que va provocar cues de fins a vuit quilòmetres. Novament, va ser necessari tallar la circulació dels trens per la via de RENFE de Barcelona a Portbou entre l'estació de Maçanet i la frontera francesa. Ja a la nit, el perímetre d'aquest nou incendi s'havia controlat, amb un recompte total d'unes 450 ha cremades.

Els indicis van apuntar que l'incendi forestal de Maçanet de la Selva havia estat provocat, ja que es van veure diferents focus en diverses zones de la urbanització Mas Altaba que es devien haver encès gairebé alhora.

Una setmana després, el Departament de Medi Ambient va començar a netejar els torrents de les zones afectades pels incendis per evitar que les restes de fusta i de vegetació obstruïssin el pas de l'aigua en cas de pluges i es produïssin inundacions. Juntament amb l'actuació a torrents i rieres, també van començar els treballs de recuperació dels boscos afectats. Se'n van tallar els pins més afectats deixant-ne els troncs a una alçada d'un metre aproximat, amb la finalitat que la terra quedés prou ferma i es reduís el risc d'erosió del sòl.

A la darreria del mes d'agost, l'Ajuntament de Maçanet de la Selva va aprovar demanar al Govern central la declaració de zona catastròfica, atès que el recompte total d'hectàrees cremades era de 1.300. L'objectiu era que els afectats, l'Ajuntament i els propietaris particulars rebessin ajudes per pal·liar els danys provocats pels incendis. El Consell Comarcal de la Selva va posar a disposició de la Generalitat de Catalunya els terrenys de l'antic abocador clausurat de Santa Coloma de Farners per construir-hi una planta de biomassa destinada a l'aprofitament de la vegetació afectada pels incendis. Aquesta va ser la primera planta d'aquestes característiques a Catalunya.

Els incendis forestals de Maçanet de la Selva, que van afectar majoritàriament àrees d'urbanitzacions residencials, van donar un nou protagonisme a la Llei de prevenció d'incendis forestals a les urbanitzacions, aprovada per unanimitat el mes d'abril al Parlament de Catalunya. Aquesta llei regulava que, a partir del 2008, les urbanitzacions i edificis aïllats que estiguessin situats a menys de 500 m d'una zona boscosa haurien de tenir un tallafocs amb un perímetre de 25 m d'ample, on només hi podria quedar el 40% de la superfície arbrada i punts d'aigua a l'interior. Les parcel·les sense edificar situades a l'interior de les urbanitzacions haurien d'estar netes de vegetació per evitar la propagació de focs. Si el propietari de la parcel·la no en duia a terme la neteja adient, l'Ajuntament podria accedir lliurement al solar, fer-hi els treballs de neteja necessaris i cobrar-los. Aquesta llei afecta les nou-

centes vuitanta nou urbanitzacions existents a Catalunya situades a menys de mig quilòmetre d'una zona forestal, els polígons industrials i gasolineres, però no les explotacions agrícoles. Ja hi ha dues-centes urbanitzacions que la compleixen. Els ajuntaments també hauran de fer plànols de delimitació de les urbanitzacions i un catàleg que es comunicarà al Departament de Medi Ambient de la Generalitat. La llei també preveu la creació d'un sistema d'inspecció que l'Administració local i el govern de la Generalitat han de desenvolupar per vigilar el compliment de la normativa i, a més, estableix un règim de sancions que oscil·len entre els 600 i els 100.000 euros.

Més informació:

www.mediambient.gencat.net/cat/el_medi/incendis/

Nel·lo, Oriol (Ed.), 2003, *Aquí no! Els conflictes territorials a Catalunya*, Barcelona, Editorial Empúries.

MTL i MHC

Incendi forestal a Sant Llorenç Savall

69



L'incendi forestal de Sant Llorenç Savall, el més important del 2003, ha cremat 4.600 ha i ha provocat la mort de cinc persones. Les flames han afectat les comarques del Vallès Occidental, Vallès Oriental i el Bages. Un cop més els incendis reobren el debat sobre l'adequació de les polítiques de prevenció i extinció dels incendis així com de la gestió dels boscos.

L'incendi forestal més important de l'any 2003 es va produir el 10 d'agost a Sant Llorenç Savall i va ser especialment greu perquè es va cobrar la vida de cinc persones d'una mateixa família. L'àrea cremada va incloure la zona de la riera de Vall d'Horta, al municipi de Sant Llorenç Savall, i el 10% de les 13.600 ha que formen el Parc Natural de Sant Llorenç del Munt i la serra de l'Obac, afectant alhora la comarca del Vallès Occidental i també les comarques veïnes del Vallès Oriental i del Bages.

L'incendi va cremar quatre milions d'arbres, aproximadament la meitat del bosc de Sant Llorenç Savall. Al cap de dos dies en va augmentar la intensitat en unir-se amb un altre incendi forestal que havia començat la matinada del dia 12 al municipi de Gallifa. Uns nou-cents veïns van haver de ser evacuats a causa del foc.

Els portaveus del Departament de Justícia i Interior van declarar que estaven convençuts que tots dos focs, i en particular el de Gallifa, havien estat provocats. L'alcalde de Sant Llorenç Savall, Magí Rovira, va admetre que la quantitat de bosc cremada «és molt important i té un gran impacte paisatgístic», i que suposava la «pèrdua d'espais d'interès natural especial, com ara la Vall d'Horta», que va quedar arrasada del tot.

Segons dades dels agents rurals, un cop extingits els diferents focus, el municipi amb més hectàrees cremades va ser Sant Llorenç Savall (Vallès Occidental) amb prop de 2.000 ha. El va seguir Granera (Vallès Oriental), amb gairebé 1.300 ha. A més, es van cremar 500 ha a Monistrol de Calders (Bages), més de 300 a Mura (Bages), més de 375 a Gallifa (Vallès Occidental) i més de 100 a Castellterçol (Vallès Oriental). Del total de les prop de 4.600 ha cremades, 3.790 corresponen a superfície arbrada i 723 a espais protegits inclosos al Pla d'espais d'interès natural (PEIN), segons dades del Departament de Medi Ambient.

Simultàniament també es van registrar incendis forestals a l'Albiol, al Baix Camp, a Tortosa, al Baix Ebre, i a Sant Feliu de Guíxols, al Baix Empordà, que van obligar a diversificar els recursos contra el foc i, per tant, a minvar l'efectivitat en la lluita contra el gran sinistre de Sant Llorenç Savall i Gallifa. Per aquest motiu, la Delegació del Govern central a Catalunya va haver de recórrer a l'ajut de les Forces Armades, que van proporcionar homes, vehicles i maquinària. Davant la magnitud dels incendis, es van mobilitzar uns sis-cents voluntaris que van treballar desinteressadament al costat dels bombers. Els voluntaris no van ser destinats a primera línia, sinó que van fer tasques de suport en zones ja cremades per vigilar que no hi haguessin revifades.

Un dia després, la Direcció General d'Emergències va haver de fer front a sis focs més que cremaven en altres punts del país, entre els quals destacava el que es va declarar entre Maials i la Granja d'Escarp (Segrià). També va ser important el de la població de Jorba, a l'Anoia, i menys rellevants els de Llafranc i Vilopriu, al Baix Empordà, la Floresta, a les Garrigues, i Llívia, a la Cerdanya.

Un cop controlat l'incendi de Sant Llorenç, el vicepresident de l'Agrupació de Defensa Forestal (ADF) del Bages Oriental, Sebastià Garcia, es queixava que el foc havia estat «inaccessible» i que no s'havien pogut fer línies amb mànegues ni fer-hi arribar cisternes d'aigua «perquè no hi havia camins». Segons Sebastià Garcia, «la segmentació del territori és necessària», tot i que no agradi a responsables polítics ni al Parc Natural de Sant Llorenç del Munt, i va insistir en la necessitat de fer camins per actuar en casos com aquest.

Davant d'aquesta situació, Pasqual Maragall va plantejar canviar l'estratègia en matèria de protecció de boscos per evitar incendis forestals de la magnitud dels que havien afectat el Vallès Occidental.

Per altra banda, el president de la Diputació de Barcelona i primer secretari del PSC, José Montilla, va demanar un debat públic per analitzar si s'havien pres totes les mesures correctes durant els treballs d'extinció i va afegir que calia valorar si el país comptava amb els mitjans adequats o no per fer front a aquest tipus d'emergències.

Per contra, el diputat d'ERC al Congrés dels Diputats, Joan Puigcercós també va visitar les zones afectades i va assegurar que «aquesta vegada, el Govern de la Generalitat ha estat a l'altura de les circumstàncies» pel que fa a l'extinció del foc, però que possiblement havien faltat mitjans per lluitar contra l'avanç dels focs.

Inici dels treballs per a la posterior reforestació i preparació de la propera campanya contra el foc

Dos mesos després dels incendis forestals, diferents empreses especialitzades en treballs de silvicultura van co-

mençar les tasques de tala i retirada dels troncs aprofitables dels pins cremats al Parc Natural de Sant Llorenç, tasques que es preveia que s'havien d'allargar fins a la darreria de gener del 2004. Es va calcular que se'n podria aprofitar el 30% com a fusta.

Durant el mes d'octubre, amb l'objectiu de coordinar les actuacions de prevenció d'incendis forestals per a la pròxima campanya 2004, es van reunir els representats dels Ajuntaments de Sant Antoni i Sant Pere de Vilamajor, Agrupacions de Defensa Forestal (ADF), Bombers i representants de la Diputació de Barcelona.

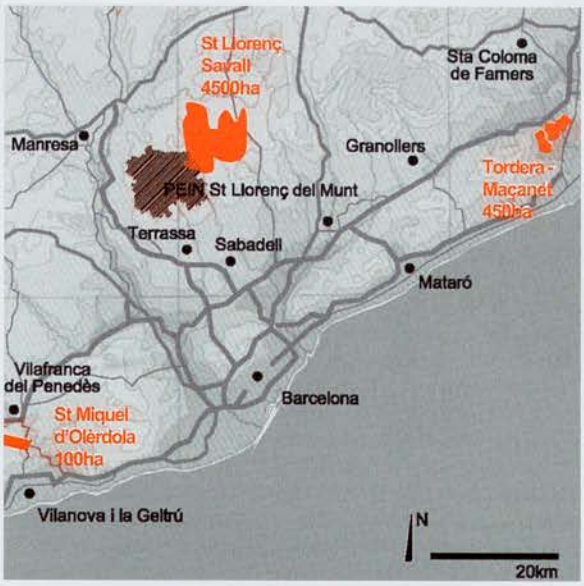
Durant les dates posteriors als incendis, es va iniciar a la premsa i en altres fòrums un debat sobre les estratègies i els instruments de prevenció d'incendis forestals en els quals es van repassar els diferents plans, organismes i instruments implicats: l'Infocat, el Pla d'emergències de la Generalitat per a incendis forestals elaborat el 2001 en el marc de tots els plans per a emergències mediambientals de Catalunya. Aquest pla incorporava per primera vegada un equip de bombers especialitzats en la denominada *Gestió del foc*, format als Estats Units. El govern de la Generalitat també havia impulsat d'una manera paral·lela el Servei Meteorològic de Catalunya com una de les eines del país per prevenir i intervenir en cas d'emergències ambientals (com ara els incendis forestals) amb operatius d'última generació tecnològica en connexió amb els serveis d'emergència.

Un altre mitjà de prevenció d'incendis és el que estaven desenvolupant els investigadors de l'Escola Tècnica Superior d'enginyeria (ETSE) i del Centre de Recerca Ecològica i d'Aplicacions Forestals (CREAF) de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) amb l'objectiu de predir el comportament del foc en un incendi forestal mitjançant la combinació d'eines informàtiques i paràmetres coneguts com la temperatura, la humitat, la direcció i la força del vent, la composició del sòl i del bosc i la tipologia del terreny. L'aplicació d'aquests sistemes podria ajudar en el futur a extingir ràpidament els incendis. Aquest projecte es va iniciar el gener del 2002 i es preveia acabar-lo el desembre de l'any 2003.

Els ajuts de les administracions

A la tardor, la Diputació de Barcelona responsable de la gestió del Parc, va anunciar que tindria enllestit cap a la darreria del 2003 un pla de treball marc «per definir un model de gestió dels boscos» de Sant Llorenç i Gallifa durant els cinc anys vinents, segons va explicar el coordinador de l'Àrea d'Infrastructures, Urbanisme i Habitatge, Carles Anglada. La Diputació de Barcelona va anunciar al setembre que destinaria 5,2 milions d'euros a recuperar la zona afectada per l'incendi forestal de Sant Llorenç i Gallifa. Al novembre es va iniciar la sembra amb llavors de pi blanc a la comarca del Bages.

El Govern de la Generalitat també va aprovar una subvenció de 6 milions d'euros d'ajuts extraordinaris per a les zones afectades pels incendis, dels quals 4,3 s'havien de destinar a subvencions per regenerar els boscos del Parc Natural de Sant Llorenç i de Gallifa. Tot i això, el desembre del 2003 la Comissió Europea va denegar els ajuts que el govern de la Generalitat havia demanat per pal·liar els danys provocats pels incendis de l'estiu a Catalunya. El Govern de la Generalitat preveia cobrir amb els fons



Localització i extensió de l'incendi iniciat el 10 d'agost de 203 a Sant Llorenç Savall. (Infografia: M. Ferrés)

europeus una bona part de la despesa extraordinària dels 6 milions d'euros destinats al cas. Segons la Unió Europea, però, els ajuts del Fons de Solidaritat havien estat denegats per deficiències en la sol·licitud presentada pel Govern central.

Una dotzena de propietaris de terrenys que van resultar devastats pels diferents incendis forestals a les comarques del Bages i del Vallès van constituir, a la darreria del 2003, una associació amb l'objectiu de canalitzar les ajudes públiques que rebessin per regenerar els boscos. Amb el nom d'Associació de Propietaris del Bages i el Vallès, van anunciar un pla marc de treball per determinar quines havien de ser les actuacions més urgents per regenerar els terrenys forestals afectats, i també van preveure impulsar projectes de recuperació a llarg termini com ara un programa d'actuacions que s'aplicarà durant els vint-i-cinc anys vinents en l'àrea forestal afectada i que comptarà amb l'impuls de la Diputació de Barcelona.

Al mes de desembre, els propietaris afectats per l'incendi forestal de Sant Llorenç Savall encara es trobaven pendents de rebre les ajudes del Departament de Medi Ambient i per aquest motiu van haver d'assumir les despeses de les feines. Cada tona de pi aprofitable fou venuda aproximadament a uns 2 euros, i, tot i que els afectats consideraven que era un preu baix, també pensaven que el més indicat era netejar el bosc per afavorir-ne la reforestació natural al més aviat possible.

Els incendis que van afectar el Parc Natural de Sant Llorenç del Munt van fer que els alcaldes veïns del Parc acceleressin la demanda de redefinició dels objectius del Pla especial elaborat per la Diputació de Barcelona dotze anys enrere, en què es delimitaven els usos, les necessitats de gestió i els límits del Parc. Un dels objectius més importants era definir de nou el grau d'obertura a les activitats turístiques.

Comparant l'incendi del 2003 de Sant Llorenç Savall, que va cremar un total de 4.600 ha aproximadament, amb els incendis forestals produïts els anys 1998 i 1994, en què

van cremar 20.992 i 76.625 ha, respectivament, podem dir que l'incendi més important de l'any 2003 no va ser comparable als grans incendis dels pitjors anys a Catalunya. La suma d'hectàrees cremades en els diversos incendis produïts al llarg de l'any 2003 va arribar a la quantitat de 10.031 ha, la majoria de les quals van cremar durant els mesos d'estiu.

Més informació:

www.mediambient.gencat.net/cat/el_medi/incendis/
www.diba.es/incendis_nova/presentacio.asp
Nel·lo, Oriol (Ed.), *Aquí no! Els conflictes territorials a Catalunya*, Barcelona, Editorial Empúries.

MTL I MHC

70 Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya (IAAC)



Es crea a Catalunya l'Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya (IAAC), un centre orientat a la recerca i el desenvolupament, a la docència i a la difusió d'una «arquitectura avançada». El projecte també inclou la creació d'un màster (Metàpolis) i d'una línia de publicacions pròpies.

L'Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya (IAAC) va ser creat l'octubre del 2003 com una fundació privada formada per l'associació Metàpolis –creada pels arquitectes Manuel Gausa i Vicente Guallart el 1996 i que el 2003 havia dirigit l'EXPOSICIÓ *HIPERCATALUNYA –TERRITORIS DE RECERCA* [50]– i la Generalitat de Catalunya.

La fundació IAAC estava presidida per Felip Puig, Conseller de Política Territorial i Obres Públiques. L'equip directiu el formaven Vicente Guallart, director; Manuel Gausa, president del Consell Científic; Willy Müller, director de Desenvolupament; Luis Falcón, director de Recerca; José Luis Echeverría, director educatiu, i Ramon Prat, director de Comunicació. L'Institut disposava d'una seu de 3.000 m² al carrer Pujades, al barri del Poblenou de Barcelona, i comptava amb un centre docent, una sala d'exposicions, un estudi i una nau per construir maquetes a escala real.

L'ideari del projecte estava recollit en el document *From bits to geography*, on s'autodefinia com un centre versàtil i polivalent per generar enfocaments que responguessin als canvis de la societat i a les noves situacions urbanes i arquitectòniques associades i per formular propostes que poguessin ser transmeses a polítics, tècnics, actors socials i emprenedors implicats en el desenvolupament del territori i en la transformació urbana actual.

Entre els objectius s'incloïen la promoció de la recerca en arquitectura avançada, la formació de personal tècnic i científic, la consultoria a administracions i empreses, la col·laboració amb universitats i centres d'informació en arquitectura, tecnologies de la informació i desenvolupament sostenible, el contacte entre la recerca bàsica i aplicada o l'organització d'exposicions i trobades.

L'IAAC es proposava esdevenir un centre de referència internacional a través de la interactuació amb institucions, organitzacions i empreses dels àmbits local, nacional i internacional.

El projecte s'estructurava en cinc línies de recerca i desenvolupament:

- *HyperTerritories*, orientada a l'estudi de la nova territorialitat geourbana de la ciutat, caracteritzada per la complexitat. Segons l'IAAC, la metàpolis contemporània es defineix com un sistema dinàmic i mutable fet de col·lisions, trobades i interseccions que formen diverses combinacions i escenaris, un hiperlloc o lloc de llocs.

- *New Habitats*, orientada a la millora dels estàndards de vida a través de la hibridació del paisatge i el reciclatge dels entorns; a treballar amb energies renovables i sistemes de tractament ambiental intel·ligents.

- Ecoconstrucció i materials, orientada al desenvolupament d'un programa d'R + D per assolir una construcció avançada, sostenible i ecològica que prevegi elements com nous materials, aplicació de noves tecnologies o autogeneració i eficiència energètica.

- Simuladors per a dissenys evolutius, centrada en la producció de models per a l'avaluació i predicció, l'anàlisi de les geometries naturals i culturals dels processos de transformació de l'espai i l'aplicació de la intel·ligència artificial al disseny d'estratègies que permetin que els sistemes artificials adquireixin intel·ligència en interactuar amb l'entorn.

- *Media Architecture*, orientada a la integració de les noves tecnologies de comunicació en els espais de l'entorn domèstic.

Així mateix, l'IAAC incorporava el màster Metàpolis (juntament amb la Fundació Politècnica de Catalunya) i una línia de publicacions pròpies, iniciada amb el catàleg de l'exposició Hipercatalunya: territoris de recerca.

Vicente Guallart, director de l'IAAC, afirmava en l'acte de presentació que «no som la generació d'arquitectes que va fer els Jocs Olímpics, som els que vénen després, i fins i tot altres de més joves que ja s'han format en altres països i treballen en un món global. Ara ens toca a nosaltres passar de generar teoria a generar lleis, plans urbanístics, edificis i tècniques constructives». Com a exemple de les ideas del col·lectiu, Guallart manifestava també que calia «acabar amb l'obsoleta divisió entre sòl urbà, urbanitzable i no urbanitzable. Avui és possible que un mateix espai sigui diferents coses alhora».

Mes informació:

www.iaacat.com/

ATC

International thermonuclear experimental reactor (ITER) 71



El Govern Central presenta la candidatura de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant per allotjar el reactor termonuclear ITER (International Thermonuclear Experimental Reactor). *La Unió Europea (UE) decideix finalment instal·lar-lo a França, fet que provoca, per una banda, la decepció de la majoria de partits polítics que hi veien una oportunitat per a atraure inversions i, per l'altra, la satisfacció dels grups ecologistes que ho consideraven perillós i innecessari.*

Antecedents

L'ITER és un projecte experimental de recerca d'àmbit internacional per construir un reactor termonuclear que pretén demostrar la viabilitat científica i tecnològica de la producció d'electricitat a partir de la fusió. Es tracta d'una tecnologia molt poc investigada que pretén produir grans quantitats d'electricitat a partir de la combustió de triti i deuteri, dos isòtops de l'hidrogen.

La història de l'ITER es remunta a l'any 1985, quan la Unió Soviètica i els Estats Units decideixen signar un acord per a impulsar aquest projecte i la conseqüent construcció del reactor. Més endavant s'hi van sumar la Unió Europea (UE) i el Japó, tot i que els Estats Units van retirar-se del projecte. Des d'aleshores, a diversos països, entre els quals l'estat espanyol, es van iniciar processos d'investigació en fusió en reactors de dimensions reduïdes. Entre aquests hi havia el projecte JET (*Joint European Torus*), ubicat a Abigdon, Anglaterra, que l'any 1991 va aconseguir demostrar les possibilitats de la fusió en assolir una potència de 16 Mw.

L'any 2001 va finalitzar la fase de disseny del reactor experimental internacional ITER, amb un pressupost inicial previst de 4.570 milions d'euros. Un 80% d'aquest pressupost aniria a càrrec del conjunt de països integrants del consorci internacional impulsor del projecte, i un 20% a càrrec del país que fos triat com a seu per a la localització del reactor (en el cas de recaure el projecte en un país europeu, aquest percentatge es dividiria entre un 10% a càrrec del país receptor i 10% a càrrec de la UE). Es preveia un període de construcció de deu anys, un període de funcionament aproximat de vint i un i un de desmantellament de cinc anys. Es calculava que hi treballarien unes dues mil persones entre científics, operaris i serveis de manteniment. Segons aquest disseny serien necessàries unes 40 ha, més trenta d'addicionals per al període de construcció, en uns terrenys amb baixa activitat sísmica. Caldria disposar d'abastament continuat d'aigua de 0'2m³/min, amb puntes de 3 m³/min, i d'abastament energètic de 120 Mw de potència en continu, amb puntes de 500 Mw. Quant al context territorial, hauria de disposar de tots els permisos necessaris per a poder realitzar l'experiment i per a processar el triti, que és radioactiu. Paral·lelament seria necessària una infraestructura socioeconòmica potent en un radi de 50 km.

El procés d'elecció de la seu

A fi de decidir la seu de l'ITER, l'any 2001 es va obrir un període de sol·licituds perquè els països interessats a acollir el futur reactor poguessin presentar la candidatura. El mateix any 2001, Canadà, Japó i França la van presentar. Les previsions inicials eren que a mitjan any 2003 s'escollís l'emplaçament definitiu i un any més tard s'iniciessin les obres de construcció de la seu.

Quan semblava que la decisió es prendria entre les tres candidatures presentades al principi del 2002, l'abril d'aquell mateix any el Govern central va anunciar que també presentava una candidatura. Aquest anunci va causar sorpresa entre la comunitat internacional, però sobretot entre l'europea, ja que hi havia una acord tàcit d'àmbit europeu per presentar una única candidatura i França ja havia formalitzat la seva. L'Executiu central al·legava que des de la dècada dels vuitanta havia iniciat un procés d'investigació en fusió i que tenia ple dret i plena experiència per optar a acollir l'ITER.

La presentació de la candidatura espanyola va obligar la UE a replantejar-se l'estratègia, ja que fins aquell moment tenia molt clar que en la tria final es defensaria la candidatura francesa. Des d'un bon principi ja es va deixar entreveure que era preferible escollir entre una de les dues candidatures europees per tenir més possibilitats en la tria final.

La candidatura presentada pel Govern central

El Govern central va proposar el municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant com a possible seu del reactor experimental, concretament els terrenys adjacents a la clausurada Central Nuclear Vandellòs I. Segons el Govern central, es tractava d'un lloc idoni per la disponibilitat de terrenys, el baix risc sísmic, l'existència d'un centre productor d'electricitat (Central Nuclear Vandellòs II), la proximitat al mar que n'assegurava tant l'abastament d'aigua com el transport de grans components, la situació en un entorn econòmicament dinàmic i amb bones comunicacions i la classificació d'una part dels terrenys dins la categoria de nuclears.

El Govern central destacava els elevats beneficis que comportaria acollir l'ITER a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant. Entre els aspectes positius destacava la creació de llocs de treball durant els trenta anys de funcionament; la creació d'un focus científic i tecnològic de referència mundial; importants efectes directes i indirectes en l'economia local, regional i estatal;

l'atracció d'inversions estrangeres i de noves indústries, i el reforçament de la posició de l'Executiu central en el context científic internacional.

Els posicionaments dels partits polítics catalans

En un any en què hi havia dues convocatòries electorals tant importants com les municipals i les autonòmiques, els principals partits polítics de Catalunya van assumir diferents graus de recolzament a la proposta del Govern central. En aquest sentit s'hi van mostrar plenament partidaris Convergència i Unió (CiU), el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i el Partit Popular (PP), destacant la importància que tindria per a l'economia el fet que l'ITER es pogués establir a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant. CiU i el PSC, per boca dels seus respectius líders, Jordi Pujol i Pasqual Maragall, demanaven més dedicació i esforç al Govern central.

Per la seva banda, des d'Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) s'oposaven a la ubicació de l'ITER a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, argumentant que es tractava d'un projecte massa car i que les comarques de Tarragona ja havien assumit prou perills i riscos amb la presència de les centrals nuclears d'Ascó i Vandellòs. Des d'aquest partit polític van demanar a l'Executiu central que substituís la candidatura espanyola a l'ITER per un centre de recerca d'energies renovables ubicat al mateix municipi i que hi destinés el pressupost previst.

Les veus crítiques amb la proposta i l'inici de les gestions del Govern central per a cercar suport a la candidatura

Tot i els avantatges que prometia l'Executiu central, no van trigar a aparèixer les veus crítiques contràries al projecte. Així, el maig del 2002 es van fer sentir les primeres discrepàncies procedents dels sectors ecologistes, que s'oposaven al projecte per l'elevat cost, pels riscos mediambientals que podia tenir i pel model de concentració de la producció d'energia elèctrica que intentava reproduir.

Durant el 2003 es van reafirmar aquests posicionaments contraris i des d'Ecologistes en Acció, Greenpeace, el Grup de Científics i Tècnics per un Futur No Nuclear (GCTFNN) i el World Information Service on Energy (WISE) s'afirmava que els resultats de l'experiment arribarien massa tard per fer front a la crisi energètica i que l'elevat pressupost de l'ITER comportaria una disminució dels recursos destinats a les energies renovables. Els Verds-Alternativa Verda també van fer seus aquests arguments.

En aquest sentit, des de l'Associació de Productors d'Energies Renovables (APPA), denunciaven que el projecte de l'ITER absorbiria més inversió en recerca que les energies renovables.

Malgrat aquests posicionaments contraris, el Govern central va iniciar la recerca de suport per a la candidatura. En aquest sentit, el novembre del 2002 una delegació espanyola va presentar formalment la candidatura a la UE, just abans que una delegació de tècnics i científics europeus visitessin l'emplaçament al desembre.

En començar el 2003, els Estats Units i la Xina es van incorporar al projecte de l'ITER, coincidint amb la visita que un grup de parlamentaris europeus feia als terrenys proposats pel Govern central.

Al maig una delegació de representants dels socis internacionals de l'ITER van visitar l'emplaçament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant. Els representants dels Estats Units es van mostrar molt receptius a instal·lar l'ITER a Espanya. Aquest tipus de visites es van anar repetint al llarg dels mesos següents.

A fi de donar recolzament institucional a la proposta espanyola, a la darreria de juny el Congrés dels Diputats va avalar, amb l'excepció d'Izquierda Unida (IU), la candidatura espanyola aprovant una proposició no de llei presentada pel Partit Popular (PP).

Paral·lelament des del Govern central s'intentava animar la societat oferint possibilitats a la candidatura espanyola i anunciaven que la candidatura francesa se situava en un indret amb elevat risc sísmic, fet pel qual es veuria reforçada la posició de la candidatura espanyola.

Seguint amb la línia de recolzament, al juliol la Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA) va anunciar el seu suport a la proposta del Govern central.

El mes de juliol s'inicià una intensa activitat diplomàtica dels representants del Govern central per donar a conèixer la proposta, ressaltant que la candidatura espanyola costaria menys diners a la UE.

La postura de la UE i les modificacions dels terminis i dels processos de selecció

El fet que s'hagués presentat la candidatura de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant més tard que les altres tres va provocar una modificació dels terminis per escollir la candidata. Inicialment, el Consorci Internacional del ITER preveia escollir la candidata abans de l'estiu del 2003, però a començament d'any ja es va anunciar que probablement la tria es faria a la darreria d'any. La proposta espanyola portava un cert retard i encara havia de realitzar, entre altres coses, l'estudi d'impacte ambiental.

Al principi d'any també es va plantejar la possibilitat de fer una selecció prèvia dins l'àmbit de la UE per triar una única candidata europea que competís amb Canadà i Japó, argumentant que d'aquesta manera la proposta europea tindria més força en la fase de selecció final. El Govern central no veia amb bons ulls aquesta possibilitat, ja que entenia que tindria més possibilitats de ser escollida anant a la fase final directament, sobretot després de la incorporació dels Estats Units al projecte.

Al maig, el Consell de Competitivitat de la Unió Europea va aconsellar la creació d'un grup d'experts, encapçalat pel professor de la Universitat de Cambridge, David King, per analitzar les dues candidatures europees i determinar quina seria la millor estratègia que calia seguir per acollir l'ITER en territori europeu. Aquell mateix mes, el Govern central va presentar formalment la candidatura a aquest grup d'experts.

Durant tres mesos el grup d'experts va redactar un informe no vinculant que va lliurar a la Comissió Europea, la qual havia d'informar els ministres de competitivitat perquè prenguessin una decisió dins l'àmbit europeu. L'informe, lliurat al principi de setembre, no es decantava per cap de les dues opcions, tot i considerar que la candidatura de l'Executiu central seria més econòmica i la francesa, més bona tècnicament. Fonts comunitàries anunciaven que la decisió seria més política que tècnica i apostaven per una única candidatura europea.

Les diferents desavinences entre els candidats van provocar el retard de la reunió dels ministres de Competitivitat de la UE on s'havia de prendre una decisió referent a l'estratègia que calia seguir. D'aquesta manera es va traslladar fins a la darreria de novembre la reunió prevista per al final de setembre. Des d'altes instàncies europees, i concretament el comissari europeu d'Investigació, Philippe Busquin, es continuava insistint en la conveniència de presentar una sola candidatura per afavorir que l'ITER recaigués en territori europeu. Des del Govern central es continuava defensant la presentació de les dues candidatures.

L'assessor científic de la Comissió Europea i expresident del Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC) anunciava, en referència al gir atlantista del Govern central, que la política exterior de l'Executiu central perjudicava la seva candidatura en una possible preselecció europea, però que l'afavoriria si anava a una selecció final, ja que comptaria amb el suport dels Estats Units.

La tria final

Un cop decidit que Europa només presentaria una candidatura i que aquesta s'escolliria a la darreria de novembre, des de la Comissió Europea es va instar els dos països a negociar bilateralment per arribar a un acord sobre l'elecció d'una de les dues candidatures. Després de diverses reunions entre alts diplomàtics dels dos estats, no es va arribar a cap acord concret, deixant-ho obert a la tria que haurien de fer els ministres de Competitivitat.

Tot i que en l'àmbit europeu ja estava clar que només es presentaria una candidatura, des del Govern central no es va acceptar aquesta decisió fins pocs dies abans de la reunió dels ministres de Competitivitat. D'aquesta manera Espanya quedava pràcticament descartada com a candidat europeu, ja que entre els ministres només comptaria amb el suport d'Itàlia i Gran Bretanya, mentre que França tenia el suport de la majoria de la resta de països. Però el president José María Aznar, que poc temps abans havia visitat junt amb el president Jordi Pujol els terrenys de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, va sorprendre tothom quan va anunciar que el Govern central duplicaria l'oferta econòmica aportada, donat cas que s'aconseguís l'ITER. D'aquesta manera, el Govern central passaria d'aportar 460 milions d'euros (10% del cost total del projecte) a aportar-ne 920 milions (el 20% del total).

El 26 de novembre la UE va escollir la candidatura francesa per representar Europa en la tria final de l'ITER, prevista per al mes de desembre. De fet, no hi va haver votació en el si del Consell de Ministres de Competitivitat, ja que, poc abans de la reunió, els representants espanyols van decidir retirar la candidatura i votar d'aquesta manera per consens la candidata francesa. El Govern central, però, es va assegurar, abans de retirar la candidatura, la possibilitat d'acollir la seu jurídica del projecte donat el cas que finalment fos França la candidata escollida.

Les conseqüències de la renúncia espanyola

Des del Govern central es van mostrar satisfets per l'acord assolit, ja que igualment se'ls permetria participar en el projecte ITER, encara que fos des del vessant jurídic, i a l'hora van anunciar que els 900 milions d'euros d'inversió prevista es podrien destinar a altres línies d'investigació.

A partir d'aquell moment, després de la decepció que se sentia entre la majoria de sectors econòmics i polítics i de la satisfacció per part dels sectors ecologistes, tothom va aprofitar per treure el major rendiment de tot aquest procés. En aquest sentit, des del Fòrum de la Indústria Nuclear es va reclamar la necessitat d'obrir un debat social sobre la conveniència de desenvolupar l'energia nuclear a l'estat espanyol. D'altra banda, PSC i CiU, recollint la proposta d'ICV, van decidir fer diverses peticions al Govern central perquè destinés el pressupost previst per a l'ITER a un centre de recerca d'energies renovables. Des d'Ecologistes en Acció s'instava a l'Executiu central a destinar els recursos a desenvolupar i impulsar l'aplicació de les energies renovables.

També hi va haver una sèrie de retrets polítics al Govern de José María Aznar. Des del PSC i CiU es va criticar el trencament de relacions europees que havia provocat la decisió del Govern central de donar suport a la guerra de l'Iraq, entenent que aquest posicionament havia perjudicat la candidatura espanyola.

Les primeres setmanes de desembre, el Govern central va anunciar que com a mesura compensatòria el municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant rebria el suport del Govern central per a desenvolupar el Centre Tecnològic Mestral. Aquest centre havia estat creat pocs mesos abans per l'Empresa Nacional de Residus Espanyols (ENRESA) un cop es va haver acabat la segona fase del desmantellament de la Central Nuclear Vandellòs I i a partir d'aleshores i durant els vint anys següents s'havia de centrar en la investigació de la latència del reactor i en els procediments de desmantellament d'una nuclear a fi d'aportar coneixements per als futurs desmantellaments de nuclears europees. Mentrestant, des del municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, l'Ajuntament reclamava ser la seu del Centre d'Investigacions Energètiques, Mediambientals i Tecnològiques (CIEMAT), organisme des d'on es va coordinar la candidatura espanyola.

Més informació:

www-fusion.ciemat.es/fusion/iter/ITER.html
www.ecologistesenaccio.org/temes/nuclear/iter/fusio.htm
www.nosaltres.vilaweb.com/jvilaweb/GetHTTP?p=810&f=1&rpa=p_idcmp&va=742467

SSG

72 Línia elèctrica Sentmenat-Bescanó-Baixàs



L'anunci de la construcció d'una línia elèctrica transpirinenca d'alta tensió entre el Rosselló i Sentmenat provoca protestes pel possible impacte ambiental que pot generar.

El 2001 el govern central i el govern francès van acordar millorar la interconnexió elèctrica entre tots dos països amb la construcció d'una nova línia elèctrica transpirinenca entre els pobles de Baixàs (Rosselló), Bescanó (Gironès) i Sentmenat (Vallès Occidental).

Característiques del projecte

L'any 2002 va sortir a informació pública l'avantprojecte (DOGC núm. 3.625 - 29/04/2002) que tenia com a finalitat millorar la qualitat i la fiabilitat del subministrament elèctric a Girona i comarques, millorar la interconnexió amb la xarxa europea d'alta tensió i minimitzar l'impacte ambiental i territorial de l'alimentació eléctrica a Girona. El projecte presentat pel govern de la Generalitat demanava que el traçat es mantingués a una distància mínima de 100 m respecte dels nuclis habitats, que s'aprofitessin els passadissos oberts per altres línies i que les obres servissin per millorar les infraestructures existents. Segons el govern de la Generalitat es tractava d'una línia necessària per solucionar els problemes de subministrament elèctric a Catalunya. La línia elèctrica Sentmenat-Bescanó-Baixàs havia de suposar la tercera autopista elèctrica projectada a Catalunya després d'haver acabat la de les Gavarres i d'haver construït la que va de Pau a Llançà. L'empresa Xarxa Elèctrica Espanya S.A. va ser l'encarregada de desenvolupar el projecte.

La línia, de 400 kW de potència i uns noranta quilòmetres de longitud, havia de suposar una inversió de 40.285.000 euros. El traçat havia de ser paral·lel al del Ferrocarril d'Alta Velocitat per poder-lo alimentar i per poder abastar també la conducció d'aigua del Roine. Igualment, havia de suposar millores pel que fa al desenvolupament industrial i també a les necessitats futures dels usuaris domèstics. El recorregut de la línia havia de travessar de nord a sud la regió del Rosselló i les comarques catalanes de l'Empordà, la Garrotxa, el Gironès, la Selva, Osona i el Vallès Oriental.

Les reaccions

L'anunci de la creació d'una infraestructura d'aquestes característiques va topar amb l'oposició de diferents partits polítics i entitats ecologistes. Aquestes associacions consideraven que l'impacte ambiental i territorial de la línia elèctrica seria negatiu, atès que afegiria un grau de vulnerabilitat ecològica, econòmica i territorial als espais per on hauria de passar. Més de deu mil persones, entre les quals hi havia representats polítics de les zones afectades, es van manifestar a Perpinyà a principis de juliol per fer públic el seu descontentament per la possible construcció d'aquesta línia d'alta tensió.

En paral·lel, diferents plataformes catalanes que lluiten per la preservació del territori van reiterar també la seva oposició al projecte. Així, grups com la Coordinadora Antilínia de les Gavarres, la Plataforma Salvem l'Empordà, la Plataforma d'Oposició als Transvasaments (POT), la Coordinadora per la Salvaguarda del Montseny, Ecologistes en Acció de Catalunya, l'Associació de Naturalistes de Girona (AGN) i la Institució Alt-Empordanesa de Defensa i Estudi de la Natura (IAEDEN), entre d'altres, van alçar les veus amb d'altres grups ecologistes francesos en diferents manifestacions multitudinàries per transmetre el seu descontent davant la construcció d'aquesta línia d'alta tensió.

Amb el mateix objectiu de fer oposició al projecte es va constituir el 30 d'agost a Olot l'Assemblea en Defensa de les Terres Nord-Occidentals amb la participació de diferents associacions catalanes i del Rosselló com Iniciativa Verda de la Catalunya Nord, 400 kW No, Gràcies, *Collectif Non à la THT* i Assemblea Nord-Catalana (ANC).

El desembre del 2003 l'Assemblea va fer arribar les seves crítiques al projecte a les autoritats franceses. El govern francès va evitar manifestar-se, d'entrada, contra el projecte.

Més informació:

www.salvem-emporda.org/
www.csmontseny.org
www.ecologistesenaccio.org/

AJF

Llei de grans ciutats

73



S'aprova la Llei 57/2003 de mesures per a la modernització del Govern local, coneguda com la Llei de grans ciutats, que incorpora competències i mecanismes de finançament específics per als municipis amb més de 75.000 habitants. Dotze municipis catalans es podran acollir a la nova llei, tret de Barcelona que està pendent d'aprovar la Carta Municipal de Barcelona.

Les primeres reclamacions d'una llei de grans ciutats

El 25 d'abril de 1994 els alcaldes de les set ciutats espanyoles més poblades (Madrid, Barcelona, València, Bilbao, Sevilla, Saragossa i Màlaga) van subscriure el document titulat: *Criteris per la llei de grans ciutats*, que posava de manifest la necessitat d'elaborar una llei per donar resposta als reptes que plantejava el govern dels municipis més poblats.

Els alcaldes de les set ciutats constataven que el marc legal format per la Llei 2/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local, els estatuts d'autonomia i les successives lleis sectorials que regulaven les competències municipals era limitat a l'hora de fer front a les necessitats de les ciutats més grans.

Per als responsables municipals, les grans concentracions urbanes constitueixen realitats socioeconòmiques, territorials i urbanes singulars, amb unes problemàtiques també singulars que calia regular mitjançant una normativa específica.

El text subscrit el 1994 reivindicava la necessitat d'aprovar una llei per a les grans ciutats i recollia els acords a què van arribar els alcaldes. Justificava les necessitats de gestió pròpies de les grans aglomeracions urbanes, les competències necessàries per gestionar-les i també els mecanismes i les mesures financeres i fiscals que permetessin assegurar-ne l'efectivitat de les propostes.

Els municipis destinataris de la llei havien de ser les set grans ciutats espanyoles i també les mancomunitats que poguessin formar. Quant a les matèries que havien de ser objecte de regulació per la llei, el document precisava la necessitat d'introduir modificacions en les lleis ja existents per adequar-les als requeriments de les grans ciutats amb l'objectiu de potenciar la descentralització i la delegació de competències adquirides pel Govern central i les comunitats autònomes en activitats pròpies de l'administració local.

El document esmentava com a competències bàsiques que havien d'assumir les grans ciutats la seguretat ciutadana, el trànsit, la seguretat vial, els serveis socials, la cultura, els esports, la formació ocupacional, l'urbanisme, l'habitatge i la justícia municipal de pau. El text contenia també una referència a les mesures financeres i fiscals que havien d'acompanyar la llei de grans ciutats, reclamant un nou sistema de distribució del Fons de Participació Municipal en els pressupostos generals de l'Estat, la creació d'un fons específic per a transferències a aquests municipis, calculat sobre la base del cost real dels serveis que assumeixen, i la regulació dels procediments específics de recaptació i gestió tributària.

La Proposició no de llei

Conclosa la negociació del Pacte local amb la modificació de la Llei de bases de règim local, de 21 d'abril de 1990, es va tornar a reprendre la idea d'arbitrar solucions específiques per a les grans ciutats. Ara bé fins el 2003 no hi va haver una iniciativa parlamentària que abordés definitivament la Llei de grans ciutats. El PSOE, el 17 de gener del 2003, va presentar una Proposició no de llei sobre les grans ciutats, les ciutats i les seves àrees d'influència urbana, que es va aprovar gràcies al pacte entre el PSOE i el PP al Ple del Congrés dels Diputats l'11 de març del mateix any.

La Proposició no de llei sobre grans ciutats instava el Govern central a formular una llei que recollís d'una manera global les reivindicacions del text elaborat el 1994 en qüestions relacionades amb seguretat ciutadana, trànsit, seguretat vial, serveis socials, cultura i esports, formació ocupacional, urbanisme i habitatge i també en justícia en un marc general de descentralització i delegació competencial. La novetat respecte del text del 1994 era que la Proposició no de llei incloïa tots els municipis amb una població superior a 250.000 habitants. El text nou també recollia instàncies per afavorir la participació ciutadana en la gestió municipal introduint la possibilitat de convocar consultes populars. Es preveia l'opció d'integrar en els executius locals persones no electes per millorar l'eficàcia i la flexibilitat en la formació dels governs municipals, s'afavoria la descentralització als districtes de determinats serveis municipals per apropar-los als ciutadans i s'establia la creació del Consell Social de la Ciutat com a organisme consultiu i de participació. En l'àmbit institucional es preveia la creació de la Conferència Sectorial dins el Ministeri d'Administracions Públiques que havia de reunir membres de l'Administració central, autonòmica i municipal a fi d'enfortir els mecanismes de mútua cooperació i col·laboració.

Alhora, Barcelona aprova la Carta Municipal i n'espera l'aprovació del govern central

Paral·lelament al procés de redacció de la Llei de grans ciutats, tant l'Ajuntament de Barcelona com el Parlament de Catalunya havien impulsat, des de l'any 1997, la CARTA MUNICIPAL DE BARCELONA [78]. Aquest document parteix d'idees com les que inspiren la Llei de grans ciutats però impulsa una descentralització més profunda de les competències del Govern central

i el Govern de la Generalitat i alhora permet participar a l'Ajuntament de Barcelona en assumptes de competència estatal, com la planificació i gestió de les infraestructures, ports, aeroports, franja litoral o conques hidrogràfiques. La Carta Municipal de Barcelona, aprovada unànimement per tots els partits polítics a l'Ajuntament de Barcelona i al Parlament de Catalunya, estava pendent del procés d'aprovació i tramitació al Congrés dels Diputats des de feia quatre anys.

L'aprovació de la llei. Barcelona queda pendent de l'aprovació de la Carta Municipal

Un cop elaborat l'examen preceptiu per la Comissió Nacional d'Administració Local (CNAL), òrgan per a la col·laboració entre les administracions estatal i local, l'Avantprojecte de llei elaborat pel Ministeri d'Administracions Públiques sota el títol de *Mesures per a la modernització del Govern Local*, va entrar com a Projecte de llei al Congrés dels Diputats el 6 de juny i, un cop tancada la tramitació parlamentària, en la qual es va introduir una esmena que excloïa la ciutat de Barcelona de l'aplicació de la Llei, va ser aprovada, amb els vots a favor del PP, el PSOE, Esquerra Unida, i en contra de Convergència i Unió (CiU), com Llei 57/2003, de 16 de desembre.

La Llei és d'aplicació als municipis amb una població superior a 250.000 habitants i a les capitals de província amb una població superior a 175.000 habitants. Així mateix, i sempre que ho sol·licitin els ajuntaments i ho decideixin les assemblees legislatives de les comunitats autònomes a què pertanyin, s'aplicarà la Llei als municipis que siguin capital de província o capital autonòmica, sigui quin sigui el seu nombre d'habitants, i als municipis de més de 75.000 habitants que presentin especials circumstàncies econòmiques, socials, històriques o culturals.

CiU va mostrar el seu desacord amb el text final pel malestar que aquesta llei causava entre moltes de les ciutats mitjanes catalanes, ja que la Llei inclou capitals de província amb un pes demogràfic i econòmic menor al de moltes de les ciutats mitjanes catalanes que no assoleixen el llindar dels 75.000 habitants i que queden excloses de les millores que en l'àmbit local introdueix la Llei. Un dels aspectes més reivindicats pels nacionalistes era la possibilitat que el Parlament de Catalunya, i la resta d'assemblees autonòmiques de l'estat, tinguessin competències per incloure municipis del seu territori en la categoria de *grans ciutats*, evitant així discriminacions entre diferents ciutats de l'estat.

Amb la nova llei, a Catalunya poden ser ciutats grans l'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Sabadell, Terrassa, Tarragona, Santa Coloma de Gramenet, Lleida, Mataró, Reus, Cornellà de Llobregat, Sant Boi de Llobregat i Girona. En quedarien excloses, Manresa (amb més de 64.000 habitants), Sant Cugat del Vallès (més de 60.000 habitants), Vilanova i la Geltrú (més de 54.000 habitants), Granollers (més de 53.000 habitants) i, de moment, Barcelona, pendent de l'aprovació de la Carta Municipal de Barcelona.

Més informació:

www.boe.es/boe/dias/2003-12-17/pdfs/A44771-44791.pdf

JBL

Llei de mobilitat

74



L'aprovació de la Llei de mobilitat (9/2003) el juny del 2003 introdueix, per primera vegada, l'assumpció de la mobilitat com a element substantiu del planejament i de la gestió territorial per part del Govern de la Generalitat. La nova llei incorpora la creació de figures de planejament sectorial a escala nacional, regional i local i també la d'institucions per a la planificació i la gestió de la mobilitat a Catalunya.

Presentada al Parlament de Catalunya el novembre del 2002 per part del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat i després d'un llarg procés de discussió parlamentària que va finalitzar amb l'acceptació de la majoria d'esmenes presentades pels grups parlamentaris, la Llei de mobilitat va ser aprovada per consens el dia 4 de juny del 2003 al Parlament de Catalunya.

La Llei 9/2003, de 13 de juny de la mobilitat, era segons el Departament de Política Territorial i Obres Públiques una llei pionera atès que superava la tradició anterior basada en legislar, actuar i planificar en funció dels mitjans i vies de transport existents per passar a legislar en funció de la mobilitat.

La Llei va establir uns objectius i unes directrius per a la mobilitat del conjunt de Catalunya i va proposar analitzar les necessitats de present i futur de cada territori per actuar d'una manera global i integrada. A més, la Llei permetia definir criteris de sostenibilitat, de seguretat i de qualitat del servei per al transport terrestre.

Els principals objectius que va marcar la Llei de mobilitat van ser:

– Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic amb les de mobilitat, per minimitzar els desplaçaments habituals.

– Establir mecanismes de coordinació per aprofitar al màxim els transports col·lectius.

– Disminuir la congestió de les zones urbanes a través de mesures incentivadores i de foment de l'ús del transport públic i d'actuacions dissuasives de la utilització del vehicle privat.

– Prioritzar i fer més atractiu el transport públic i la mobilitat sostenible.

– Establir fórmules d'integració tarifària del transport públic en àrees metropolitanes.

– Ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població.

– Augmentar la seguretat i lluitar contra la congestió i la contaminació.

– Primar la intermodalitat.

– Introduir noves tecnologies per tenir un transport més eficient i segur i informar millor els ciutadans.

– Afavorir els sistemes de transport a la demanda dels polígons industrials.

Els quatre eixos bàsics

Per assolir aquests objectius, la Llei va definir quatre eixos bàsics d'articulació: Planificació, Gestió, Avaluació i seguiment, i Participació.

– Pel que fa a la planificació, la Llei va preveure tres escales de planificació: nacional, regional i local. En l'àmbit nacional, la Llei marcava la necessitat que el Govern de la Generalitat redactés les Directrius Nacionals de Mobilitat amb caràcter de Pla territorial sectorial. En l'àmbit regional, s'establien diferents àrees en tot el territori català. Cada una d'aquestes àrees hauria de tenir un pla director de mobilitat que seguís les directrius nacionals. Finalment, en l'àmbit local, la Llei establia la creació dels plans de mobilitat urbana.

– Pel que fa a la gestió, la nova Llei va promoure la creació d'autoritats territorials de mobilitat en cada una de les àrees designades. Aquestes autoritats tindrien caràcter de consorci i haurien d'estar formades pel Govern de la Generalitat i pels ajuntaments d'aquestes àrees. Cal destacar que aquestes autoritats tindrien com a objectiu millorar la coordinació dels serveis de transport públic, planificar nous serveis i coordinar les integracions tarifàries entre els operadors.

– En l'àmbit de l'avaluació i del seguiment, la nova normativa va introduir tres nous instruments. D'una banda es va preveure la creació de l'Observatori de la Mobilitat que hauria de presentar informes amb caràcter bianual al Parlament de Catalunya sobre seguretat, costos i qualitat del servei de transports de viatgers. Segonament, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques hauria d'avaluar la viabilitat econòmica, social i ambiental de les noves infraestructures de transport i sotmetre els plans directors i les directrius nacionals a avaluació ambiental estratègica. Finalment, la Llei obligava que cada nou planejament urbanístic incorporés en la memòria un estudi de mobilitat generada. Així, fins que no s'haguessin aprovat els plans de mobilitat urbana, no es podria aprovar cap nou projecte urbanístic que suposés una inversió superior als 25 milions d'euros, si no comptaven amb un estudi de mobilitat generada que els avalés.

– Per assegurar la participació ciutadana, la Llei va preveure la creació del Consell Català de la Mobilitat. Havia de ser un òrgan d'assessorament del Govern de la Generalitat en matèria de mobilitat participat per diferents sectors de la societat civil, entre els quals, empresaris, sindicats, organitzacions de consumidors i usuaris. En aquest mateix sentit, la Llei va preveure també la creació voluntària dels consells territorials de mobilitat, que s'haurien de crear a iniciativa dels ajuntaments.

Els àmbits d'actuació de caràcter sectorial

A més d'establir el marc legal que definia el model de mobilitat a Catalunya, la nova Llei va identificar cinc aspectes relacionats que requerien actuacions de caràcter sectorial.

Així, la Llei de mobilitat instava el Govern de la Generalitat a presentar, en el termini d'un any, un projecte de llei del finançament del transport públic, de la mobilitat sostenible i de promoció de l'ús dels combustibles alternatius.

Així mateix, en un període de tres anys, el Govern de la Generalitat hauria de presentar un pla de mobilitat específic per als polígons industrials i zones d'activitats econòmiques.

En qüestió de peatges, la Llei va comprometre el Govern a presentar, en el termini d'un any, un pla d'ordenació del sistema de peatges de les infraestructures viàries que, sense provocar increments globals, incorporés una funció reguladora i de gestió de la mobilitat en àrees de congestió.

Segons la nova Llei, el Govern hauria d'estudiar i, si es considerava oportú, presentar un projecte per a la creació d'un tribut que gravés els espectacles de masses de manera que els recursos econòmics obtinguts poguessin ser destinats, exclusivament, a la promoció de la mobilitat sostenible.

Finalment, la Llei preveia que, en el termini d'un any, el Govern de la Generalitat presentés un pla de mesures de foment de la mobilitat sostenible del transport de mercaderies per assolir a Catalunya les fites de la política comuna de transports de la Unió Europea.

En conjunt, la nova Llei proposava eines i institucions amb l'objectiu d'incorporar els criteris de sostenibilitat propis de la gestió de la mobilitat en tots els processos de planejament urbanístic i territorial, en consonància amb la LLEI D'URBANISME, [77] (Llei 2/2202 del 14 de març, d'urbanisme amb el reglament parcial aprovat el novembre del 2003).

Entre les noves eines proposades per la Llei destacaven les directrius nacionals de mobilitat, d'àmbit català i amb caràcter de pla territorial sectorial; els plans directors de mobilitat elaborats a escala regional, l'àmbit dels quals s'hauria d'establir en funció dels fluxos de mobilitat pertinents; i, finalment, els plans de mobilitat urbana. Aquests últims serien de caràcter obligatori per a tots els municipis de més de 50.000 habitants, amb la possibilitat que es realitzessin per agrupacions o municipis mancomunats, i també els estudis de la mobilitat generada, obligatoris per a les noves intervencions al territori en matèria d'usos del sòl sempre que aquestes superessin els 25 milions d'euros d'inversió.

Pel que fa a les noves institucions, les autoritats territorials de mobilitat haurien d'assegurar, allà on ho determinessin els plans directors de mobilitat, la coordinació de serveis de transport públic, la planificació de nous serveis i també la coordinació de les integracions tarifàries entre els operadors d'un mateix àmbit territorial. En aquest sentit a Catalunya ja hi havia el precedent de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM).

Diferents organitzacions com ara l'Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP) o el sindicat Comissions Obreres (CC.OO.) es van congratular per l'aprovació d'una llei que consideraven molt important.

Tot i que la Llei es va aprovar amb el vot a favor de totes les formacions polítiques del Parlament Català, des del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) es va criticar la indefinició amb què s'establien els àmbits territorials d'aplicació de la Llei i els mecanismes de finançament de les actuacions previstes.

Més informació:

www.mobilitat.org
www.mobilitat.net/cat/html/int_llmobi.htm

JBL

Llei de muntanya

75



El Govern de la Generalitat aprova el Projecte de llei d'alta muntanya i àrees afins, que actualitza i posa al dia els objectius i els instruments de l'anterior llei del 1983 per contribuir al desenvolupament de les àrees de muntanya.

L'any 1983 el Parlament de Catalunya va aprovar la Llei d'alta muntanya, l'objectiu de la qual era aconseguir un desenvolupament equilibrat i harmònic de les àrees de muntanya respecte a la resta de Catalunya.

Vint anys després, el Govern de la Generalitat de Catalunya va considerar que les zones de muntanya havien experimentat importants canvis quant a les activitats econòmiques, les infraestructures, els accessos i els equipaments, i que aquests canvis havien comportat, en conjunt, una millora de la qualitat de vida de les regions de muntanya.

Tot i admetre que la realitat de les zones d'alta muntanya havia canviat, en molts casos per a millor, el Govern reconeixia la necessitat d'implementar mesures *ad hoc* que permetessin actualitzar i posar al dia els objectius i els instruments de la llei del 1983. Per això, l'any 2003, el Govern de la Generalitat va aprovar el Projecte de llei d'alta muntanya i àrees afins.

Àmbit d'aplicació de la Llei

La Llei seria d'aplicació a les comarques i zones de muntanya següents: Alta Ribagorça, Alt Urgell, Berguedà, Cerdanya, Pallars Jussà, Pallars Sobirà, Ripollès, Solsonès i Val d'Aran. A més, la Llei considerava municipis de zona de muntanya els termes situats fora de les comarques de muntanya però amb característiques similars als municipis de les comarques de muntanya, tal com es recollia a la Llei 2/1983. La nova llei també recollia un tracte especial per a la Val d'Aran a l'empara de la llei de l'any 1990 sobre el règim especial atribuït a la zona.

Objectius generals

La nova llei establia un règim jurídic específic per a les àrees de muntanya que responia a les idees següents: reforçar, aprofitar i desenvolupar el recursos econòmics de les àrees de muntanya; crear les infraestructures i els equipaments necessaris i millorar-ne els existents per garantir els serveis tal com els tenen els habitants de la resta de Catalunya; descobrir, protegir i potenciar el patrimoni natural, arquitectònic i cultural; assegurar un repartiment equilibrat de les activitats en el territori per consolidar i reforçar la recuperació demogràfica, i atendre, en especial, les necessitats dels nuclis de població més petits que no disposaven dels serveis mínims indispensables.

Instruments bàsics

Els instruments bàsics d'aplicació que definia la llei eren el Pla comarcal de muntanya, que fixava les directrius específiques per al desenvolupament de les comarques de muntanya, i el Programa comarcal de muntanya, que contenia la localització, els terminis, el cost i el finançament de les actuacions. Aquests documents s'elaboraven entre els diversos departaments de la Generalitat que actuaven a la zona, com ara l'Institut per al Desenvolupament i la Promoció de l'Alt Pirineu i Aran o els consells comarcals, i també en col·laboració amb els habitants de la zona. D'altra banda, també es van crear els programes zonals de reequilibri de les zones de muntanya, amb l'objectiu de definir l'impuls i l'orientació de les accions de desenvolupament de les zones de muntanya.

A més, es va crear el Programa de política de muntanya i el Grup Interdepartamental de Muntanya, ambdós dependents del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, que permetien unir i dirigir totes aquelles accions amb incidència en el desenvolupament de les comarques de muntanya mitjançant diversos organismes com ara el Consell General de Muntanya i els consells comarcals de muntanya. Aquests interlocutors servirien per fer el seguiment i la coordinació de tota l'acció de Govern que es desenvolupés en aquestes zones, conjuntament amb els seus habitants.

Una iniciativa paral·lela relacionada amb aquest nou marc legal d'ordenació i de gestió dels espais de muntanya va ser la celebració, els dies 16 i 17 de juliol, de les jornades *Cap a una convenció dels Pirineus*. L'objectiu d'aquestes jornades era posar les bases per aconseguir el reconeixement dels Pirineus com a entitat jurídica i política pròpia i diferenciada davant de la Unió Europea (UE) i de les institucions internacionals. La iniciativa prenia com a model la convenció alpina dels diversos estats que integren el Alps. Les jornades van servir per debatre durant dos dies aspectes com la política i la gestió de les comarques i municipis pirinencs, amb la col·laboració dels estats espanyol, francès i andorrà, la UE, les administracions i els habitants de les zones de muntanya.

Més informació:

www.gencat.net/ptop/territori/index.htm
www.pirineus.org

AJF

76 Llei d'organització comarcal, modificació



El 29 d'abril de 2003 el Parlament de Catalunya aprova la Llei 8/2003, de 5 de maig, de tercera modificació de la Llei 6/1987, de 4 d'abril, de l'organització comarcal de Catalunya. Aquesta llei introdueix un nou sistema d'elecció dels representants municipals als consells comarcals: un 66% s'escolliran en funció dels vots obtinguts a la comarca per les forces polítiques en les eleccions municipals i un 33% en funció dels regidors aconseguits. La reforma també institucionalitza el Consell d'Alcaldes.

Segons la Llei 6/1987, de 4 d'abril, sobre l'organització territorial de Catalunya, «les comarques es constitueixen com a entitats locals de caràcter territorial formades per l'agrupació de municipis contigus (...) amb competències en ordenació del territori i urbanisme, sanitat, serveis socials, cultura, esport, ensenyament, salubritat pública i medi ambient».

Aquest ampli ventall de competències, però, no s'ha acabat mai d'implementar d'una manera generalitzada en les funcions pròpies dels consells comarcals. Aquestes entitats de suport i col·laboració entre els ajuntaments haurien d'assegurar la prestació de tots aquells serveis que no poden ser coberts des de l'àmbit municipal. Ara bé, aquesta funció de cooperació local recau, des de molt abans, en les diputacions, que disposen de recursos i mecanismes ja establerts per atendre aquestes prestacions. Així, una sentència del Tribunal Constitucional de maig del 1998, que reconeixia la competència en matèria de cooperació local de les diputacions, va deixar els consells comarcals sense un àmbit clar d'actuació.

A principis de la darrera legislatura (1999-2003) es va crear una comissió d'experts, presidida per Miquel Roca i Junyent i consensuada per tots els grups parlamentaris, la funció de la qual era estudiar la reforma de l'organització territorial de Catalunya i la revisió de les lleis d'ordenació del territori (LOT) del 1987. Aquesta comissió va presentar el gener del 2001 al Parlament de Catalunya l'*Informe sobre la revisió del model d'organització territorial de Catalunya*, conegut com «Informe Roca». L'informe proposava, en referència a les comarques, engegar una reforma en profunditat amb la qual assolir una «composició equilibrada dels consells comarcals, a fi d'incloure-hi tots els alcaldes» junt amb un nombre de consellers «assignats segons els vots obtinguts per les diverses forces polítiques en el conjunt de la comarca».

Seguidament a la presentació de l'anomenat «Informe Roca» es va formar una ponència parlamentària per continuar els treballs de reforma de l'organització territorial catalana. Després que el Parlament aprovés, el juny del 2002, una reforma de la llei municipal, la ponència parlamentària es va dedicar a treballar en la reforma de la llei d'organització comarcal i va proposar, en el seu dictamen de desembre del 2002, la votació al llarg del 2003 d'una nova llei d'organització comarcal.

Les propostes dels partits

Tots els grups parlamentaris, excepte Convergència i Unió (CiU), van formular propostes per a la reforma dels consells comarcals en què el nombre total de vots obtinguts a la comarca, i no el de regidors, fos el factor clau per a la formació dels consells comarcals.

En el sistema aplicat fins al moment, els consellers comarcals s'escollien en un 66% en funció del nombre de regidors de cada partit i en un 33% en funció del nombre de vots a la comarca, sempre respecte a les eleccions municipals.

El grup del Partit dels Socialistes de Catalunya-Ciutadans pel Canvi (PSC-CpC), Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) i Partit Popular (PP) defensaven en les seves propostes de reforma la proporcionalitat directa dels vots en la formació dels consells comarcals. Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) proposava un sistema en què s'invertien els percentatges: 66% pel nombre de vots a la comarca i 33% pels regidors de cada partit. CiU, en canvi, no va presentar cap proposta de reforma al sistema que s'aplicava aleshores.

L'oposició de CiU a la reforma

Els canvis proposats en el sistema electoral comportaven importants canvis en la composició dels consells. El sistema vigent menystenia el pes electoral de les capitals de comarca a canvi de garantir el paper de les petites localitats com un element de reequilibri territorial. El model proposat pels partits d'esquerres i pel PP tendia, per contra, cap a la proporcionalitat i, per tant, a la pràctica, afavoria especialment el paper de les capitals comarcals. A causa de la diferent implantació geogràfica de cada partit a Catalunya, l'opció de seguir reforçant el paper dels municipis petits tendia a afavorir CiU, mentre que l'opció de respectar el pes demogràfic de cada localitat beneficiava fonamentalment les forces d'esquerra.

El nou sistema d'elecció dels consells s'havia d'aplicar, segons totes les propostes presentades, als resultats de les eleccions municipals que van tenir lloc el 25 de maig de 2003.

Convergència i Unió, en desacord amb aquesta disposició, va presentar una esmena a la Comissió d'Organització Territorial a fi d'ajornar un any l'entrada en vigor de la nova llei comarcal. Es pretenia així, després de les municipals del maig del 2003, formar els nous consells a partir del sistema de la llei del 1987, fet que permetria a CiU

conservar bona part dels consellers que podria perdre amb el nou sistema. L'esmena, però, va ser rebutjada per la resta de forces polítiques el 5 de març.

En un altre intent per aturar el procés de reforma dels consells comarcals, el grup parlamentari de CiU va demanar al Consell Consultiu que informés sobre la constitucionalitat de les propostes de l'oposició pel que fa al dret de participació dels petits municipis. La resposta del Consell, organisme dependent de la Generalitat de Catalunya, va ratificar l'adequació de les propostes al marc constitucional i estatutari i a la Llei reguladora de les bases de règim local i, en conseqüència, es va poder continuar amb el procés parlamentari de reforma de la llei comarcal.

El 23 d'abril els grups d'esquerres i el Partit Popular van pactar una esmena transaccional per presentar una proposta conjunta de reforma i sotmetre-la a vot al ple parlamentari del dia 29 del mateix mes.

La proposta conjunta consistia en formar els consells comarcals a partir del 75% dels vots aconseguits per les diferents forces polítiques i del 25% dels regidors obtinguts, apropant així les posicions entre ERC i PSC-CpC, ICV i PP.

El procediment d'esmena transaccional necessitava el vist-i-plau de tots els grups per poder ser tramitat, fet que va deixar en mans de CiU la possibilitat de bloquejar el procediment mitjançant el veto a la proposta abans de la votació del ple.

Malgrat el desacord de CiU, el diputat del grup dels socialistes Ciutadans pel Canvi, Oriol Nel·lo va oferir a CiU la possibilitat de sumar-se a la proposta pactada per la resta de forces polítiques, cercant, així, la unanimitat en un tema que consideraven de gran importància. D'aquesta manera també volien millorar el marc establert el 1987 en el qual no es va aconseguir consens en l'aprovació de la llei comarcal.

L'endemà de l'anunci de la proposta conjunta de reforma, Joan Maria Roig, alcalde d'Amposta i president de l'Associació Catalana de Municipis (ACM), formada majoritàriament per municipis governats per CiU, va impulsar la redacció d'un manifest, signat per més de quatre-cents alcaldes i consellers comarcals, en el qual es reclamava respecte per als petits municipis que, segons l'ACM i CiU, quedarien discriminats dels òrgans de representació de les comarques. Aquest manifest va ser presentat al Parlament de Catalunya un dia abans de la votació en ple de la reforma.

El mateix 29 d'abril, dia de la votació, CiU va proposar a ERC un pacte segons el qual els consells comarcals s'escollirien basant-se en el 50% dels vots i el 50% dels regidors aconseguits per cadascuna de les forces polítiques de la comarca. ERC va rebutjar l'oferiment de la federació nacionalista i va optar per respectar el pacte a què havien arribat una setmana abans amb la resta dels grups parlamentaris. CiU, però, va fer ús dels seu dret de veto a l'esmena transaccional i per tant no va poder ser tramitada, fet que va significar sotmetre a votació les propostes de cadascun dels partits polítics separadament.

Després d'un debat parlamentari carregat d'acusacions entre CiU i la resta de forces, finalment es va aprovar la Llei 8/2003, de 5 de maig, de tercera modificació de la Llei 6/1987, de 4 d'abril, de l'organització comarcal de Catalunya, que recollia la proposta d'ERC, segons la qual els consells comarcals serien designats, a partir de les eleccions municipals del 25 de maig, en un 66% en funció dels vots i en un 33% en funció dels regidors i segons la qual s'institucionalitzava el Consell d'Alcaldes per garantir la representativitat de tots els municipis.

Un cop celebrades les eleccions municipals del 25 de maig, el Govern de la Generalitat va ordenar que els consells comarcals s'havien de formar seguint el model anterior a la reforma, és a dir, amb el sistema de la llei del 1987, tot basant-se en el criteri de la Junta Electoral Central (JEC), que va dictaminar la impossibilitat d'aplicació de la reforma, ja que aquesta havia estat aprovada tretze dies després d'haver estat convocats els comicis. El pronunciament de la JEC era motivat per una consulta que havien tramès el conseller de Governació i Relacions Institucionals, Josep Maria Pelegrí, i el Consell Comarcal de la Terra Alta, al·legant una possible vulneració del dret constitucional.

La resta de forces polítiques va censurar, sense conseqüències pràctiques, l'actitud del Govern de la Generalitat al·legant que, si bé la reforma dels consells va ser aprovada un cop iniciat el procés electoral municipal, aquest fet era causa del continu endarreriment de la creació de la comissió d'experts, dels treballs, excessivament lents, de la ponència parlamentària d'organització territorial, del recurs de la federació nacionalista al Consell Consultiu i de la negativa del Govern a acceptar el dictamen favorable a la reforma.

Les juntes electorals provincials, tret de la de Girona, van seguir el criteri de la JEC, proclamant consellers sense tenir en compte la reforma. Aquest fet va motivar que el PSC, ERC i el PP presentessin recursos al Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC). El 10 de juliol, l'alt tribunal va posar fi a la disputa i a les interpretacions legals, atenent els recursos presentats i declarant la «nul·litat» de l'elecció de consellers comarcals feta per les juntes provincials. «La proclamació s'ha de fer aplicant l'article 16 de la Llei 8/2003», afirmava la sentència del TSJC.

Així es va entrar en una segona fase de composició dels consells comarcals caracteritzada per la diversitat de pactes realitzats entre les diferents forces polítiques, que no van aplicar un mateix patró i van deixar a les delegacions locals un ampli marge de maniobra per assolir la major representativitat possible en tots els consells comarcals.

El nou mapa polític comarcal va quedar tancat el 8 d'agost amb una menor presència de CiU als consells comarcals, per bé que, malgrat tot, continuava conservant una àmplia majoria de representació política als consells.

Més informació:

www.dretpublic.org/regimlocal

JBL

77 Llei d'urbanisme, Reglament parcial



L'aprovació del Reglament parcial de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme, a través del Decret 287/2003, de 4 de novembre de 2003, té l'objectiu de desenvolupar la Llei d'urbanisme, especialment els aspectes on s'havia previst un termini màxim per al desplegament reglamentari, com ara les entitats urbanístiques col·laboradores, el seu règim d'organització específic, les seves funcions i atribucions i els drets i deures dels seus membres. El reglament també incorpora mesures en favor de la seguretat jurídica i de l'agilitat en la tramitació.

Després de l'aprovació per part del Parlament de Catalunya de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme, i el posterior Decret 166/2002, d'11 de juny, pel qual s'aprovava la taula de vigències de les disposicions afectades per la Llei, es va posar de manifest la necessitat d'elaborar un únic text reglamentari de la Llei d'urbanisme. La complexitat i l'amplitud de la tasca encomanada al Departament de Política Territorial i Obres Públiques va fer, però, que el Parlament de Catalunya posés termini a la redacció de només alguns aspectes del desenvolupament reglamentari.

De les matèries regulades pel Reglament parcial aprovat el 2003 van destacar dos grans blocs de l'articulat: els articles que feien referència a la simplificació de la tramitació i els articles que regulaven en favor de la seguretat jurídica.

Per estalviar futures dificultats d'interpretació, el Reglament va introduir definicions, precisions de vocabulari i fórmules de conceptes bàsics com ara «l'aprofitament mitjà», «la densitat neta sobre l'illa», «els estàndards de cessió de sòl pels sistemes d'espais lliures» o «els sistemes locals en sòls urbans». Amb el mateix objectiu de contribuir a la seguretat jurídica, el Reglament va establir data de caducitat per a l'execució dels plans parcials a fi de limitar les expectatives sobre el sòl amb plans aprovats i els possibles drets que aquest fet podia generar. L'articulat també incidia en les fórmules i instruments per garantir l'equitat de costos entre els propietaris afectats pels plans parcials.

En la mateixa línia, l'articulat va introduir indicadors per definir la viabilitat del sòl urbanitzable a partir de paràmetres com la posició –en dispers o no–, la disponibilitat del sòl respecte els valors ambientals i les justificacions respecte de les necessitats del nucli urbà que havien d'incloure –entre línies, segons els experts–, la solvència en el subministrament dels serveis bàsics.

El Reglament també contenia especificacions respecte de les novetats més significatives de la Llei, com ara la documentació necessària per a les obres d'urbanització bàsiques i el contingut mínim de la documentació mediambiental. El reglament especificava que l'informe mediambiental havia d'incloure una descripció de l'àmbit, una anàlisi de les zones de risc, de les àrees i dels valors susceptibles de protecció, una justificació de l'ordenació i les mesures de proposta d'acord amb la definició de l'estratègia de caràcter ambiental establerta al POUM (Pla d'ordenació urbanística municipal). En cas de tractar-se de revisions de planejament en municipis que no haguessin adaptat el seu planejament a la nova Llei, la documentació també havia d'incloure criteris de sostenibilitat i era necessari presentar l'informe del Departament de Medi Ambient.

Una de les principals mesures introduïdes per a agilitar la tramitació dels documents urbanístics va ser el canvi en els documents que en el futur havien de passar per les comissions territorials d'urbanisme: un cop els municipis haguessin adaptat el propi planejament a la nova Llei d'urbanisme, a les comissions d'urbanisme només es tractarien els grans temes de transcendència supramunicipal, com els POUM (Pla d'ordenació urbanística municipal) i els PAUM (Pla d'actuació urbanística municipal). També es va suprimir la obligatorietat de dur a terme els documents d'estudi de detall.

Tanmateix, el reglament que va desenvolupar parcialment la Llei d'urbanisme, va implicar més complexitat en els articles que feien referència al tractament del sòl no urbanitzable, essent molt més estrictes amb els usos i activitats permesos, que van excloure l'habitatge. D'aquesta manera es va recollir la voluntat del legislador de considerar el sòl no urbanitzable com el principal element que qualifica el territori.

En la presentació del reglament, Joan LLort, director general d'Urbanisme de la Generalitat, va posar de manifest les noves dificultats que aquest reglament creia que implicaria per resoldre les demandes d'ampliació d'activitats de lleure o industrials emplaçades en sòl no urbanitzable.

Entre les matèries regulades pel nou reglament parcial destacaven els articles que feien referència a la participació pública en els procediments urbanístics que s'havia d'articular a través d'un programa de participació ciutadana de caràcter obligatori en tots els processos de planejament i de revisió. El programa de participació havia de formar part del contingut i dels documents necessaris per a l'exposició pública dels documents de planejament municipal i dels plans directors comarcals. El reglament preveia també la possibilitat de crear consells assessors urbanístics formats lliurement pels membres que designessin els ajuntaments, com, per exemple, representants d'altres administracions públiques, corporacions, associacions i altres institucions de la societat civil i experts en urbanisme, habitatge i medi ambient.

En l'àmbit de la gestió urbanística destacava la novetat introduïda per la figura de les auditories de gestió urbanística amb l'objectiu de millorar la capacitat de gestió urbanística de les administracions. L'auditoria de gestió urbanística aportava l'a-

nàlisi acurada dels mètodes emprats habitualment per l'ens auditat, dels seus mitjans personals i materials, posats en relació amb totes les determinacions del planejament general, tenint en compte l'estratègia urbanística definida en matèria de gestió al planejament general municipal i comarcal, si s'escau.

El decret va regular també la reserva de, com a mínim, el 20% del sòl urbanitzable residencial per a la construcció d'habitatges de protecció pública, incloent-hi les modificacions de planejament previ que comportessin un increment d'espai edificable, i va regular també les reserves per a equipaments i espais lliures derivats d'aquestes modificacions.

El desenvolupament i la regulació de figures com les entitats urbanístiques col·laboradores i de processos basats en la concertació entre els agents públics i privats va ser un altre dels aspectes remarcables de l'articulat. Aquests processos podien desplaçar, potser parcialment, la responsabilitat que fins ara assumien les administracions cap als agents privats i els promotors. Tanmateix, el reglament també dóna molt pes a la transparència d'aquests processos i a la distribució equilibrada de càrregues i beneficis per afavorir l'equilibri i la igualtat en els aprofitaments.

Un ampli ventall d'articles que es van aprovar feien referència a les sancions en cas d'incompliment de la normativa. Alguns especialistes van fer notar que més enllà de les sancions, en matèria urbanística tindrien més efectivitat les regulacions, que posaven l'accent en l'obligació de les administracions de restablir i protegir la legalitat urbanística.

Amb la finalitat d'evitar la repetició dels preceptes legals, el Reglament precisava els articles concrets de la Llei objecte de desenvolupament. D'aquesta manera, el lector es podia situar ràpidament i copsar, sense dubtes, l'abast de la norma.

El nou reglament va ser publicat al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) i va entrar en vigor el 2 de desembre de 2003.

Més informació:

www.gencat.net/ptop/documentacio/norma/html/d2872003.pdf

JBL i MHC

78 Llei, Carta municipal de Barcelona



La Carta municipal de Barcelona, aprovada per unanimitat al plenari de l'Ajuntament de Barcelona el 1997 i al Parlament de Catalunya el 1998, continua a la darreria del 2003 pendent de tramitació i aprovació, atès que necessita modificacions en les lleis estatals d'hisenda local, justícia i seguretat, i és imperatiu que sigui ratificada pel Congrés dels Diputats. L'aprovació de la Llei de Grans Ciutats no ha implicat cap avenç en la situació.

La Carta de Barcelona. Orígens, objectius i continguts

La Carta municipal de Barcelona, també coneguda com Carta de Barcelona, és una proposta de legislació específica per a la ciutat que va ser aprovada al Plenari de l'Ajuntament de Barcelona el juliol del 1997 i al Parlament de Catalunya com a Llei 22/1998 el 29 de desembre de l'any següent. El text recollia les aspiracions d'autogovern de la ciutat i proposava un reforç de l'autonomia municipal, la consolidació de la subsidiarietat, un augment de competències i el reconeixement de la capitalitat i el fet metropolità.

Agafant els *Usatges* del segle XIII com a precedent, el document proposava assumir més competències i obligacions en matèries com la seguretat ciutadana, la justícia, les infraestructures i la fiscalitat.

En l'àmbit de la justícia, el text preveia la creació de la Junta Local de Seguretat, presidida per l'alcalde i no pel subdelegat del Govern central, i l'ampliació de les competències de la Guàrdia Urbana perquè actués com a policia judicial. L'Ajuntament de Barcelona tindria la capacitat de triar els jutges per atendre problemes veïnals, de propietat horitzontal i de petita delinqüència. L'alcalde també podria sancionar delinqüents reincidents, conductes incíviques, xenòfobes i delictes contra la circulació i el medi ambient.

En qüestió d'infraestructures, la Carta municipal de Barcelona proposava que l'Ajuntament de la ciutat participés, obligatòriament, en la gestió del port i L'AEROPORT DE BARCELONA [7], del litoral i de les conques hidrogràfiques.

Les competències fiscals permetrien introduir nous impostos i gravar impostos ja existents de titularitat estatal com ara els carburants o el cadastre.

Les institucions polítiques catalanes aproven la Carta per unanimitat

El text de la Carta municipal de Barcelona va ser aprovat per unanimitat tant al plenari de l'Ajuntament de Barcelona el 1997, com al Parlament de Catalunya el 1998. El Senat va aprovar el 19 de febrer de 2002 una moció en què en demanava el reconeixement.

Per a desenvolupar-se, la Carta municipal de Barcelona necessitava que s'introduïssin modificacions a les lleis estatals d'hisenda local, justícia i seguretat, i que posteriorment fossin ratificades pel Congrés dels Diputats. A fi de fer-la operativa, era necessari que els ministeris d'Interior, Justícia, Hisenda i Foment deleguessin part de les seves competències a la ciutat de Barcelona, i que el Ministeri d'Administracions Públiques tramités la Llei de desenvolupament i aplicació del conjunt de mesures incloses en el text.

L'Ajuntament de Barcelona i el Govern de la Generalitat van crear una comissió mixta amb l'objectiu de demanar al Ministeri d'Administracions Públiques una major diligència en el procés d'aprovació de la Carta.

La Carta de Barcelona i la Llei de Grans Ciutats

L'any 2003 es va tornar a parlar de la Carta de Barcelona quan, a proposta del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE), el Congrés dels Diputats va aprovar l'11 de març, amb els vots del PSOE, del Partit Popular, del Partit Nacionalista Basc i de Coalició Canària, la Proposició no de Llei de Grans Ciutats, les ciutats i les seves àrees d'influència urbana, per revisar el funcionament i la gestió dels municipis amb una població superior a 250.000 habitants. El text aprovat mencionava expressament que «en un termini el més curt possible» s'hauria de desenvolupar «un projecte de llei que atorgui a l'Ajuntament de Barcelona les capacitats i competències que es recullen a la Carta municipal de Barcelona».

Tot i fer referència expressa a la Carta, el text no va definir un calendari ni un termini per a la ratificació per llei i no va suposar per tant cap avenç en la situació d'estancament en què es trobava. En aquest sentit, el ministre d'Administracions Públiques, Javier Arenas, va assenyalar, sense concretar dates, que el desenvolupament de la Carta municipal de Barcelona s'hauria d'afrontar al futur. El ministre Arenas va assegurar que portaria al Congrés dels Diputats abans del 25 de maig el Projecte de LLEI DE GRANS CIUTATS [73] que prevaldria sobre la Carta municipal de Barcelona, que entretant va quedar sense data.

A mitjan mes de maig de 2003, es feia públic l'Avantprojecte de llei de mesures per a la modernització del govern local –nom definitiu de la Llei de Grans Ciutats– que preveia un règim especial per a totes les ciutats de més de 250.000 habitants a més de les capitals de província. El text no incloïa cap referència a l'especificitat de la Carta de Barcelona. Inicialment l'avantprojecte de llei havia de ser d'aplicació directa al municipi de Barcelona, sense perjudici del desenvolupament que se'n fes al Parlament de Catalunya, en l'exercici de les seves

competències, mitjançant l'adaptació de la Carta municipal, de manera que Barcelona tindria bàsicament el mateix estatut que la resta de ciutats espanyoles afectades per la nova llei.

L'avantprojecte, que havia de ser aprovat per l'Executiu central el 30 de maig, un cop passades les eleccions municipals, va generar malestar entre la classe política catalana, ja que no considerava la Carta municipal de Barcelona i a més no permetia al Parlament de Catalunya definir criteris o incloure altres consideracions en l'aplicació de la llei als municipis catalans.

Barcelona renuncia a la Llei de Grans Ciutats mentre espera la ratificació de la Carta

La comissió mixta creada entre l'Ajuntament de Barcelona i el Departament de Governació de la Generalitat de Catalunya va assolir a començament d'octubre un acord amb el Ministeri d'Administracions Publiques segons el qual Barcelona quedava exclosa de l'aplicació de la imminent Llei de Grans Ciutats.

La ministra d'Administracions Públiques, Julia García-Valdecasas, el conseller de Governació, Josep Maria Pelegrí, i l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, van signar el 8 d'octubre a Madrid, i en presència dels presidents de tots els grups polítics municipals de Barcelona, l'acord per introduir una esmena a la Llei de mesures de modernització del Govern local, per la qual aquesta no seria d'aplicació al municipi de Barcelona fins que no s'elaborés una llei específica que recollís la majoria de competències i reformes legals que preveia la Carta municipal de Barcelona. Amb aquest objectiu es va establir un període de tres mesos perquè una comissió institucional elaborés un document de bases per definir les transferències pendents.

Aquest acord va ser celebrat per les forces polítiques catalanes amb representació a l'Ajuntament de Barcelona, malgrat no va suposar cap avenç real en la tramitació de la Carta municipal de Barcelona al Congrés de Diputats. Tanmateix la introducció de l'esmena va evitar el retrocés legal que significaria l'aplicació de la Llei de Grans Ciutats, ja que aquesta implicaria invalidar regles de funcionament intern de l'Ajuntament de Barcelona en relació amb el règim local d'acord amb les competències autonòmiques cedides des del Parlament de Catalunya.

Ja en plena campanya electoral autonòmica, a la tardor del 2003, l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, va declarar que la Carta municipal de Barcelona hauria de ser considerada i reconeguda en el procés de reforma de l'Estatut que la Generalitat de Catalunya hauria d'emprendre durant la legislatura següent.

Finalment, el 27 de novembre, el Congrés dels Diputats va aprovar el text definitiu de la Llei de mesures de modernització del govern local, Llei 57/2003, (coneguda com a Llei de Grans Ciutats) sense concretar cap termini per enllestir el procés d'aprovació de la Carta municipal de Barcelona.

Més informació:

www.upf.edu/bib/dret/sintesi/lleis98/22-98.htm

JBL

79 Lleis de residus



Amb l'objectiu d'introduir millores en la gestió dels residus, el Parlament de Catalunya aprova la Llei de modificació de la llei de residus i la Llei de finançament de les infraestructures de tractament de residus i del cànon sobre la deposició de residus. Entitats ecologistes presenten en paral·lel un estudi crític en què fan notar l'augment de la producció de residus a Catalunya en els darrers deu anys.

El ple del Parlament de Catalunya va aprovar la Llei 15/2003, de 13 de juny, de modificació de la Llei de residus que modificava l'anterior Llei 6/1993, de 15 de juliol, reguladora dels residus de Catalunya. El Parlament també va aprovar a continuació la nova Llei 16/2003, de 13 de juny, de finançament de les infraestructures de tractament de residus i del cànon sobre la deposició de residus.

Dos noves lleis relacionades amb la gestió dels residus

Les principals novetats que introduïa la primera llei aprovada, la Llei de modificació de la Llei de residus, eren establir la regulació d'un nou concepte de residu municipal, el residu comercial, i el règim de gestió que afectaria els residus generats pel comerç, l'hoteleria, els bars, els mercats, les oficines i els serveis. La Llei responsabilitzava de manera directa els titulars de les activitats dels residus generats i de gestionar-ne els residus per separat o «suportar les despeses de gestió dels residus que generen». Els residus d'origen industrial, també residus municipals, que per les seves característiques fossin assimilables a la tipologia de residus comercials, s'haurien de gestionar pels mateixos circuits.

La nova Llei 16/2003, de 13 de juny, de finançament de les infraestructures de tractament de residus i del cànon sobre la deposició de residus establia que el finançament de les instal·lacions de recollida, tractament i disposició de residus municipals s'hauria d'ajustar als termes i les previsions del Programa de gestió de residus municipals de Catalunya. La Generalitat assumia el cost total de les inversions previstes sempre que hi hagués l'acord previ de les administracions interessades. La Llei, que preveia l'1 de gener de 2004 com a data d'entrada en vigor, creava un cànon sobre la disposició controlada de residus municipals de 10 euros per tona de residu que es destinés a un dipòsit controlat. La Junta de Govern del Fons de Gestió hauria de determinar la destinació dels fons econòmics procedents del cànon que, en qualsevol cas, com a mínim el 50% es destinaria a la valoració de la fracció orgànica dels residus.

La possibilitat de crear impostos sobre els residus va ser prevista per primera vegada a la legislació catalana el 1993, però no es va fer realitat fins el 2003, després de deu anys de negociacions. La Llei 16/2003 va introduir el primer cànon ecològic, que gravava l'abocament de deixalles municipals, promovia la recollida selectiva i penalitzava l'abocament en massa de residus municipals. Es preveia que els gairebé 23 milions d'euros que s'havien de recaptar cada any amb aquest nou cànon es destinarien a finançar les instal·lacions necessàries per a la gestió dels residus, en especial els nous equipaments de recollida selectiva i reciclatge de deixalles.

L'estudi sobre l'evolució dels residus a Catalunya

Paral·lelament, associacions ecologistes com l'Assemblea d'Entitats Ecologistes de Catalunya (AEEC), el Centre d'Ecologia i Projectes Alternatius (CEPA) i la Plataforma Cívica per a la Reducció de Residus van presentar un estudi sobre l'evolució dels residus industrials i municipals a Catalunya durant els darrers deu anys en què afirmaven que, segons les dades oficials, els residus industrials i municipals havien augmentat un 72%. Segons l'estudi, la generació de residus industrials va augmentar un 51% entre el 1995 i el 2001, tot i que el creixement dels residus d'aquest sector podria estar relacionat, segons els estudis, amb la obligatorietat de declarar-los. El més important, segons les entitats ecologistes que van elaborar l'estudi, fou l'augment d'un 28,8% de les escombraries municipals entre el 1992 i el 2001. El 2003, cada ciutadà produïa 1,63 quilos d'escombraries al dia. L'estudi també destacava que només es reciclaven el 3% dels residus de la construcció, en un moment de creixement del sector i de fortes polèmiques sorgides arran de l'autorització de noves pedreres. L'estudi denunciava que aquest percentatge a països com Holanda o Bèlgica superava el 80%.

Les entitats ecologistes reconeixen que el nivell de recuperació global dels residus municipals havia incrementat d'un 0,7% inicial el 1992 a un 17%, tot i que no s'havia complert l'objectiu del Programa de gestió de residus municipals de Catalunya, que era arribar al 36% l'any 2000. Quant al reciclatge d'envasos s'havia arribat al 12% el 2002, tot i que l'objectiu marcat era del 15%, mentre que el reciclatge de paper i cartró arribava al 30% i el de vidre al 29%, quan les previsions de recuperació eren del 60%.

Més informació:

www.mediambient.gencat.net/cat/el_departament/actuacions_i_serveis/legislacio/residus/inici.jsp
www.democraciaweb.org/tlleimodresidus.htm
www.parlament-cat.net/activitat/llei/16_2003.doc
www.aeec.pangea.org/modules.php?name=Residus

MTL i MHC

Metro, Línia 9

80



Comencen les obres de construcció de la línia 9 de Metro, que unirà els municipis del Prat de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, Santa Coloma de Gramenet i Badalona i suposarà l'arribada del metro a l'aeroport i el port de Barcelona sense passar pel centre de la ciutat.

El Govern de la Generalitat de Catalunya va presentar des d'un primer moment el projecte de la línia 9 de metro com una infraestructura que ajudaria a trencar el dibuix radial del transport que té la ciutat de Barcelona apostant per la transversalitat, és a dir, per la creació de noves línies sense passar pel centre neuràlgic de la ciutat, com afirmava Felip Puig, president de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i conseller de Política Territorial i Obres Públiques.

El projecte de construcció de la línia 9 de metro va coincidir temporalment amb la creació de l'ATM essent Pere Macias Conseller de Política Territorial i Obres Públiques. L'acord per crear l'ATM, el març del 1997, va impulsar la integració tarifària i l'aprovació del Pla director d'infraestructures (PDI), que planificava les inversions en infraestructures per al període 2001-2010. El Govern de la Generalitat va decidir donar un impuls significatiu al metro i incrementar sensiblement la inversió dedicada fins llavors. El PDI preveia inversions per valor de 7.295,74 milions d'euros (1,2 bilions de pessetes). En el Pla es va preveure l'ampliació de la xarxa de metro de Barcelona i rodalies en seixanta-set estacions i 64 km, amb un pressupost de 3.260 milions d'euros (542.418 milions de pessetes). Part dels pressupostos provindrien dels 120 milions d'euros que l'Estat es va comprometre a aportar al començament del 2003, quan el Govern central i la Generalitat van pactar l'aportació de cada administració al PDI fins al 2005.

La línia 9 del metro era la inversió i la infraestructura més important inclosa al PDI 2001-2010.

Traçat i descripció del projecte

La línia 9 estava previst que fos, amb més de 42 km de vies i quaranta-sis estacions, la línia de metro més llarga d'Europa. Tindria dues línies de servei bàsiques que creuarien transversalment Barcelona de l'AEROPORT [7] al barri de Can Zam de Santa Coloma de Gramenet i de la Zona Franca al barri del Gorg de Badalona. A més, per cobrir la demanda de la zona central es preveia una tercera línia de servei entre les estacions de Sagrera/Meridiana i Torrassa. La nova línia creuaria Barcelona connectant barris de la ciutat amb una gran demanda de transport públic, com ara l'eix Carles III-Ronda del Mig–Travessera de Dalt–Sagrera, i uniria Badalona i Santa Coloma de Gramenet amb la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del port, la Zona Franca i l'Aeroport del Prat.

La línia 9 tindria importants connexions previstes a l'Aeroport del Prat, la CIUTAT DE LA JUSTÍCIA [115] i el recinte Montjuic-2 de la Fira de Barcelona al polígon Pedrosa, i enllaços amb altres línies dels Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) [65], RENFE i el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [56, 57] (FAV) a l'Aeroport de Barcelona.

El traçat d'aquesta línia arribaria a l'estació intermodal del Prat de Llobregat, projectada als terrenys de l'antiga estació. A banda de la terminal d'autobusos i les parades de metro de les línies 1 i 9, l'estació del Prat es va dissenyar per allotjar sis andanes; dues per al FAV, dues per a la llançadora de l'Aeroport del Prat, i dues més per als FERROCARRILS DE RODALIES [62]. Es preveia que després de creuar el riu a l'altura de Mercabarna, es desviaria cap al nord per arribar al nus intermodal i enfilar a continuació cap a la plaça Catalunya del Prat, Mas Blau i les terminals de l'Aeroport del Prat.

A l'extrem sud de la línia 9, es preveia que el metro donés servei als quaranta-tres mil treballadors de les dues-centes cinquanta empreses de la Zona Franca. En aquell tram el metro circularia per un viaducte doble a l'aire lliure, i no pas soterrat. Seria el primer viaducte d'aquestes característiques de l'estat espanyol, tindria 3 km de longitud i avançaria pel carrer A de la Zona Franca fins arribar a la Ronda Litoral, on començaria el soterrament en direcció a la plaça Cerdà. La previsió era que pogués entrar en funcionament a la darreria del 2005, just quan ho fessin els ramals de Santa Coloma i Badalona de la mateixa línia 9.

Els tècnics van optar per construir un viaducte en aquest indret en lloc de soterrar el metro perquè el nivell freàtic era molt proper a la superfície. A més, pel subsòl de la zona passen moltes infraestructures de servei com ara oleoductes, gasoductes i grans col·lectors que feien encara més difícil la perforació d'un túnel. Construint el metro en superfície i elevant-lo s'aconseguia retallar el temps d'obres i dotar la Zona Franca d'una imatge més moderna, segons els tècnics. Aquestes decisions van permetre al Govern de la Generalitat avançar l'arribada del metro a la Zona Franca i l'entrada en funcionament de la línia un any respecte de la data prevista inicialment pel 2007.

Les previsions eren que la nova línia, que no passaria pel centre de Barcelona, tingués una freqüència de pas de sis minuts.

Finançament i adjudicació

La Llei d'acompanyament dels pressupostos de la Generalitat incloïa una clàusula que facultava el Govern català per treure a concurs públic l'explotació de la futura línia.

Les obres de construcció de la línia 9 suposaven una inversió d'uns 3.000 milions d'euros, sense comptar el cost dels combois. L'octubre del 2003 la Generalitat va anunciar el contracte signat amb entitats financeres: 1.500 milions d'euros serien aportats pel Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, el Banco Santander Central Hispano i la Caixa, 1.300 milions per un crèdit del Banc Europeu d'Inversions, i 200 els aportaria la Generalitat.

El conseller d'Economia i Finances de la Generalitat, Francesc Homs, senyalava que l'empresa Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (IFC) explotaria la infraestructura de la línia per poder fer front a l'endeutament que havia generat l'obra amb els ingressos obtinguts. Els ingressos sortirien dels aparcaments, dels bars i restaurants o quioscs, que segons Homs, assegurarien el retorn de la inversió. Part dels ajuntaments afectats van denunciar que consideraven aquell gest com un primer pas cap a la privatització de la línia.

Seguiment de les obres

El setembre del 2003 van començar les obres amb la tuneladora avançant des de la ciutat de Badalona i recorrent per sota els barris de la Salut i Llefià.

Malgrat els avanços de les obres, hi va haver un problema amb l'adquisició dels combois que va fer endarrerir fins al 2005 la previsió d'entrada en funcionament del tram de Badalona-Sagrera, previst inicialment per a mitjan any 2004. L'adjudicació de la construcció de cinquanta trens va ser acordada a la darreria del 2002, però els darrers dies del mes d'octubre del 2003 el contracte encara no s'havia signat. El Govern català en aquesta ocasió havia decidit que no es comprarien els trens, sinó que es llogarien, per aconseguir ajornar el pagament disset anys. En aquest sentit, el Govern català va assumir aquest any de retard i va plantejar la possibilitat d'utilitzar trens de les línies 3 i 5.

El desembre del 2003, el projecte superava l'examen ambiental del tram que travessa el Delta del Llobregat, amb modificacions que implicaven la utilització de tuneladores de diàmetre inferior a la resta, i també la construcció de vies paral·leles i no superposades com passava a la major part de la línia. D'aquesta manera s'aconseguia evitar la contaminació dels aqüífers del Delta de Llobregat.

Es preveia que a la primavera del 2004 les tuneladores passessin per sota del riu Besòs i que continuessin cap al barri barceloní de la Sagrera. El període de construcció aniria des del 2002 fins al 2007.

Més informació a:

www.gencat.net/ptop/L9/index.htm

AOB

Metro, Línia 11

81



Entra en funcionament la nova línia 11 de metro. La L11, amb 2 km de longitud i cinc estacions, comunica l'estació de Trinitat Nova de la L4 amb el barri de Can Cuiàs a Montcada i Reixac i suposa la introducció per primer cop a Barcelona del metro lleuger.

El metro lleuger

La nova L11, també coneguda com a metro lleuger de Nou Barris o de Can Cuiàs, es va projectar a la pràctica com una extensió de 2 km de la L4 a l'extrem de Trinitat Nova en direcció nord-est, passant pels barris de Torre Baró i Ciutat Meridiana fins arribar al municipi de Montcada i Reixac.

La L11 havia de comptar amb cinc estacions, la primera de les quals havia de coincidir amb l'actual parada de Trinitat Nova de la L4, ampliada i reformada per acollir la nova línia. Les estacions següents són la de Casa de l'Aigua, Torre del Baró/Vallbona, Ciutat Meridiana i finalment Can Cuiàs, al municipi de Montcada i Reixac.

Es preveia que la nova línia tingués una connexió amb les línies de FERROCARRILS DE RODALIES [62] C3 i C4 a la parada de Torre del Baró/Vallbona.

La L11 suposava la introducció a la xarxa de metro d'un nou mode de transport, a mig camí entre el tramvia i el metro tradicional, anomenat «metro lleuger». El metro lleuger és un metro convencional de dimensions més reduïdes (dos vagons en lloc de cinc), i per tant amb menys capacitat, totalment automatitzat pel que fa a la conducció i amb una via única de 2 km de longitud. La L11 esdevindria la línia més curta, però alhora la més moderna de la xarxa. El metro lleuger assoleix velocitat molt de pressa i frena més ràpidament que el metro convencional. Una quarta part del recorregut de la L11 estava previst que transcorregués en superfície.

Les estacions havien de ser de via única, llevat de la de Torre del Baró/Vallbona on hi havia d'haver l'encreuament de vies i la de Can Cuiàs on se n'estacionarien els trens. Les estacions s'havien de construir adaptades a persones amb mobilitat reduïda.

Es preveia que la nova línia tingués una freqüència de pas d'uns set minuts i que donés servei a més de 30.000 usuaris diaris potencials.

Inici de les obres i inauguració

Les obres van començar l'any 2001 amb un pressupost d'uns 48 milions d'euros, invertits bàsicament pel Govern de la Generalitat i amb aportacions del Govern central i de fons europeus.

El pressupost final de l'obra va ser de 86 milions d'euros, que es van finançar mitjançant el conveni d'infraestructures signat amb el Govern central.

Les associacions de veïns dels barris on va arribar el metro es mostren satisfetes per la imminent entrada en funcionament d'un servei llargament esperat pels ciutadans d'una zona que tradicionalment ha disposat de poc transport públic a causa de l'especial orografia del barri. Tot i preferir un metro convencional, els veïns han vist el metro lleuger com una solució intermèdia que evita més retards en un servei que feia quinze anys que esperaven, segons el president de l'Associació de Ciutat Meridiana, Rafael Camacho.

Les obres iniciades al 2001 van finalitzar al segon semestre del 2003. La línia es va inaugurar el 14 de desembre i no va suposar cap modificació en els serveis d'autobusos públics del barri.

Més informació:

www.mobilitat.net/cat/html/int_l11.htm
www.laptp.org/monografics/metro-l11/

AOB

82 Metro, Línia 12



Aprovat el projecte de construcció de la nova L12 del metro. La nova línia, prevista per al 2008, connectarà Barcelona amb Castelldefels passant per Esplugues, Sant Just, San Joan Despí, Sant Feliu, San Boi, Viladecans i Gavà.

La nova línia 12 de metro entre Castelldefels i Sarrià va ser introduïda a darrera hora en el Pla director d'infraestructures sense que se'n concretés el recorregut exacte ni la localització d'algunes estacions.

A començament de maig del 2003, l'Autoritat de Transport Metropolità (ATM) va aprovar per unanimitat el projecte en què se n'incloïa el traçat definitiu: Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Esplugues de Llobregat quedarien unides amb Barcelona a l'alçada del barri de Sarrià. La línia s'endinsaria al terme municipal de Sant Just Desvern i passaria per un extrem de Sant Feliu de Llobregat, sense entrar al centre urbà.

Característiques

La futura línia 12 del metro tindria més de 26 km de longitud i comptaria amb vint-i-tres estacions, tretze al marge dret del Llobregat i deu al marge esquerre. Cinc d'aquestes estacions tindrien connexió amb FERROCARRILS DE RODALIES [65] DE RENFE, Ferrocarrils de la Generalitat, el TRAMVIA DEL BAIX LLOBREGAT [117] i la futura ampliació del METRO amb la LÍNIA 9 [80]. Castelldefels disposaria de quatre estacions; Gavà de tres; Viladecans de dues; Sant Boi de quatre; Sant Feliu d'una; Sant Joan Despí de dues; Sant Just Desvern d'una; Esplugues de dues, i Barcelona de quatre (fins a Sarrià). Felip Puig, aleshores conseller de Política Territorial i Obres Públiques, precisava que el traçat era força sinuós perquè s'havien volgut recollir les demandes dels diferents municipis afectats.

El servei es cobriria amb dinou trens que circularien amb un interval de pas de sis minuts, a una velocitat màxima de 90 km/h i una velocitat comercial de 33 km/h.

Finançament

La inversió necessària es va estimar en més de 1.000 milions d'euros. Quan es va confirmar l'execució de la L12, es va criticar la manca de concreció respecte a la distribució dels percentatges del cost de les obres de la nova línia entre les diferents administracions. En aquest sentit, el Govern de la Generalitat de Catalunya preveia finançar aquesta obra a partir de convenis d'infraestructures o altres formes acordades pel Govern central, fons europeus, o, com amb la Línia 9, mitjançant sistemes de pagament ajornat.

La durada prevista de les obres a la darreria del 2003 es xifrava en quaranta-vuit mesos. Les previsions eren que la línia entrés en funcionament l'any 2008.

Més informació:

www.gencat.net/ptop/actuacions/L12.htm

AOB

Metro, Línies 3, 4, 5 i altres

83



Al llarg de l'any 2003, a banda de les noves línies construïdes i/o projectades de METRO (L9, L11 i L12), s'han desenvolupat diferents projectes de millora i ampliació de la xarxa, com la prolongació de les linies 3 i 5 o la inauguració de l'estació Maresme-Forum a la linia 4.

Prolongació de la línia 5 (Horta-Vall d'Hebron)

El novembre del 2002 va tenir lloc l'acte de col·locació de la primera pedra de les obres per a la prolongació de la L5 del metro a l'extrem d'Horta cap a la Vall d'Hebron. Amb aquesta actuació es pretenia fer arribar el metro als barris del Carmel, la Teixonera, el Coll i Vallcarca, espais densament poblats (unes seixanta-cinc mil persones), a la banda interior de Barcelona i als peus de la serra de Collserola.

Així, es pretenia donar resposta a la demanda de transport públic d'un gran nombre d'habitants que comptaven amb una xarxa de transport públic insuficient per la complicada orografia del terreny en què viuen. La prolongació comportava la construcció de tres noves estacions (l'última de les quals enllaçaria amb la L3 a l'estació Vall d'Hebron) amb un recorregut de 2,8 km.

Es preveia que pel primer semestre del 2006 la prolongació podria estar enllestida i entraria en funcionament.

Prolongació de la línia 3 (Canyelles-Trinitat Nova)

L'octubre del 2003 es van iniciar les obres per ampliar l'oferta de metro al barri de Roquetes, una part del districte de Nou Barris de Barcelona situada entre el Parc de Collserola i el riu Besòs.

Aquesta prolongació corresponia a la segona fase del projecte global per fer arribar la L3 fins a Nou Barris. La primera fase, ja en servei, va suposar la prolongació de la L3 des de la parada de Mundet fins a Canyelles.

Aquesta nova actuació tenia l'objectiu de prolongar la L3 de metro fins a l'estació de Trinitat Nova on hauria de connectar, mitjançant una nova estació de correspondència, amb la línia de METRO L11 [81], inaugurada aquest any 2003, i la L4.

Les previsions, al final del 2003, eren que les obres trigarien uns trenta-set mesos.

Nova estació a la línia 4 (Maresme-Fòrum)

El mes d'agost del 2003 es va inaugurar la nova estació de metro Maresme-Fòrum situada entre les estacions de Selva de Mar i Besòs Mar de la L4, en un dels trams més llargs entre parades que tenia la xarxa de metro de Barcelona.

El nom compost de la nova estació pretenia al·ludir a la zona d'influència i als usuaris als quals donaria servei. Estava previst que facilités l'accés al metro als residents del barri del Maresme de Barcelona (final de la Rambla Prim, Llull i ara també la nova urbanització de Diagonal Mar) i alhora que esdevingués l'estació d'accés al recinte del FÒRUM DE LES CULTURES [116]. També se situava prop del TRAMVIA DEL BESÒS [118], que estava previst que circulés per la Diagonal.

Les obres van tenir un cost total de 12 milions d'euros que va aportar el Govern de la Generalitat.

Canvi de nomenclatura d'algunes estacions.

L'estació de Feixa Llarga de la L1 va passar a anomenar-se Hospital de Bellvitge, ja que Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) considerava que s'identificava millor amb l'entorn.

L'estació de Cornellà, a la L5, es va convertir en Cornellà Centre perquè ja no era l'única estació de metro de la població.

Obres per millorar l'accessibilitat

A la darreria d'any, concretament el novembre de 2003, es va anunciar que el metro estaria divuit mesos en obres –a partir del primer trimestre de l'any 2004– per fer més accessibles quaranta estacions. Les estacions afectades eren les de les línies 1, 4 i 5, tres de les més endarrerides quant a les facilitats per a persones amb mobilitat reduïda (minusvàlids, gent gran i persones amb criatures petites).

Intercanviador a la plaça de les Glòries

Un altre dels temes de certa rellevància d'aquest any 2003 va ser el projecte presentat per l'Ajuntament de Barcelona per a la creació d'un intercanviador de transport públic a la PLAÇA DE LES GLÒRIES [99].

Els responsables de transports del Govern de la Generalitat consideraven que el transbordador s'havia de localitzar a la Sagrera, barri en què a l'estació de metro coincidien diverses línies del suburbà i l'estació del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [57]. Segons el Govern de la Generalitat l'anunci de l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, s'havia d'entendre com un intent de buscar una justificació per refer el nus de les Glòries, que consideraven un error urbanístic.

L'Ajuntament de Barcelona, però, insistia en les Glòries com a proposta per connectar la L1 del metro, dues estacions noves del FERROCARRIL DE RODALIES, els Ferrocarrils de la Generalitat, el futur tramvia del Besòs [62 i 65] i una nova línia de ferrocarril que connectaria amb el litoral i donaria servei al túnel que arriba a l'Estació de França.

Segons l'Alcalde, l'intercanviador de la plaça de les Glòries era un projecte que s'ajustava al que establia el Pla director d'infraestructures 2001-2010. Els arguments de l'Ajuntament eren que la L1 del metro, amb estació a les Glòries, era la més potent de la xarxa de metro, que no tindria parada a l'estació del FAV de la Sagrera i que la ciutat només tenia una estació de rodalies cèntrica, la de la plaça Catalunya, fet pel qual la de les Glòries es convertiria en la segona, amb una situació estratègica pròxima a la zona de TRANSFORMACIÓ URBANA 22@ [110], a Poblenou, un espai que havia de generar cent trenta mil nous llocs de treball.

Més informació:

www.gencat.net/ptop/actuacions/
www.mobilitat.net/cat/html/int_l5.htm
www.gencat.net/ptop/actuacions/L3.htm

AOB

Parc fluvial del Besòs

84



La cooperació entre les administracions fa possible la transformació i recuperació del tram final del riu Besòs. Els canvis més significatius són la recuperació de la llera del riu com a espai públic, la creació d'un hàbitat natural a la desembocadura, la supressió de les torres d'alta tensió i la remodelació urbana del Raval de Santa Coloma de Gramanet.

El 1981 es va constituir el Consorci per a la Defensa de la Conca del Besòs, una mancomunitat de municipis riberencs en el marc de la qual, per primera vegada, es va plantejar la possibilitat de restaurar el riu Besòs i recuperar-lo per a un ús propi d'espai públic. Des d'aleshores, la majoria dels ajuntaments afectats han elaborat projectes de restauració urbana dels respectius trams de riu. Entre aquestes propostes figuraven plans com els projectes de restauració del darrer tram del riu Besòs, entre el municipi de Montcada i Reixac i la desembocadura.

L'ecosistema del Besòs es va deteriorar seriosament a partir de la segona meitat del segle passat a causa dels abocaments i la sobreexplotació dels aqüífers. Després de la riuada del 1962, que va provocar nombroses víctimes, es va decidir canalitzar el tram final del riu amb una llera de 130 metres d'ample i murs de formigó de 4 metres d'alçada. Això va fer créixer encara més la marginalitat de la llera fins al punt que l'Agència Catalana de l'Aigua el va considerar un dels rius més contaminats de Catalunya.

La recuperació del Besòs com a projecte de millora urbana

El 1997 es van posar en marxa les obres corresponents a la primera fase del projecte de recuperació del riu, entre els termes municipals de Montcada i Santa Coloma de Gramenet. Les obres consistien en la creació d'un parc de ribera de 4 km que descendia des de Montcada, on s'havien reconstruït els terrenys humits destruïts els últims decennis per la contaminació, fins al límit amb Sant Adrià. Dins del terme municipal de Santa Coloma, es va habilitar un passeig només per a vianants i bicicletes que circulava paral·lel al curs del riu. Es van construir nous accessos per salvar els murs de contenció de la llera, construïts el 1969 per frenar les crescudes, i uns dics pneumàtics regulables per estabilitzar el cabal depurat del Besòs. Tot el recorregut estava dotat d'un sistema de vigilància permanent per evitar que les crescudes del riu poguessin posar en perill els usuaris del parc.

La inauguració, el febrer del 2000, de la primera fase de recuperació del Besòs va tenir un cost total de 20 milions d'euros, dels quals 12,6 milions van anar a càrrec dels fons de cohesió de la Unió Europea, mentre que la resta van ser finançats per les administracions locals. Quedava, però, pendent la remodelació del darrer tram del riu, al terme municipal de Sant Adrià de Besòs.

La posada en marxa de les obres DE TRANSFORMACIÓ URBANA DEL FÒRUM 2004 [116], a la franja litoral, entre els termes municipals de Barcelona i Sant Adrià, va fer que l'empresa pública Infraestructures de Llevant, encarregada d'executar les obres, assumís els treballs de recuperació dels darrers 2,7 km del riu Besòs.

El projecte, obra de Sito Alarcón i Ferran Puig, va suposar l'eixamplament del riu i la construcció de sis preses inflables, una més que al primer tram a causa de la major amplada del riu, que tenien com a objectiu mantenir el cabal amb una presència permanent d'aigua i que s'havien de desinflar automàticament en cas de pluges fortes per permetre el pas de la crescuda.

A diferència de la primera fase, s'havien construït esculleres inclinades a les dues bandes del riu amb l'objectiu que la vegetació tapés les pedres i afavorís així l'arribada d'aus.

La urbanització i la senyalització de l'avinguda, paral·lela al curs fluvial, es regiria segons els criteris del primer tram.

Com ja es va fer en la primera fase del parc, es van instal·lar uns sistemes d'alerta per als usuaris que utilitzaven mecanismes visuals i sonors a fi de prevenir la presència de públic en el parc en moments de risc d'avingudes.

Les obres, que van finalitzar el setembre del 2003, van suposar la recuperació de 35,75 ha i 2,7 km de llera i van representar un cost de 16 milions d'euros que es van finançar un 80% amb fons de cohesió de la Unió Europea i un 20% amb fons de l'Ajuntament de Barcelona. Es van fer deu accessos laterals a cada banda del riu, situats de manera equidistant cada 500 m, i es va ampliar el carril bicicleta que d'aquesta manera es va integrar a la xarxa comarcal del Barcelonès.

Més transformacions al nord del Barcelonès

L'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet va aprovar per unanimitat, el mes de desembre del 2003, el projecte de requalificació i remodelació de la façana fluvial del barri del Raval. Amb aquest important projecte, que suposava l'expropiació i el reallotjament de cent quaranta-quatre famílies, s'obririen 6.000 m² de nou espai públic, 1.600 m² de nous equipaments, 4.600 m² destinats a activitats comercials i es crearien quatre-cents nous habitatges i quatre-centes trenta-cinc places d'aparcament. En aquesta operació, de gran envergadura per al municipi de Santa Coloma, la participació dels

veïns va ser clau, sobretot en el disseny de l'espai públic i en el procés d'expropiació i reallotjament, que s'hauria de portar a terme progressivament i sense cap cost per als habitants. Segons un acord entre veïns i Ajuntament, signat el mes de març del 2003, l'Ajuntament es comprometia a reallotjar les famílies expropiades al mateix barri, seguint la fórmula de «pis per pis». L'ajuntament es va comprometre a fer-se càrrec dels dèficits de l'operació a compte d'una subvenció rebuda dels fons europeus.

Resultat també de la participació ciutadana en la concepció del projecte de recuperació del tram final del Besòs va ser la inclusió, no prevista en el projecte inicial, d'una àrea d'interès ecològic a la desembocadura del riu. L'empresa Infraestructures de Llevant va acceptar la demanda de l'Ajuntament de Sant Adrià, a instàncies de diferents entitats ecologistes, de restringir l'ús públic de la desembocadura del riu i de construir-hi una llacuna de 200 m² amb vegetació, per recrear-hi un hàbitat propici a l'arribada d'aus migratòries i afavorir-hi la reproducció d'amfibis, rèptils i petits mamífers, recuperant així l'ambient propi de la zona abans de la industrialització de la conca del Besòs.

Si bé el Besòs era, fa deu anys, un riu biològicament mort degut als continus abocaments de contaminants industrials i urbans, a la darreria del 2003, gràcies a les depuradores existents a tota la conca, el Besòs ja no podia ser considerat una claveguera a cel obert. Ara bé, els diferents valors, tant físics i químics com biològics, de qualitat de l'aigua demostraven, encara el 2003, les pèssimes condicions ecològiques del riu. Tant l'Índex Simplificat de Qualitat de l'Aigua utilitzat per l'Agència Catalana de l'Aigua, com l'índex FBiLL elaborat pel Departament d'Ecologia de la Universitat de Barcelona demostraven que el Besòs no assolia uns valors mínims per poder-lo considerar biològicament i ecològicament eficient, degut, a més dels abocaments contaminants, a l'alt contingut d'amoni registrat en els processos de depuració de les aigües residuals.

Des del Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya es va promoure el projecte de construir un gran col·lector que recollís els abocaments contaminants salins de les indústries pròximes al riu als municipis de la conca del Besòs.

Una de les transformacions més evidents del tram final del Besòs va ser la desaparició de les seixanta-vuit torres d'alta tensió que van acompanyar el riu durant els darrers quaranta anys.

Amb la mirada posada a l'escenari del Fòrum 2004, les administracions i Fecsa-Endesa van acordar a principis del 2002 eliminar les línies elèctriques aèries d'alta tensió situades entre el nus de la Trinitat i la desembocadura del Besòs. El cost total de l'operació, de 25 milions d'euros, es va repartir, d'una banda, en l'operació de soterrament de 100 km de noves línies que havien de circular per galeries de servei, construïdes per a tal efecte per Infrastructures de Llevant, amb un cost de 9 milions d'euros, i, de l'altra, en el desballestament de les seixanta-vuit torres d'alta tensió.

El procés de desballestament, que va constar de tres fases, va començar el mes de maig del 2002 amb la retirada de les torres i línies elèctriques situades a la vora de la llera del Besòs un cop ja eren operatives les noves línies soterrades. El maig del 2003 es van haver de retirar les torres situades a la llera del riu a l'alçada del nou pont d'Eduard Maristany, per on circula el tramvia del Besòs. Finalment, el 18 de desembre es va retirar la darrera torre. En conjunt, es van retirar 1.425 tones d'acer i 300 tones de cable.

Tot i suposar una millora paisatgística evident, l'empresa Fecsa-Endesa era reticent a retirar les línies aèries ja que el soterrament comportava dificultats afegides en la solució de possibles avaries de la xarxa.

Abans de la retirada de la darrera torre es va obrir un debat al voltant d'un possible «indult» per a una de les torres, en memòria del paisatge industrial que ha caracteritzat durant bona part del segle XX el Barcelonès nord. Finalment, però, es va optar per fer desaparèixer totalment les estructures metàl·liques.

A finals del 2003 acabava l'operació per recuperar el tram final del Besòs com un dels espais públics de referència al nord de la ciutat de Barcelona.

Dos aspectes pendents: el finançament del manteniment i la qualitat de les aigües

A finals del 2003, els ajuntaments de Santa Coloma, Sant Adrià, Badalona, Montgat i Tiana, reunits en el Fòrum de Municipis del Barcelonès Nord, van reclamar a l'Agència Catalana de l'Aigua que assumís el 50% dels costos de manteniment del parc tenint en compte que es tractava d'un equipament comarcal i que, per tant, hauria de ser gestionat tant per l'Administració local com per l'Administració autonòmica. A finals de 2003, la Diputació de Barcelona n'assumia la meitat del manteniment i també la gestió, mentre que la resta era aportada pels municipis riberencs.

Durant el procés de disseny i construcció del parc, finançat bàsicament amb fons europeus, la Generalitat de Catalunya va exigir mesures de seguretat referents a les avingudes, que van fer augmentar considerablement els costos del projecte final i del manteniment de les infraestructures hidràuliques del parc. Des de la Diputació de Barcelona es reclamava que la Generalitat assumís la meitat d'aquests costos que, en cas que el parc no existís, encara serien més importants i de responsabilitat autonòmica.

JBL

Parc Natural de l'Alt Pirineu

85



S'aprova el Decret de constitució del Parc Natural de l'Alt Pirineu, el parc natural més gran de Catalunya. La vall d'Àrreu en queda exclosa per l'ampliació prevista de l'estació d'esquí de Vaquèira.

L'àmbit territorial inclòs dins el Parc el converteix en el parc natural més gran de Catalunya, amb una extensió total de més de 69.000 ha que afecten un total de quinze municipis de les comarques del Pallars Sobirà (Alt Àneu, la Guingueta d'Àneu, Esterri d'Àneu, Alins, Esterri de Cardós, Farrera, Lladorre, Llavorsí, Rialp, Soriguera, Sort, Trívia, Vall de Cardós) i l'Alt Urgell (les Valls de Valira, Montferrer i Castellbó). El territori del Parc dibuixa una C invertida, que limita al nord-oest amb el Tuc de Marimanha, a l'est amb la Pica d'Estats i Andorra i al sud amb Arcalís.

Els límits del Parc no van incloure les parts baixes de les valls d'Àneu, la ribera de Cardós i la Vallferrera ni els nuclis on hi ha bordes o instal·lacions, com l'estació d'esquí nòrdic de Bonabé. També es va excloure dels límits del Parc la vall d'Àrreu, Baqueira/Beret i la zona de Tavascan, argumentant que a la zona es practicaven activitats d'esquí alpí. En canvi sí que es van incloure tres àrees integrants del Pla d'Espais d'Interès Nnatural (PEIN) aprovat el 1992: l'Alt Àneu, les capçaleres de la Noguera de Vallferrera i la Noguera de Cardós i la vall de Santa Magdalena.

Evolució de la protecció de l'espai

Els germans Rubió i Tudurí, pares del *Regional Planning* català, ja havien proposat l'any 1932 la necessitat de protegir diversos espais del Pirineu català. El 1966 bona part de l'àrea avui protegida fou declarada Reserva Nacional de Caça. El 1976, el *Llibre Blanc de la Gestió de la Natura als Països Catalans* suggeria protegir la Pica d'Estats i altres espais de l'alt Pirineu. Al 1992, amb la creació del PEIN es van introduir les primeres figures de protecció en alguns àmbits. El 1999 la Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA) i el Centre Excursionista de Catalunya (CEC) van proposar la creació del Parc Natural del Pirineu. Finalment, el 2001, la Generalitat de Catalunya va fer una proposta per incloure la zona a la Xarxa Natura 2000 àmbits pirinencs en compliment de la Directiva 92/43/CEE.

El 10 de març de 2003 es va publicar al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) l'anunci públic del projecte de declaració del Parc Natural de l'Alt Pirineu (PNAP). El 8 d'agost del mateix any es va publicar el Decret 194/2003 on es definia definitivament el Parc, finalitzant així un procés que havia començat tres anys enrere.

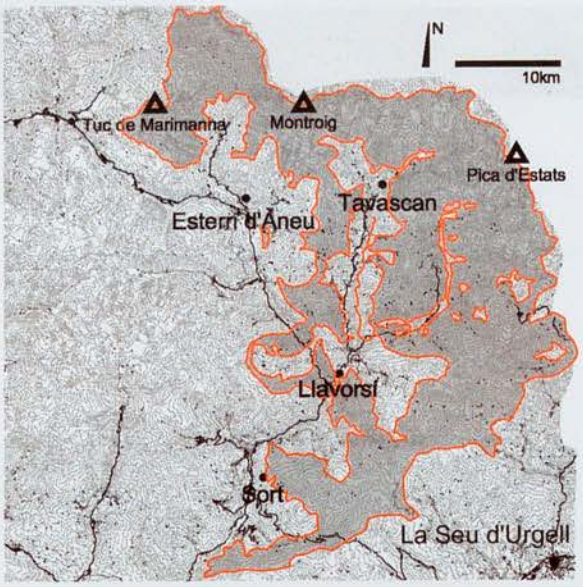
A l'acte de presentació del Parc es va destacar que incloïa els cims més alts de Catalunya, com la Pica d'Estats (3.143 m), i valls interiors de gran interès per l'elevat grau de conservació. La complexitat orogràfica i altitudinal de l'àrea va permetre incloure gran diversitat de formacions geològiques, hàbitats i espècies animals i vegetals del Pirineu axial català, donant com a resultat un conjunt amb una gran diversitat paisatgística. El nou parc inclou vint-i-nou trams de rius i barrancs i vint-i-vuit estanys d'origen glacial, a més dels testimonis més ben conservats de l'activitat glacial quaternària.

Quant a la vegetació, es van ressaltar les avetoses del *Goodyero-Abietetum*, com a superfície forestal de distribució molt localitzada i d'àrea reduïda a Catalunya, les comunitats calcícoles alpines, les congestes i les molleres. També es va presentar una relació dels elements arquitectònics i arqueològics més significatius i es va subratllar que gran part dels valors ecològics i paisatgístics del parc els representa l'existència d'activitats tradicionals com l'agricultura, la ramaderia extensiva i la silvicultura.

En la presentació del nou parc es va explicitar que l'objectiu era potenciar el patrimoni natural, les activitats ramaderes, com ara la ramaderia extensiva i les races ramaderes autòctones, els usos silvícoles que garantissin l'aprofitament controlat dels recursos forestals i les activitats cinegètiques correctament regulades, que en conjunt han modelat el paisatge. Igualment, es va exposar que s'havia de fomentar un desenvolupament ordenat i sostenible de les activitats recreatives, tot evitant l'excés de freqüentació i la degradació del medi. També es va anunciar la creació d'una marca de qualitat distintiva, principalment per al sector primari, ramader i forestal, i per als productes i serveis del sector terciari. Es va destacar que la protecció proposada no impedia ni prohibia la creació de noves activitats econòmiques ni el creixement de les ja existents, sempre que fossin planificades correctament per assegurar la pervivència dels valors amb què compta la zona.

La Junta Rectora del PNAP estaria formada per representants de les administracions actuants, dels ens locals i de les organitzacions i sectors socials interessats, amb la finalitat d'aconseguir un model de gestió basat en el principi de concertació.

Entre els aspectes positius de la creació del PNAP es va destacar la voluntat de millorar, restaurar i conservar els edificis singulars i les instal·lacions tradicionals d'interès historicoarqueològic, recuperar el patrimoni relacionat amb les pràctiques i les infraestructures tradicionals lligades als aprofitaments ramaders i forestals, així com potenciar la ramaderia extensiva ecològica i l'ús de les propietats comunals.



Localització i perímetre del Parc Natural de l'Alt Pirineu. (Infografia: M. Ferrés)

Es va realitzar un sondeig entre les entitats locals, al qual només van respondre tres dels quinze ajuntaments inclosos al Parc. Segons alguns observadors, aquest fet podia tenir diverses lectures, entre les quals un cert rebuig de la població pallaresa a protegir certs usos tradicionals incompatibles amb els efectes que l'aprovació del Parc podia comportar per a la zona.

Les entitats ecologistes van criticar el disseny dels límits del Parc, que no és continu sinó que està notablement fragmentat. Els límits del Parc aprovat van incloure els territoris ja protegits i d'altres de comunals, però van excloure els àmbits en què més ha intervingut l'acció humana. Entitats i grups ecologistes van proposar que, per tal de millorar aquest aspecte, s'hi haurien d'incorporar enclavaments exclosos en la proposta actual, espais de fons de vall i valls secundàries, cursos d'aigua interromputs i espais adjacents de característiques especials com és la Vall d'Àrreu. La vall d'Àrreu, que havia format part dels àmbits que en primera instància, l'any 2000, la Generalitat havia proposat per formar part dels llocs d'interès comunitari de la Xarxa Natura 2000 de la Unió Europea, va ser a la fi parcialment exclosa del la xarxa i dels límits del Parc a causa de l'ampliació de L'ESTACIÓ D'ESQUÍ DE VAQUÈIRA [47].

Estava prevista per al mes de setembre la constitució de la Junta Rectora del Parc i posteriorment la constitució de l'equip de gestió i la dotació i adequació de la seu provisional a Llavorsí. Tanmateix, el desembre del 2003, totes aquestes accions encara no s'havien realitzat.

Més informació:

www.mediambient.gencat.net/cat/el_medi/espais_naturals/parc_alt_pirineu.jsp

MTL i MHC

Parc Natural de l'Estany de Banyoles

86



La Comissió de Política Territorial del Parlament de Catalunya aprova una proposició no de llei instant el Consell Executiu de la Generalitat a crear el Parc Natural de l'Estany de Banyoles. Feia temps que entitats i administracions reclamaven mesures de protecció per a l'espai.

L'estany de Banyoles i la conca lacustre de l'estany, situats a la comarca del Pla de l'Estany, són considerats el conjunt càrstic més extens de la península Ibèrica i un sistema mediambiental de notable valor. El 1951 l'estany fou declarat Paratge Pintoresc i el 1992 la Generalitat de Catalunya el va incloure dins del Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN). També va ser catalogat com a Lloc d'Interès Comunitari (LIC) per la Unió Europea i el 2003 ha estat inclòs a la Llista Ramsar de Zones Humides d'Importància Internacional i proposat per formar part de la Xarxa Natura 2000, en l'àmbit de la regió mediterrània.

Algunes de les entitats ecologistes i culturals més representatives de la comarca, com l'Associació de Defensa del Patrimoni Natural de Banyoles i Comarca (Limnos), el Centre d'Estudis Comarcals de Banyoles, els centres excursionistes de Porqueres i Banyoles i l'Escola de Natura, reivindicaven des d'anys enrere més protecció per a la zona. El mes d'abril del 2003 van demanar als ajuntaments del Pla de l'Estany que l'estany de Banyoles fos declarat parc natural.

El mateix mes, els Ajuntaments de Porqueres i Banyoles van signar un document en el qual es demanava al conseller de Medi Ambient, Ramon Espadaler, que es redactés un estudi per poder declarar la zona parc natural. Un mes després, la Comissió de Política Territorial del Parlament de Catalunya aprovava per unanimitat una proposició no de llei, que havia presentat el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) el juliol del 2002, en la qual s'instava el Consell Executiu de la Generalitat a crear el Parc Natural de l'Estany de Banyoles. La proposta presentada pel diputat socialista Manel Nadal apostava per preservar tota la zona lacustre, no només de Banyoles, sinó també dels municipis veïns de Porqueres i Fontcoberta, superfície que ja gaudeix de la protecció del PEIN, incloent-hi la zona de Rocacorba i la reserva de fauna de l'illa del Fluvià. A més, dins dels límits del futur parc es proposava incloure reserves del sistema hidrològic de l'estany per l'interès científic que tenen, com ara els aiguamolls de la Puda, el clot d'Espolla i els estanyols de Sant Miquel de Campmajor.

A l'inici del 2003 es va sol·licitar la incorporació al programa *Life* de la Unió Europea (UE) per a la conservació de l'estany, que fou concedida el mes d'octubre. En total l'espai protegit de l'estany de Banyoles es beneficiaria de 865.457 euros que es destinarien a restaurar-ne els ambients aquàtics i a adquirir terrenys del llac que passarien a ser d'ús públic. La designació com a Zona *Life-Nature* 2003-2007 va afavorir la creació del Consorci de l'Estany el mes de desembre del 2003. El Consorci, integrat pels Ajuntaments de Banyoles i Porqueres a més de la Diputació de Girona, s'encarregarà de les funcions d'administració i gestió del futur parc i alhora de la vigilància, el foment de l'aprofitament sostenible dels recursos, la conservació i millora del patrimoni natural i social i la promoció turística de la zona. Es preveu integrar al Consorci altres ajuntaments de la comarca que formen part de la conca lacustre de l'estany, com és el cas dels de Fontcoberta i Sant Miquel de Campmajor, a més de la Generalitat i fundacions privades com la Fundació Territori i Paisatge.

El pas següent a l'aprovació de la Proposició no de llei per part del Parlament es preveu que sigui la redacció de la corresponent Llei de declaració del Parc Natural de l'Estany de Banyoles, que s'estima que podria estar acabada l'any 2004.

Més informació:

www.banyoles.org/informacio/la_ciutat/estany.htm
www.limnos.org

MTL i MHC

87 Parc Natural del Cap de Creus



El 5 de febrer de 2003 s'aprova inicialment el Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge del Parc Natural del Cap de Creus.

El Cap de Creus se situa a l'extrem mediterrani dels Pirineus, a la comarca de l'Alt Empordà en una àrea que inclou els municipis de Cadaqués, el Port de la Selva, la Selva de Mar, Llançà, Vilajuïga, Pau, Palau-Saverdera i Roses.

El Parc Natural del Cap de Creus consta de 13.886 ha, de les quals 10.813 són terrestres i 3.073 marines. A més, dins de la part terrestre s'han establert tres paratges naturals d'interès nacional (PNIN): el cap Gros-cap de Creus, la punta de Falconera-cap Norfeu i la serra de Rodes. Quant a la zona marina, s'inclou dins el Parc la franja que va des de la punta del Bol Nou, a cala Tamariua (el Port de la Selva), fins la punta Falconera (Roses), quedant exclosa la badia de Cadaqués. També dins la zona marina apareixen tres reserves naturals parcials (RNP): els Farallons, el cap de Creus i el cap Norfeu. Per últim, destaca la reserva natural integral marina de s'Encalladora.

La protecció d'aquest espai és fruit d'un seguit de propostes i actuacions que van començar el 1976 amb l'obra *Natura, ús o abús? Llibre blanc de la gestió de la natura als Països Catalans*. El 1978, l'Institut Nacional per la Conservació de la Natura (ICONA) a l'*Inventario Abierto de Espacios Naturales de Protección Especial* va incloure a la llista d'espais el cap de Creus. Tot i això, no va ser fins el 1992 que es va protegir efectivament el cap de Creus en aprovar-se el Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN) que preveia la creació d'una xarxa de cent quaranta-quatre espais entre els quals hi havia el cap de Creus. En aquest sentit, el PEIN obligava a crear una llei de protecció exclusiva per a aquesta zona, atesa la complexitat que presenta. Aquesta condició va donar lloc a la Llei 4/1998, de 12 de març, de protecció del cap de Creus, que ha suposat el primer parc marítimoterrestre de Catalunya. Aquesta llei preveia el desenvolupament d'un pla especial que permetés dur a terme l'ordenació i la planificació de l'ús i gestió del PNCC.

L'aprovació del Pla especial i la polèmica generada per la Central Eòlica de Roses

El 5 de febrer de 2003 es va aprovar inicialment el Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge del Parc Natural del Cap de Creus, que preveia una inversió inicial d'uns onze milions d'euros durant els vuit primers anys.

Com a conseqüència de l'aprovació del Pla especial es preveia la modificació (desaparició o reducció) de la CENTRAL EÒLICA DE ROSES [28] creada el 1990, que comptava el 2003 amb sis molins que només permetien generar 0,59 MW de potència (dels quals dos ja no funcionaven). Com que era admès que la central havia deixat de ser rendible, el Pla només en preveia la renovació sempre que se'n disminuís l'extensió. Segons el Pla, només es podien substituir parts de la instal·lació o incrementar la potència o l'alçada de les màquines, si es reduïa la superfície total ocupada per la instal·lació.

Endesa va declarar que estava estudiant la possibilitat d'instal·lar-hi només un parell de molins més potents que els actuals. Aquest projecte va generar reaccions contradictòries. Per una part, el director general de Boscos i Biodiversitat, Pere Maluquer, es mostrà satisfet i va dir que «no és el mateix tenir sis aerogeneradors dalt la carena que un o dos». Per l'altra, però, l'alcalde de Roses, Carles Pàramo, defensà la desaparició de la central eòlica, ja que «té un impacte enorme», i a més va destacar que els nous molins que projectava Endesa tindrien 64 metres d'alçada (el triple que els actuals). «Sembla que ens volen fer una torre Eiffel allà dalt», va declarar.

L'Associació Amics del Cap de Creus-Parc d'Europa (ACPE) també va presentar una al·legació al Pla especial per demanar que se substituís el Parc Eòlic en funcionament per un altre de més petit i modern situat al mas de can Causa. El propietari d'aquests terrenys, el president d'ACPE, Rinaldo Muscolino, va afirmar que tots els beneficis obtinguts s'invertirien en la gestió del Parc, i que aquest fet «seria un exemple de sostenibilitat, ja que només serà necessari posar quatre o cinc molins d'entre 1 o 1,2 MW per aconseguir 6 MW de potència, la qual cosa vol dir deu vegades més potència que ara».

Els principals eixos d'actuació que va marcar el Pla especial i en què es va preveure invertir els propers vuit anys eren l'elaboració d'un pla d'ús i gestió del parc, l'ordenació de les zones de Portlligat i del cap de Creus, la confecció d'un pla de prevenció d'incendis, la gestió i restauració ambiental, la senyalització i la dotació d'equipaments al parc i el recolzament de les activitats tradicionals de la zona com l'agricultura i la ramaderia.

Entitats ecologistes adverteixen que el POUM aprovat pel Port de la Selva podria incomplir la normativa del Parc Natural

La plataforma ecologista Salvem l'Empordà, davant de l'aprovació el 4 de novembre de 2003 del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) del Port de la Selva, va enviar un informe a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) advertint que hi havia aspectes il·legals al POUM, en-

tre els quals destacava la possibilitat d'urbanitzar a la vall de Santa Creu, tot i trobar-se situada dins dels límits del Parc Natural del Cap de Creus, i els greus impactes que tindria la construcció de la ronda de circumval·lació, ja que sortiria de la zona de cala Tamariua, molt a prop del límit del Parc.

Finalment la CTUG va aprovar el nou POUM del Port de la Selva en què va introduir algunes modificacions com ara prohibir edificar als terrenys situats dins el Parc Natural, reclassificar el paratge d'interès natural de s'Arenella on s'havia permès edificar fins aleshores, protegir la vall de Santa Creu tot i que s'hi permetria construir nou vivendes als terrenys classificats per l'antic planejament com a urbanitzables i construir una ronda de circumval·lació que quedaria supeditada a la redacció d'un pla especial viari on s'avaluaria l'impacte ambiental de l'obra. A més, es va aprovar també la construcció d'un complex hoteler i termal a Jafre, dins dels terrenys forestals, format per un hotel de 9.500 m² i un balneari de 4.000 m².

S'instal·len cent quaranta amarradors ecològics a Port Lligat, amb la finalitat de no fer malbé els prats de posidònia

Una de les actuacions més destacades que es van dur a terme a la darreria del 2003 a la badia de Portlligat de Cadaqués (PNCC) va ser la instal·lació de cent quaranta amarradors ecològics. El projecte impulsat pel Departament d'Ecologia de la Universitat de Barcelona i executat per l'Ajuntament de Cadaqués va substituir els cent seixanta morts, és a dir, les peces de ciment on es lliguen les boies, per unes boies experimentals fetes expressament per no danyar els prats de posidònia oceànica. Aquesta actuació va ser finançada pel Departament de Medi Ambient de la Generalitat amb un pressupost de 174.000 euros, i, si es comprova que és positiva, es practicarà a altres cales del Parc Natural del Cap de Creus. La regulació de l'amarrament a Portlligat va limitar l'ocupació a cent seixanta embarcacions, tot i que hi ha hagut estius amb més de dues-centes. Dels cent seixanta punts d'amarrament, cent quaranta són del tipus ecològic i s'ha deixat un espai arenós sense posidònia entre el passatge i l'entrada a Portlligat per a vint embarcacions més.

Més informació:

www.parcsdecatalunya.net/ccr/cpcapcreus00.htm
www.gencat.net/mediamb/pn/pla-ccr.htm
www.salvem-emporda.org/

MTL i MHC

88 Parc Natural del Delta de l'Ebre



Se celebra el vintè aniversari del Parc Natural del Delta de l'Ebre amb un augment constant d'activitats i visitants. Els temporals, projectes com el Pla Hidrològic Nacional i l'increment d'activitats agrícoles i de lleure, incompatibles dins els límits del Parc, posen de manifest la fragilitat del Delta i la necessitat de protegir-lo.

El Parc Natural del Delta de l'Ebre (PNDE) ocupa una superfície de 7.802 ha, de les quals 5.382 pertanyen al Montsià (hemidelta dret) i 2.420 al Baix Ebre (hemidelta esquerre). Es tracta de la zona humida més gran de Catalunya. Comprèn les llacunes de les Olles, el canal Vell, el Garxal, l'Alfacada, la Platjola, la Tancada, l'Encanyissada, les illes de Buda, Sant Antoni i Sapinya, les penínsules de la Punta de la Banya (els Alfacs) i del Fangar, els ullals de Baltasar i els erms de Casablanca. A més de ser una important àrea de cria i hivernació d'aus, s'hi han identificat prop de tres-centes trenta aus del total de sis-centes que hi ha a Europa.

El 2003 el Parc Natural del Delta de l'Ebre rebia prop d'un milió de visitants per any i havia esdevingut l'espai natural de Catalunya amb una major instal·lació de miradors (disset en total) que faciliten l'observació del paisatge i la fauna als gairebé 1.500 visitants que s'hi desplacen cada cap de setmana.

Evolució de la protecció del Delta

Els inicis de la protecció del delta de l'Ebre daten del 1962 quan la UNESCO va decidir incloure'l a la llista de zones humides susceptibles de ser conservades. Tot i això, no va ser fins el 1983, amb el Decret 357/1983, de 4 d'agost, que es va declarar el Parc Natural del Delta de l'Ebre (DOGC 359,31-08-83). Aquest decret fou substituït pel Decret 332/1986, de 23 d'octubre, que ampliava la protecció a les reserves naturals de la Punta de la Banya i l'illa de Sapinya (DOGC 779, 17-12-86). Deu anys després, amb el Decret 269/1996, de 23 de juliol, s'aprovà el canvi de nom i la modificació de la superfície de la reserva de caça de l'Encanyissada, a més d'ampliar els límits del PNDE (DOGC 2236, 29-07-96). També cal remarcar el fet que el Parc fos classificat com a Zona d'Especial Protecció per a les Aus (ZEPA), atenent a la Directiva 79/409/CEE del Consell de la Unió Europea, de 2 d'abril de 1979, relativa a la conservació de les aus silvestres. El 1993 el PNDE també va ser inclòs a la llista del Conveni de zones humides d'importància internacional (Ramsar, BOE 73, 26-03-93).

La fragilitat del Delta

a) Les tempestes

El mes de febrer del 2003 es va registrar una important tempesta al Delta que va provocar la inundació de la platja dels Eucaliptus, el trencament per tres punts del braç del Trabucador i la quasi desaparició del mur de la Marquesa. Aquestes destrosses eren el darrer capítol d'una història que feia anys que es repetia i posaven de manifest la necessitat de prendre mesures. Per això, l'endemà mateix de la tempesta, la senadora d'Esquerra Republicana de Catalunya per l'Entesa Catalana de Progrés, Marta Cid, va demanar informació al ministre de Medi Ambient, Jaume Matas, sobre el projecte de millora del braç del Trabucador. La resposta va ser que es trobava en procés de licitació. Davant d'això, ERC va denunciar que tant aquest projecte com molts altres (el de la bassa de les Olles de l'Ampolla o el del passeig fluvial de Deltebre) feia anys que estaven redactats i inclosos dins els pressupostos de l'Estat, però no s'havien licitat encara per motius d'oportunisme electoral.

b) Activitats esportives prohibides dins els límits del parc i presumpte delicte de rompuda d'aiguamolls per convertir-los en arrossar

Durant el 2003 es van detectar pràctiques esportives prohibides al Parc, entre les quals destaquen el *kittesurfing* (surf amb parapent) per damunt les dunes, l'accés a zones protegides amb vehicles 4x4 o fins i tot la pràctica de golf al Fangar. A més, la fiscalia de Tarragona va investigar durant aquell mateix any un presumpte delicte de rompuda de 14 hectàrees d'aiguamolls del delta de l'Ebre, concretament als erms de Casablanca, important zona humida que el propietari va voler convertir en arrossar. Segons la llei, qualsevol actuació que afecti zones humides protegides requereix l'autorització del Departament de Medi Ambient, permís que en aquest cas fou denegat.

La preocupació de la Comissió Europea i el debat sobre el cabal mínim

El mes d'octubre del 2003 la premsa es va fer ressò de les declaracions de funcionaris de Medi Ambient de la Comissió Europea que, sense identificar-se, expressaven la seva preocupació pel precari estat del Delta, al mateix temps que destacaven el progressiu enfonsament del delta de l'Ebre i del seu valor com a àrea humida mediterrània.

El progressiu enfonsament del delta de l'Ebre s'havia començat a detectar a la dècada dels seixanta com a conseqüència principalment de la disminució de les aportacions sedimentà-



El 2003 s'ha celebrat el 20è aniversari del Parc Natural del delta de l'Ebre (foto:Tarroja).

ries que havia produït la construcció d'embassaments al llarg de l'Ebre, els quals impedien l'arribada del 98% dels sediments. Segons les previsions, l'enfonsament encara es podria accelerar més pels efectes derivats del canvi climàtic i pel transvasament que tenia previst fer el Govern central en el marc del PLA HIDROLÒGIC NACIONAL [97].

Pel que fa al canvi climàtic, les previsions indicaven que els episodis climàtics extrems serien més freqüents, amb més tempestes, seguides de llargues etapes de sequera. Aquesta radicalització del clima es temia que pogués afectar greument l'estabilitat d'ecosistemes tan fràgils com el del delta de l'Ebre.

Els tècnics comunitaris van expressar a la premsa la seva sorpresa per la disparitat de dades que presentaven les diferents institucions, entitats i organismes referents als cabals de l'Ebre. Els estudis del Pla Hidrològic Nacional presentats pel Govern central mostraven un Ebre que tindria entre tres i quatre vegades la quantitat d'aigua necessària per fer el transvasament i mantenir el Delta. Per altra banda, els estudis presentats tant pel Govern d'Aragó com per entitats ecologistes, plataformes o la fundació Nova Cultura de l'Aigua preveien que, si continuaven les darreres tendències de precipitació, el canvi climàtic i altres variables, no hi hauria aigua per satisfer les necessitats del riu. Per il·lustrar-ho, van presentar sèries en les quals es demostrava que el cabal de l'Ebre havia disminuït a la meitat des dels anys seixanta. Per aquest motiu, abans de cedir els fons comunitaris, la UE volia saber quina era la realitat actual del riu, del delta i quina es preveia que en podria ser l'evolució futura.

El Pla Hidrològic Nacional preveia deixar un cabal mínim ecològic del riu de 100 metres cúbics per segon a la desembocadura, mentre que el govern de la Generalitat de Catalunya volia aconseguir establir-hi un cabal ecològic mínim de 135 metres cúbics per segon. Tot i això, diverses entitats ecologistes i experts discrepaven d'aquestes xifres. Segons l'enginyer agrònom i professor d'Hidrologia de la Universitat Internacional de Catalunya, Josep Maria Franquet, el cabal mínim per garantir l'estabilitat i les funcions ecològiques del tram final de l'Ebre hauria de ser de 269 metres cúbics per segon.

La celebració del vintè aniversari del Parc destaca la importància de seguir preservant i dinamitzant el Delta

El mes d'agost del 2003 es va celebrar el vintè aniversari del Parc Natural del Delta de l'Ebre amb un acte institucional a l'ecomuseu de Deltebre, al qual van assistir, entre altres, el president de la Generalitat, Jordi Pujol i el conseller de Medi Ambient, Ramon Espadaler, que va destacar la necessitat de continuar treballant en el binomi preservació-dinamització dels espais naturals i d'enfortir els vincles amb el món universitari.

Jordi Pujol va declarar que, malgrat les reticències que vint anys enrere havien mostrat els habitants del parc, vint anys després «al Delta hi ha més gent, més restaurants, més càmpings, més turistes i també més flamencs». Durant aquests temps, la gestió del Parc tenia com a objectiu mantenir-ne la conservació dels valors naturals d'una manera que fos compatible amb l'explotació racional dels recursos i l'activitat dels habitants, impulsant a més el desenvolupament social, econòmic i cultural de la població local. Segons la presidenta del Parc i alcaldessa del municipi de Deltebre, Imma Juan, el primer que s'havia de millorar eren els accessos a la zona per als habitants del Parc, a més d'alguns espais naturals com la bassa de les Olles.

La tasca de continuar compaginant la preservació del Delta amb els diferents usos per al desenvolupament de la zona, com ara l'activitat turística, agrícola, etc., era, segons els assistents a la celebració, una feina que havien de realitzar conjuntament les tres administracions competents a la zona, representades al CONSORCI PER A LA PROTECCIÓ INTEGRAL DEL DELTA DE L'EBRE (CPIDE) [36]: el Parc, els ajuntaments, la Generalitat i la Direcció General de Costes del Ministeri de Medi Ambient.

El 18 de desembre de 2003, la Junta Rectora del Parc va mantenir una reunió en què va presentar el programa d'actuacions per al 2004. Entre totes destacava l'estudi de freqüentació turística encarregat a l'empresa Observatori de la Fundació Estudis Turístics de la Costa Daurada. L'estudi hauria de servir per definir el perfil dels turistes que visiten el Delta i la percepció que se'n fan, a fi de millorar-ne la gestió de l'ús públic. Per aconseguir-ho, l'estudi s'hauria de dur a terme en tretze espais diferents del Parc i durant quatre èpoques diferents de l'any. En aquesta reunió també es va decidir demanar als arrossaires i a l'agrupació de maquinària agrícola que no trituressin la palla que quedava després de la sega de l'arròs. El director del Parc, Jordi Roig, va explicar que la palla triturada es podria molt de pressa i que aquest fet provocava greus problemes ambientals, ja que "per una banda, els peixos que queden als quadres d'arròs moren en l'aigua putrefacta i, per l'altra, aquesta aigua també contamina llacunes i desguassos".

Més informació:

www.mediambient.gencat.net/cat/el_medi/parcs_de_catalunya/delta_ebre/
www.ebre.com/delta/cat/index.htm

MTL i MHC

89 Parc Zoològic del Vallès



Tot i les diverses propostes per traslladar el Parc Zoològic de Barcelona al Vallès o a Sant Adrià de Besòs, continua sense conèixer-se quin serà el futur emplaçament de la instal·lació.

Projecte de trasllat i desdoblament del Zoo de Barcelona en un espai terrestre i en un de marítim

Amb l'objectiu d'alliberar terrenys i poder ampliar les instal·lacions del Parlament de Catalunya i de la Universitat Pompeu Fabra, l'any 1999 l'Ajuntament de Barcelona va presentar una proposta per traslladar el Zoo des de la ubicació actual al Parc de la Ciutadella, desdoblant-lo en dos espais. El projecte proposava instal·lar un zoo marí a la plataforma del Besòs, fet que implicava guanyar unes 13 hectàrees al mar, i una reserva natural terrestre a les comarques del Vallès.

El setembre del 2002, els alcaldes de Sabadell i Castellar del Vallès van fer pública la intenció d'oferir els terrenys protegits de Can Moragues, la Torre Turull i el Torrent de Colobrers com una possible destinació per a la part terrestre del Zoològic de Barcelona. El projecte proposava convertir 124 hectàrees en un gran parc temàtic que multiplicaria per deu les 8 hectàrees de superfície que ocupava el Zoo al Parc de la Ciutadella de Barcelona.

Diverses entitats socials i grups ecologistes s'hi van oposar, argumentant que entrava en desacord amb la proposta de delimitar i protegir l'extensa àrea d'espais oberts que es troben entre el riu Ripoll i la riera de Caldes, i van apostar per la creació d'un corredor entre Collserola i Sant Llorenç del Munt que s'anomenaria Parc Agroforestal de Llevant. Per altra banda, la modificació del litoral necessària per a instal·lar el zoo marí a la plataforma del Besòs no va ser acceptada pel Ministeri de Medi Ambient. Malgrat tot, l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, afirmava el 2003 que faria tot el possible perquè el projecte de zoo marí fos acceptat.

La proposta de trasllat del parc zoològic a Torre Marimon

Al començament del 2003 es va presentar una segona proposta per dur el zoo terrestre a la finca de Torre Marimon, dins el terme municipal de Caldes de Montbui, al Vallès Oriental. Torre Marimon és un espai agrícola i forestal de 117 hectàrees, propietat de la Diputació de Barcelona, que antigament havia estat seu de diferents escoles agrícoles i forestals.

Poc després de l'anunci del possible trasllat del Zoo de Barcelona a Torre Marimon es va crear el col·lectiu Torre Marimon XXI d'oposició a la proposta, el qual defensava l'accés públic a la finca i aprofitar-ne el potencial com a centre educatiu mediambiental, agrari i forestal.

El desembre del mateix any, l'Ajuntament de Caldes de Montbui i la plataforma Torre Marimon XXI van arribar a l'acord de promoure un debat ciutadà al llarg del 2004 per decidir els futurs usos de la finca Torre Marimon. En el debat es preveia que hi participés el major nombre possible d'entitats ciutadanes de Caldes i també la Diputació de Barcelona.

El desembre del 2003, l'alcalde de Sabadell, Manuel Bustos, va apuntar la possibilitat que el projecte de trasllat del Zoo de Barcelona no es realitzés finalment a causa de l'elevat cost econòmic que comportaria l'operació. Aquest fet, juntament amb la negativa del Ministeri de Medi Ambient a autoritzar el zoo marí del Besòs, van portar el president del Zoo de Barcelona, Jordi Portabella, a plantejar-se el trasllat del Zoo. L'alternativa suggerida consistiria a redimensionar l'actual Zoo i a modernitzar-ne les instal·lacions.

Més informació:

www.natuvalles.cjb.net
www.adenc.org

MTL i MHC

PAUM de Vic

90



El ple municipal de l'Ajuntament de Vic ha aprovat inicialment, el desembre del 2003, el Programa d'actuació urbanística municipal (PAUM). EL PAUM presentat parteix del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) del 1975 i en desenvolupa les actuacions pendents en un context que preveu un creixement demogràfic continuat, la consolidació del canvi d'escala del sistema urbà i territorial i la represa de les activitats industrials.

Un PAUM per als dotze anys vinents, a l'espera de la redacció del planejament territorial

El PAUM és una figura de planejament i d'actuació urbanística introduïda per la Llei 2/2002, de 14 de març. El PAUM, que no revisa el planejament general municipal, prioritza i programa les accions de planejament que s'han de desenvolupar al llarg dels sis anys vinents.

El PAUM de Vic va ser promogut per l'Ajuntament i redactat per l'Observatori per al Desenvolupament Local de la Universitat Pompeu Fabra, sota la coordinació de l'arquitecte Joan Antoni Solans i Huguet, en col·laboració amb l'oficina tècnica municipal del consistori.

En la memòria justificativa del PAUM de Vic, a banda del reconeixement del nou dinamisme urbà que està vivint els darrers anys la ciutat i de les noves dinàmiques demogràfiques, territorials i econòmiques que feien necessària la redacció d'una nova figura de planejament, es justifica la necessitat de redacció d'un PAUM, en comptes d'un pla d'ordenació urbanística municipal (POUM), pel fet que estan pendents de redacció i aprovació les figures de planejament territorial supramunicipal i supracomarcal previstes al Pla territorial general de Catalunya, les quals obligarien a revisar el POUM, amb la conseqüent pèrdua de temps i de recursos de l'Administració local. Tanmateix, el PAUM de Vic té un horitzó temporal de dotze anys, fins el 2016, tot i que la vigència prevista per a aquesta figura és de sis i que, previsiblement, en aquest interval de temps ja s'haurà aprovat el planejament territorial. El PAUM aprovat inicialment és, per tant, un desenvolupament del PGOU del 1975 que també va ser dirigit per Joan Antoni Solans i Huguet.

Les perspectives i les visions del PAUM

a) Les perspectives demogràfiques

Les perspectives demogràfiques del PAUM eren de dinamisme fins el 2016, segons indicava el creixement de la població i una política que afavoria la represa industrial.

Durant la redacció del PAUM, la població censada del municipi era de 37.000 habitants i es constatava una represa demogràfica basada en la disminució de l'emigració residencial de Vic cap a la resta de municipis de la rodalia i en la immigració protagonitzada per població extracomunitària però també de la mateixa comarca i del sistema metropolità. Les previsions elaborades en la memòria socioeconòmica posaven de manifest un escenari amb un important creixement demogràfic per els anys vinents, tot i que la composició seria diferent que la de la darrera dècada. També es destacaven els fets que es frenaria el component migratori extern i que el creixement es basaria en el reagrupament familiar, la recuperació de la natalitat i la migració cap a Osona de població procedent d'altres indrets de Catalunya, en especial del sistema metropolità central, fet induït per una forta represa industrial a la comarca com a resultat d'una decidida política de sòl industrial.

b) Les perspectives territorials

Les perspectives territorials del PAUM destacaven la dimensió de Vic en el marc del sistema català de ciutats. Així, la ciutat de Vic era entesa com un sistema urbà integrat a l'escala de la plana osonenca.

Per als redactors del PAUM, un dels factors més importants de l'últim canvi urbanístic de la ciutat de Vic va ser la transformació que havia experimentat la ciutat com a conseqüència del progressiu canvi d'escala del sistema urbà, iniciada als anys vuitanta i cada cop més evident els darrers anys. El PAUM presentava com a objectiu la necessitat d'ajustar l'estructura urbana de Vic a la nova escala a través de les millores de les comunicacions, especialment amb el sistema urbà de Ripoll i amb el sistema d'Olot per la CARRETERA VIC-OLOT i el nou TÚNEL DE BRACONS [21]. El PAUM valorava les funcions centrals de la ciutat de Vic per a esdevenir un centre de serveis, amb la perspectiva d'un procés d'integració de les àrees urbanes en un sistema urbà de quasi 200.000 habitants.

El PAUM assumia que l'entrada en funcionament de la carretera Vic-Olot-Figueres tindria un efecte multiplicador sobre el trànsit i modificaria la centralitat de Vic en el conjunt de Catalunya. Aquest augment dels trànsits implicaria, almenys pel que fa a la traça característica de la plana de Vic, la necessitat de desdoblar els eixos transversals C-25 i el d'Olot, futura C-37, i la necessitat de construir una xarxa de distribució dels trànsits locals sobre Vic que trenqués amb l'herència de l'esquema radial.

c) Les perspectives per als sistemes naturals

Els grans objectius del PAUM pel que fa a millora de la qualitat ambiental de la ciutat i sobretot de la relació d'aquesta amb els seus sistemes naturals es basaven en la possibilitat de transformar en públics els espais que protegien els sistemes natu-

rals i conferir-los la dimensió necessària per a poder-los integrar sense conflictes a la ciutat. El PAUM va continuar l'actuació feta de preservació dels espais fluvials amb la creació de parcs fluvials, sobretot en els sectors on es preveia la remodelació de les velles instal·lacions industrials habitualment emplaçades a la vora dels rius, quan no a la part superior, estrenyent-ne així la llera. El projecte de més entitat era la recuperació del riu Mèder, a l'interior de la ciutat de Vic. A més es proposava protegir les ribes del riu Gurri amb zones de parc i horts públics, integrant-los en l'entorn de les cases de pagès actuals a través d'una zona de reordenació rural.

Per a preservar la continuïtat dels espais lliures al llarg dels turons del nord de la ciutat fins a arribar al punt de trobada del torrent de l'Esperança i de la vella llera del Rimentol amb el Gurri, es va definir un gran corredor mediambiental al nord de la ciutat.

El PAUM també proposava introduir la presència de sistemes naturals a la ciutat per mitjà del sistema d'espais lliures públics i d'espais lliures annexos als equipaments públics, emplaçant-los de manera que ajudin a institucionalitzar la convivència dels barris on són ubicats amb els valors ecològics dels espais naturals.

d) Nous objectius urbanístics: l'estructuració dels nous creixements residencials i industrials

El PAUM, com a document de desenvolupament del PGOU, no feia cap nova previsió de sectors residencials, ans al contrari. Atesa la important incorporació de sòl que va tenir lloc amb la recuperació de la carretera N-152 com a via urbana a la darreria dels anys noranta i amb la voluntat de transformar la N-152 en passeig central dels nous creixements residencials, el PAUM desqualificava el sector que el pla del 1975 havia previst per a creixement residencial opcional al llarg de la carretera de Santa Eugènia de Berga i el va substituir per dos sectors del pla especial que recollirien els àmbits parcel·lats i parcialment edificats al llarg d'aquella carretera.

Els dos sectors haurien de ser objecte de plans especials de millora urbana i reestructuració, sota el règim de sòl urbà sense consolidar. El sector del Bruguer seria una continuació del sector ja urbanitzat de Malloles i el sector del camí vell de Taradell, una continuació dels usos industrials emplaçats a migdia de l'eixample sud de la ciutat, al voltant de l'adoberia Codina.

e) Política de sòl residencial

L'anàlisi del PAUM preveia que l'envelliment demogràfic i les noves estructures familiars tendirien a reduir el nombre de membres per habitatge i, encara que l'impacte seria menor que en altres llocs, aquesta nova estructura familiar implicaria la necessitat d'un major nombre d'habitatges. La mitjana anual d'habitatges requerits per als propers anys, segons el PAUM, seria de 585 habitatges anuals. La xifra incloïa cada any uns quaranta habitatges procedents del vell estoc, destinats a la rehabilitació, i uns altres quaranta, també anuals, que es generarien als buits urbans derivats dels solars que no han esgotat l'edificabilitat o que s'obtindrien per demolició de construccions envellides. En total, el PAUM preveia un potencial de 6.500 nous habitatges per a una demanda aproximada de 6.000 habitatges en dotze anys, o de tres mil nous habitatges a la fi del sexenni 2004-2010.

Dins del primer sexenni, el PAUM preveia desenvolupar el sector del Griell a través de l'Institut Català del Sòl, ja que és un sector clau per a orientar els creixements urbans més enllà de la carretera vella N-152 i la façana a migdia del riu Mèder. Els altres nous sectors considerats al PAUM, susceptibles de ser desenvolupats durant els tres primers anys del sexenni, eren el de la Font de Sant Pere, el del Mas Ratet o Marratet, per a afavorir la continuïtat urbana amb el nucli de la Serra de Sanferm, i un primer polígon del sector de la Torre d'en Franch, que inclouria un centre d'ensenyament.

El PAUM proposava un model d'ús del sòl i distribució d'activitats on el sector terciari tindria un 60% del pes i la indústria, un 40%. Les propostes del PAUM, pel que fa a l'ordenació dels usos terciaris, eren concentrar i dotar de densitat de serveis la progressiva transformació urbana prevista sobre els sòls recuperats a les vies del tren, entre l'antiga carretera N-152 i el traçat de la línia del FERROCARRIL VIC-PUIGCERDÀ [64].

Respecte al sòl industrial, el PAUM proposava cobrir la demanda a curt termini amb l'oferta dels sectors del Mas d'en Prat i l'ampliació del Parc d'Activitats Econòmiques. En el sector de les Casasses, el sòl de propietat pública es reservava per a l'actuació anomenada l'illa adobera, destinada a facilitar la transformació i modernització del sector de la pell i a reforçar l'actual clúster industrial. Les previsions de nou sòl industrial per al tercer, quart, cinquè i sisè any del programa situaven les noves actuacions al Mas Bruguer i al camí vell de Taradell, a l'alçada de la Creu del Mercè.

f) Participació ciutadana

Tal com va introduir la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme, en els processos d'elaboració dels PAUM s'havia d'incorporar un projecte de participació ciutadana. A banda dels processos clàssics d'exposició pública del planejament i de l'aprovació inicial i a part del posterior tractament de les al·legacions pertinents, el PAUM de Vic va posar en funcionament el programa *Consensus* de participació ciutadana, que oferia la possibilitat, via Internet, de consultar els documents integrants del PAUM i que els ciutadans, prèvia inscripció al programa, emetessin opinions i propostes.

El programa *Consensus* va ser elaborat en cooperació entre el consorci Localret, la Fundació Jaume Bofill i l'Institut Català de Tecnologia, amb el suport financer del Programa Profit del Ministeri de Ciència i Tecnologia, i va ser implementat, durant el 2003, a Vic i a d'altres municipis catalans.

El PAUM de Vic, aprovat inicialment en el ple del 22 de desembre, preveia per al conjunt d'iniciatives, incloses les de promoció pública, mixta o exclusivament privada, i per a tots i cada un dels sectors i àmbits de competència previstos, un pressupost global de 107,72 milions d'euros.

A la darreria d'any es preveia que durant el mes de febrer del 2004 es portés a terme un ampli procés d'informació pública que donaria pas, al llarg de l'any 2004, a l'aprovació definitiva del PAUM per part de l'Ajuntament de Vic i al preceptiu acord de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona.

Més informació:

www.e-consensus.org/vic

JBL

Pla director territorial de l'Alt Penedès

91



Comencen els treballs previs a la redacció del Pla Director Territorial de l'Alt Penedès. Després de la presentació del treball de diagnosi i dels primers debats, el nou govern del Consell Comarcal de l'Alt Penedès emprèn novament els treballs per redactar el document que definirà el model de desenvolupament de la comarca per als propers anys.

La redacció del Pla director de l'Alt Penedès partia d'una presa de consciència, per part de diversos agents de la comarca, del fet que, aquests darrers anys, els processos d'expansió de la metròpoli barcelonina generaven transformacions cada vegada més importants pel que fa als usos del sòl de la comarca de l'Alt Penedès.

Proposta de moratòria prèvia a l'aprovació del Pla director

El mes de febrer del 2002, la Coordinadora de Grups Ecologistes del Penedès (formada pels grups ADEMA-Sant Sadurní, Col·lectiu Ecologista Bosc Verd-Alt Penedès, AVET de Torrelavit, Plataforma Ciutadana per a la Salut i el Medi Ambient dels Monjos, Grup de Medi Ambient de Subirats, ADARM de Sant Pere de Riudebitlles i el GEVEN-Baix Penedès), amb el suport de la Plataforma Aturem Can Joncoses de Gelida i el Col·lectiu d'Afectats per la Zona Industrial de Serra de Baix de Sant Martí Sarroca, van presentar a tots els ajuntaments de la comarca de l'Alt Penedès i al Consell Comarcal de l'Alt Penedès una moció en què es demanava als ens locals de la comarca l'establiment d'una moratòria urbanística provisional a l'aprovació i creació de més polígons industrials, de noves infraestructures i d'altres projectes que poguessin afectar directament el territori.

La demanda de moratòria provisional, que va rebre el suport de diversos grups i entitats de la comarca, des d'agrupacions ecologistes i culturals fins a grups d'empresaris vitivinícoles, tenia l'objectiu d'evitar processos irreversibles al territori mentre s'iniciaven els treballs de redacció d'un pla director.



La preservació dels valors del paisatge del Penedès és un dels aspectes destacats del pla director territorial de l'Alt Penedès. A la imatge, en primer terme un sector del municipi de l'Arboç (Baix Penedès) i, al fons, els municipis de Castellet i la Gornal, Santa Margarida i els Monjos i Vilafranca del Penedès. (Alt Penedès) (Foto: Tarroja)

Poc després, el Consell Comarcal de l'Alt Penedès va aprovar amb la unanimitat de tots els grups polítics la moratòria urbanística a tots aquells projectes que poguessin tenir un impacte sobre el medi de l'Alt Penedès. El Consell Comarcal no era l'administració competent per declarar la moratòria urbanística i aquesta es va fer efectiva, amb alguna excepció, gràcies al consens dels diversos ajuntaments i als diferents agents socials que l'havien promogut. La moratòria urbanística havia de permetre consensuar el model territorial, redactar el pla director de la comarca i revisar els plans generals municipals per adaptar-los al futur pla director que s'elaboraria en paral·lel al Pla territorial parcial de l'àmbit metropolità.

Inici dels treballs de redacció del Pla director de l'Alt Penedès

La redacció del Pla director va anar a càrrec del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, del Consell Comarcal de l'Alt Penedès i d'una comissió tècnica formada pels ajuntaments, entitats i agents socials de la comarca. El Pla director havia de definir les directrius per a un creixement de la comarca que fes compatible els nous usos industrials i residencials amb el manteniment dels sòls agrícoles i que donés resposta a les necessitats territorials actuals i futures de l'Alt Penedès. Els objectius de redacció del Pla definien el model futur a partir de la idea d'un model d'equilibri entre el creixement, l'economia i la qualitat de vida i feien atenció als possibles creixements sobtats, tant demogràfics com econòmics, o a la priorització del sector residencial en detriment dels sectors productius que es definien com aquells que haurien de garantir el futur de la comarca.

El procés previ a la redacció del futur pla director, iniciat el 2002, fou l'elaboració, per part de la Secretaria per a la Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, d'una diagnosi que analitzava les principals característiques físiques i ambientals de la comarca.

La diagnosi de la comarca

El mes d'abril del 2003 fou presentada la diagnosi al Consell Comarcal de l'Alt Penedès i als ajuntaments i diverses entitats de la comarca. Les principals conclusions de la diagnosi feien



El conflicte d'usos entre les activitats logístiques, les infraestructures i la vinya va empènyer els actors socials a impulsar el pla director territorial de l'Alt Penedès. A la imatge, de primer pla a fons: l'autopista A-7, les instal·lacions de TNT al parc logístic del Penedès (Subirats), les obres del FAV i els magatzems de Mercadona (Sant Sadurní d'Anoia). (Foto: Tarroja)

referència a l'evolució dels usos del sòl, al creixement demogràfic de la comarca, al posicionament respecte dels eixos de comunicació, a la mobilitat i a les tendències ocupacionals. Els treballs preliminars de presentació del Pla director esmentaven el repte de contenir la pressió industrial, urbanística i demogràfica de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que la comarca suportava.

La premsa es va fer ressò, durant el darrer any, de la proliferació de polígons industrials i altres intervencions que evidenciaven la prolongació de la influència de l'àrea metropolitana.

El estudis presentats descrivien la comarca de l'Alt Penedès com un territori pla on un 64% tenia un pendent inferior al 20%. Segons les dades del 1997, la vinya ocupava a la comarca 23.103 ha, el 39% de la superfície total, i els sòls forestals, 27.843 ha, és a dir, un 47%. Les superfícies urbanitzades sumaven el 7%. L'Alt Penedès era, segons el treball de diagnosi, la comarca de l'àmbit metropolità amb el percentatge més alt de superfície agrícola.

Des de la perspectiva del planejament, el conjunt dels sòls urbans i urbanitzables també sumaven el 7% de la superfície comarcal, mentre que aquest percentatge era del 20% en el conjunt de les comarques metropolitanes i del 5% en el total de Catalunya. L'estudi va destacar que al llarg dels darrers deu anys s'havia intensificat notablement l'activitat urbanística i constructiva: s'havien desenvolupat cinquanta-tres sectors de sòl urbanitzable, vint-i-vuit d'ús residencial, vint-i-tres d'ús industrial i dos d'ús mixt. Es van comptabilitzar 2.118 activitats periurbanes en sòl no urbanitzable que ocupen 1.100 ha més i que en general no tenen la integració desitjada en el paisatge. Només un 6% dels espais oberts de la comarca formaven part de les superfícies incloses al PEIN (Pla d'Espais d'Interès Natural).

L'estudi esmentava que l'Alt Penedès produïa el 99% del cava català i conservava un entorn de característiques rurals coherent, on la xarxa de camins rurals i ramaders articulaven els sòls dels espais oberts. Les dues unitats de paisatge més significatives eren la de la plana central, caracteritzada per la vinya i per ondulacions suaus del terreny, i la de l'eix Bitlles-Anoia, amb un relleu més marcat, solcat per cursos intermitents d'aigua. Aquestes dues grans unitats també es corresponien, a grans trets, amb els dos sistemes urbans que gravitaven a l'entorn de Vilafranca del Penedès i Sant Sadurní d'Anoia.

El període 1996-2000 es va presentar caracteritzat per una acceleració del creixement demogràfic, superior a la dinàmica del conjunt metropolità, amb uns augments entorn de les 2.000 persones anuals que provenien principalment de la resta de Catalunya. Sant Sadurní i Vilafranca concentraven el 41% de la població. El creixement s'havia concentrat als municipis propers al Baix Llobregat i als que estaven més ben connectats als grans eixos de comunicacions. En alguns municipis es detectava que el creixement demogràfic mantenia una relació amb la transformació de segones residències a primeres. L'anàlisi de les tendències ocupacionals dels diferents sectors econòmics feia evident el fort component agrícola, atès que una part dels llocs de treball del sector industrial pertanyia a l'agroindústria, per bé que el sector serveis també participava en la creació de llocs de treball.

Les conclusions presentades insistien en la posició estratègica de la comarca, situada en l'eix entre el sud peninsular i Europa, pròxima a Barcelona, el Vallès i el Baix Llobregat. Es constatava que aquesta posició i la diferència de preus del sòl

en comparació amb els àmbits metropolitans veïns feia que la comarca fos percebuda com un lloc d'inversió preferent per a molts promotors. Els tres grans eixos de comunicació viària cap a l'exterior eren l'A-7, la N-340 i el ferrocarril. La carretera Manresa-Igualada-Vilafranca–Vilanova i l'eix del riu de Bitlles estructuraven l'interior de la comarca que també tenia una xarxa radial en relació amb Vilafranca. Entre els viatges de mobilitat obligada que la comarca generava cap a l'exterior, més d'un 50% tenien el Barcelonès per destí i un 67% es realitzaven amb transport col·lectiu.

La diagnosi fa aparèixer les primeres propostes de creixement futur per a la comarca

Per una banda, el mes d'abril, el conseller de Política Territorial, Felip Puig, va declarar que l'Alt Penedès era una de les comarques de Catalunya amb més bones condicions per incorporar part de les necessitats de creixement que tenia l'àmbit metropolità, tot constatant que les comarques del Baix Llobregat, el Vallès o el Maresme, ja n'haurien assolit el límit. Segons el conseller, calia que la segona corona pogués conduir les pressions assegurant-ne l'equilibri i que el nou Pla director i el Pla territorial parcial metropolità fossin les eines que ho permetessin.

Angèlica Rodríguez (Convergència i Unió), presidenta del Consell Comarcal de l'Alt Penedès fins a mitjans de l'any 2003, defensava també que la comarca no podia renunciar a les transformacions, ja que això perpetuaria el fet que fos una de les comarques catalanes amb menor creixement. Afirmava que s'hauria de trobar la fórmula perquè els pagesos poguessin preservar les vinyes, la indústria trobés el seu lloc i el paisatge no en resultés afectat. La seva proposta es fonamentava en la idea que l'Alt Penedès esdevingués durant els propers anys un punt d'atracció per als turistes que es concentren a Barcelona, al Garraf i a la zona del Tarragonès i el Baix Penedès, sense que això impliqués haver de fer grans infraestructures, tot imitant el model francès, segons el qual el vi i el cava es converteixen en elements d'atracció.

Per altra banda, els sindicats agraris Unió de Pagesos (UP) i Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya (JARC) també van crear l'associació de caire conservacionista Terra Vitium. Terra Vitium va contribuir a crear una altra associació que unia diferents agents de la comarca: Marca Penedès, l'objectiu de la qual era potenciar i preservar el paisatge agrari de la comarca.

L'Associació per al Desenvolupament de l'Ecoparatge de la Marca Penedès proposava un model territorial on el Penedès esdevindria el camp de Barcelona. Proposaven basar el model territorial en la vinya, com a senyal d'identitat i referent patrimonial, per poder crear projectes que permetessin mantenir el paisatge sense renunciar al benestar, al creixement econòmic i al desenvolupament industrial. Marca Penedès treballava amb diversos objectius: reclamar l'aplicació del Conveni Europeu del Paisatge ratificat pel Parlament de Catalunya el 2001 i de l'Agenda 21, presentar la candidatura de Marca Penedès davant la UNESCO per aconseguir tenir un espai agrícola reconegut com a patrimoni cultural mundial, garantir la producció agrícola integrada i la qualitat de la verema, garantir la conservació d'espais silvestres i restes històriques així com elaborar estratègies per apropar la població a l'agricultura.

La Patronal del Vi del Penedès (Uvipe) també volia frenar els impactes que els grans polígons industrials creaven al paisatge agrari. Per aquest motiu va acordar col·laborar amb l'Ajuntament de la Granada per accelerar el desenvolupament d'una actuació d'integració paisatgística del polígon industrial del municipi, un dels que tenien major impacte visual a la zona.



L'Alt Penedès s'ha integrat progressivament a les dinàmiques metropolitanes de Barcelona i acull, cada cop més, activitats industrials i logístiques. A la imatge un sector del municipi de Gelida. (Foto: Tarroja)

Es reprenen els treballs de redacció del Pla director

El mes de setembre, el nou govern del Consell Comarcal de l'Alt Penedès, constituït pel Partit dels Socialistes de Catalunya i Esquerra Republicana de Catalunya, es va reunir per primera vegada amb els tècnics municipals d'Urbanisme per emprendre novament la redacció de l'estudi del Pla director. El nou president del Consell Comarcal, Lluís Valls, va iniciar un seguit de reunions amb tots els alcaldes de la comarca per conèixer els problemes i les necessitats de cada municipi i començar a establir les bases sobre el model territorial que necessitava desenvolupar l'Alt Penedès. El nou govern del Consell va declarar que es proposava començar de nou els treballs de redacció del Pla director i que aquest seria un dels temes prioritaris del nou govern. El pacte entre el PSC i ERC va incorporar el compromís de defensar el pes del sector vitivinícola a la comarca. Tanmateix, per a Lluís Valls, no es podia, però, deixar de banda el fet que l'Alt Penedès, situat entre l'Àrea Metropolitana de Barcelona i el Camp de Tarragona, estava rebent pressions que generarien un fort impacte tant des del punt de vista econòmic com ambiental.

Al novembre, representants del nou Consell Comarcal i del Departament de Política Territorial es van reunir, per primer cop amb la finalitat d'establir les línies de treball de la Comissió de Seguiment del Pla director. Segons els membres de la Comissió, el document tindria dues prioritats: per una banda, establir la capacitat d'acollida de població i d'activitat (econòmica, industrial) del territori de l'Alt Penedès. Això serviria per fer una previsió de la quantitat de sòl urbanitzable, industrial i agrari necessari. I, per l'altra, es proposaria delimitar uns espais que podrien ser protegits tant pel seu interès natural com agrícola.

A la darreria del 2003 el Pla director de la comarca de l'Alt Penedès era en procés d'elaboració i se'n podia consultar la diagnosi.

Més informació:

www.ccapenedes.com/prespd.htm

MTL i MHC

92 Pla Director de les Activitats Industrials i Turístiques del Camp de Tarragona



S'aprova el Pla director de les activitats industrials i turístiques del Camp de Tarragona amb l'objectiu d'ordenar el territori i facilitar la coexistència del sector turístic i de la indústria química.

El desembre del 2002, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, Felip Puig, va encarregar a la Direcció General d'Urbanisme l'elaboració d'un pla director que coordinés l'existència sobre el territori de les dues activitats econòmiques amb més pes a les comarques de Tarragona: la indústria química i el sector turístic. En aquest sentit, el 17 de gener de 2003 es va signar un primer acord entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, el Departament de Treball, Indústria, Comerç i Turisme i els ajuntaments de la zona, pel qual s'acordava l'elaboració d'aquest pla. El 21 de maig els dos departaments, ajuntaments i representants dels dos sectors van signar el document que incloïa la informació bàsica del Pla director.

L'àmbit concret d'actuació es localitzava a les comarques del Baix Camp i el Tarragonès, concretament als municipis de Reus, Constantí, el Morell, els Pallaresos, Perafort, la Pobla de Mafumet, Salou, Tarragona, Vilallonga del Camp i Vila-Seca, amb una extensió total de 109,77 km² i un horitzó de deu anys.

El Pla hauria de permetre una ordenació del territori que fes possible la convivència entre els dos sectors. Pel que fa a la indústria química, s'assenyalava que les activitats en el polígon es desenvoluparien d'acord amb el planejament vigent dels ajuntaments de Tarragona, Vila-Seca i Reus. En relació amb el sector turístic, se sobreentenia que el planejament vigent ja determinava l'àrea d'ocupació, concentrada bàsicament a la zona litoral, i que preveia un desenvolupament i una extensió que haurien de tenir en compte altres activitats desenvolupades en el territori. També s'especificava la creació d'un espai paisatgístic diferenciador entre les tres principals activitats que es realitzaven al Camp de Tarragona: turística, industrial i residencial.

Aprovació del Pla

El 31 de juliol de 2003 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va aprovar el Pla director de la indústria i turisme de Tarragona.

El Pla delimitava els terrenys d'ocupació i d'expansió de les indústries químiques i al mateix temps proposava la remodelació de la xarxa ferroviària i viària, per situar lluny de l'àrea turística de Tarragona el trànsit de mercaderies perilloses. Comprenia els assentaments sud i nord de la indústria química situats a la dreta del Francolí, el centre recreatiu i turístic Universal Mediterrània-Port Aventura i el Port de Tarragona, a més de totes les àrees complementàries i de transició entre els esmentats assentaments. El Pla limitava el creixement del polígon nord, que només es podria desenvolupar en funció del Pla general del Morell. Pel sud, podria créixer 200 hectàrees, vint més que les que es proposaven inicialment, referents a terrenys que encara estaven pendents de ser ocupats. Aquest punt va ser un dels més polèmics i un dels que va generar més discussions abans no va ser aprovat.

Les al·legacions

En aquest sentit, i després de posar el Pla a disposició pública, es van estudiar les quaranta-tres al·legacions presentades, vint-i-vuit de les quals provenien de l'Associació d'Empresaris de la Indústria Química de Tarragona (AEQT). Tanmateix, els principals retocs s'emmarcaven en dos eixos: el primer feia referència als accessos i el segon, a les franges de protecció del polígon sud. En relació amb els accessos, es van fixar tres únics punts d'accés al polígon sud: la variant de Bellissens (extrem sud), la cruïlla entre la nova N-340 i la carretera de la Pineda i l'autovia de Salou. Pel que fa al polígon nord, s'hauria d'incorporar un enllaç entre l'extrem sud del polígon i la nova N-240. Pel que fa a les franges de protecció per ponent, es mantenia la franja de protecció de 100 metres d'Universal Mediterrània-Port Aventura i es preveia desdoblar la carretera de la Pineda. Segons el delegat de la Generalitat a Tarragona, Cèsar Puig, el Pla obria una nova cultura de planificació i de relació entre els sectors químic i turístic.

Tanmateix, el grup ecologista Gepec-Ecologistes per Catalunya també va presentar al·legacions referents al Pla. Demanaven que es fixessin zones d'espai lliure, i que es creés un parc agrari per protegir la vall del Francolí; també demanaven que es fes una auditoria ambiental, que s'implantés la directiva Seveso II i que el Pla tingués en compte les 120 hectàrees de zones humides que separen el cap de Salou de la desembocadura del Francolí. Segons els ecologistes, el Pla no incorporava mesures o criteris ambientals.

Altres plans per a les comarques del Camp de Tarragona

Paral·lelament a l'aprovació del Pla director, es va revisar el Plaseqta (Pla d'emergència exterior del sector químic de Tarragona), instrument bàsic de gestió del risc químic, aprovat el 1998. En la mateixa línia d'actuació s'estava elaborant el PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA [98], l'aprovació del qual es preveia per a principis del 2004. L'objectiu d'a-

quest pla era determinar les necessitats del territori en matèria d'infraestructures i sistemes urbans. També es trobava en procés de revisió el Pla d'ordenació urbanística municipal de Tarragona.

Tant el Pla director com el Plaseqta incorporaven les novetats derivades de l'aplicació de la directiva europea Seveso II, relativa als riscos de les fàbriques que treballen amb substàncies perilloses. La incorporació més important fou la introducció del concepte *efecte dòmino*, derivat d'un estudi que determinava quins efectes globals, en el conjunt de la indústria i complex químic, podria tenir un accident en la indústria.

Paral·lelament, des de la Universitat Rovira i Virgili, i promogut per la Generalitat de Catalunya, es va estar realitzant durant el 2003 un mapa d'olors d'origen industrial (CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA AL CAMP DE TARRAGONA [37])per ajudar a delimitar els límits de creixement i d'expansió de la indústria química.

Més informació:

www.gencat.net/ptop/plans/pdu.htm

AJF

93 Pla director de la Vall d'Hebron



L'Ajuntament de Barcelona presenta el projecte inicial del Pla director de la Vall d'Hebron. El Pla, basat en tres eixos de treball, preveu convertir l'avinguda de l'Estatut en un focus d'activitat urbana, rebaixar la pressió urbanística al Parc de Collserola i millorar els espais públics.

Després de fer públic, l'abril del 2000, un primer avenç dels continguts del Pla director dels entorns de la ronda de Dalt i la Vall d'Hebron, al districte d'Horta-Guinardó, l'Ajuntament de Barcelona va presentar el febrer del 2003 el projecte inicial del Pla director de la Vall d'Hebron. El Pla director proposava un seguit d'actuacions urbanístiques, en matèria d'equipaments, xarxa viària i planejament, agrupades en tres grans eixos.

La dinamització de l'avinguda de l'Estatut com a nou eix comercial i d'activitats del barri

Pel que fa a la transformació urbana, el Pla director de la Vall d'Hebron preveu edificar uns cent trenta habitatges i construir nous espais per a oficines i comerços al voltant de l'avinguda de l'Estatut, a fi d'augmentar-hi la presència del sector terciari que dinamitzi econòmicament i socialment aquest espai, el qual actualment funciona com un dels principals eixos viaris del barri i com a connector entre la ronda de Dalt i el Túnel de la Rovira. Es preveu, també, traslladar el Mercat de la Teixonera a la Llosa, per millorar així l'accessibilitat a l'equipament.

La millora de la protecció del vessant barceloní del Parc de Collserola

El segon eix de treball del Pla director de la Vall d'Hebron proposa, entre altres modificacions del PGM, disminuir la pressió urbana als límits del Parc de Collserola i prolongar la carretera de les Aigües perquè esdevingui un veritable passeig de cornisa en tot el vessant barceloní de la Serra. Per tal de fer-ho possible, es reajustaran, en col·laboració entre els serveis tècnics del Consorci del Parc de Collserola i els de l'Ajuntament de Barcelona, els límits del Parc i també les qualificacions urbanístiques de la franja perimetral. Alhora, s'habilitarà un nou accés al Parc a partir de les noves cotxeres de Transports Metropolitans de Barcelona, situades al marge de la carretera d'Horta a Cerdanyola.

La creació de nous espais públics i la millora dels accessos ja existents

En tercer lloc, el Pla preveu la reordenació dels espais públics del barri tot creant-ne de nous i millorant els ja existents. En la mateixa línia de col·laboració entre l'Ajuntament de Barcelona i el Parc de Collserola, la franja urbana contigua a Collserola donarà lloc a la creació de nous espais públics de transició entre la ciutat i el parc, guanyant, d'una banda, espai públic urbà i reordenant, de l'altra, els usos i els accessos a l'àrea sotmesa al Pla especial de protecció del Parc de Collserola. En la mateixa línia, el Pla preveu obrir i millorar l'accessibilitat als espais lliures situats en els grans equipaments del barri, com ara el Parc de les Heures, que per la morfologia que té o el tractament arquitectònic que ha rebut, impedeixen un ús lliure dels espais. La construcció d'escales mecàniques en els vessants amb més pendents i l'eliminació de tanques i barreres en els grans complexos d'equipaments seran algunes de les actuacions orientades a millorar l'ús dels espais públics del barri.

Per la seva banda, l'Associació de Veïns de la Vall d'Hebron va manifestar el seu acord amb el Pla director i es va declarar satisfeta per la millora dels equipaments previstos. La mateixa associació va mostrar, però, els seus dubtes respecte de l'emplaçament definitiu dels nous habitatges previstos, i no es descartava la presentació d'al·legacions en cas que aquests habitatges ocupessin finalment zones actualment utilitzades com a zona verda.

Cap referència al Túnel d'Horta i al nou emplaçament del mercat dels Encants

Un altre aspecte remarcable del Pla director de la Vall d'Hebron és l'absència de determinacions pel que fa al trasllat del mercat dels Encants –situat encara al voltant de la PLAÇA DE LES GLÒRIES [99]–, o als espais del barri que ocupa la fira del vehicle d'ocasió, tot i que fonts municipals van declarar, en el marc de les negociacions amb l'Associació de Veïns, que el mercat no es traslladaria al barri.

Més important per als interessos del barri és la possible construcció de L'AUTOVIA HORTA-CERDANYOLA [10]. Aquesta infraestructura viària, prevista al PGM, rep el rebuig de l'Associació de Veïns de la Vall d'Hebron i el de nombroses associacions i col·lectius del barri. Des de la Generalitat de Catalunya, s'estudiaven, a la darreria del 2003, els diferents escenaris possibles que havien de permetre prendre'n una decisió definitiva. El Pla director de la Vall d'Hebron no preveia cap d'aquestes possibilitats en no disposar de competències en matèria de xarxa viària bàsica.

Més informació:

www.linuxbcn.com/favb/pdfs/carrer_85/85_25.pdf

JBL

Pla director de mobilitat i d'ordenació de sòls del Maresme

94



La Comissió Tècnica del Pla de mobilitat i d'ordenació del territori del Maresme presenta el seu document de conclusions i propostes, previ a l'elaboració del Pla. Paral·lelament també s'han presentat dos estudis referents a la mobilitat i les infraestructures de transport a la comarca.

El 12 de setembre de 2002 es va constituir la Comissió Tècnica del Pla director de mobilitat i d'ordenació dels sòl del Maresme, formada per representants del Departament de Política Territorial i Obres Públiques i del Consell Comarcal del Maresme. L'objectiu de la Comissió era elaborar el Pla de mobilitat i d'ordenació de sòls del Maresme. El mes de setembre del 2003, la Comissió Tècnica va lliurar el document de Conclusions i propostes per el Pla de mobilitat i d'ordenació de sòls del Maresme.

El document de conclusions i propostes

El document de Conclusions i propostes de la Comissió Tècnica del Pla de mobilitat i d'ordenació dels sòls del Maresme defineix tres sistemes urbans o àmbits funcionals diferenciats a la comarca: el Baix Maresme, el Maresme Central i l'Alt Maresme. Aquest últim estaria format per dos subàmbits, Alt Maresme sud i la vall de la Tordera.

El primer apartat del document fa referència als espais amb valor ambiental i continuïtat dels sistemes d'espais lliures, amb especial incidència als espais agrícoles. El document proposa redactar per a cada sistema urbà un pla especial de l'espai agrari amb l'objectiu de garantir-ne la continuïtat d'usos i la preservació i l'ordenació de la possible transformació en sòl urbà. En aquest apartat també es parla de la dinàmica litoral, on es destaca el fet que bona part dels 50 km de façana litoral de la comarca són platges. Es proposen obres de defensa amb espigons i l'aportació periòdica de sorra per pal·liar les pèrdues que sovint pateixen les platges.

L'apartat que fa referència als desenvolupaments urbans analitza l'evolució demogràfica de la comarca, l'ocupació de sòls per urbanització, la dinàmica d'execució dels sectors de sòl urbanitzable del planejament dels darrers deu anys i la construcció. Conclou presentant una hipòtesi de necessitats de sòl i una proposta d'ocupació del territori basada en la transformació i millora urbana del sòl urbà existent per a les tres zones de la comarca.

El tercer apartat del document fa referència a les infraestructures de mobilitat viàries i ferroviàries. En aquest apartat la Comissió Tècnica defineix que la comarca «requereix un canvi de model territorial pel que fa a la mobilitat», on «la morfologia del terreny, la forta dinàmica d'ocupació residencial i d'activitats que s'hi desenvolupa fan que la implantació d'aquestes infraestructures sigui delicada». En aquest sentit el nou model de mobilitat, segons la Comissió tècnica del Pla, «ha de traslladar l'eix del corredor per una zona més descongestionada que la façana litoral i més centrada i accessible respecte a la distribució actual de la població de la comarca». De manera immediata proposa millores a la xarxa actual de la costa, a curt termini fins al 2010, i preveu la tercera via del Baix Maresme entre Montgat i Mataró i també el desdoblament de la línia entre Arenys i Tordera, dues actuacions que ja es troben recollides en el Pla director d'infraestructures (PDI) elaborat per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM). El Pla dóna un tractament específic a l'àrea de la Tordera i proposa un pla director perquè es tracta «d'un punt del territori singular». A mitjà termini i en l'horitzó del 2026, es preveu una nova línia per l'interior i la nova línia Mataró-Granollers que formaria part de l'arc ferroviari català de connexió de diverses ciutats de la regió metropolitana.

Per últim, en el mateix apartat de mobilitat s'incorpora el vot particular dels representants d'Iniciativa per Catalunya-Els Verds (ICV), amb esmenes puntuals que fan referència a la xarxa ferroviària i a la xarxa viària.

Dos estudis sobre mobilitat al Maresme

En paral·lel, durant el 2003 es van presentar dos estudis referents a la mobilitat de la comarca. El primer, elaborat pel Consell Comarcal del Maresme es va anomenar Posicionament del Consell Comarcal del Maresme sobre la mobilitat i les infraestructures a la comarca del Maresme. El segon d'aquests estudis, encarregat des del Consell Comarcal del Maresme a l'agència Barcelona Regional sobre Les infraestructures de transport al Maresme, va ser presentat el mes de juliol del 2003.

Els estudis coincideixen amb el Pla de mobilitat i d'ordenació dels sòls del Maresme en la necessitat de millorar la mobilitat i la capacitat de les infraestructures de la comarca per garantir un model de creixement territorial sostenible i planificat, encara més tenint en compte que els últims anys la comarca ha experimentat un augment de població molt important que ha anat acompanyat d'un increment del parc de vehicles privats.

Més informació:

www.gencat.net/ptop/plans/descarrega/plamobilitat.pdf
www.ccmaresme.es

AJF

95 Pla director territorial de l'Empordà



S'inicien els estudis de diagnosi previs a la redacció del Pla director territorial de l'Empordà. El Pla director territorial ha estat reivindicat repetidament per les entitats socials i grups ecologistes de l'Empordà com a instrument de coordinació davant les fortes transformacions territorials i urbanístiques dels darrers anys i en previsió de les importants infraestructures previstes.

Des dels anys seixanta el territori i el paisatge de les comarques de l'Alt i el Baix Empordà i especialment l'àmbit litoral de la Costa Brava han experimentat una important transformació protagonitzada fonamentalment per l'augment de la construcció en relació amb el turisme i les segones residències.

El setembre del 2002 es va signar el Conveni per a l'elaboració del Pla director territorial de l'Empordà

El 27 de setembre de 2002, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig, va signar a Empúries un conveni amb els presidents dels consells comarcals de l'Alt i el Baix Empordà, Jordi Cabezas i Josep Sala, per a elaborar el Pla director territorial d'ambdues comarques. L'objectiu era coordinar l'ordenació urbanística dels seus municipis i donar respostes concertades amb els ajuntaments a les qüestions més importants i crítiques del futur d'un territori amb un gran pes dins del sector turístic. Així els consells comarcals participarien en la formulació del pla territorial que es portava a terme des del Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

El 2003, entitats com Salvem l'Empordà i especialistes i fòrums d'experts com els promotors del DEBAT COSTA BRAVA [38] van destacar l'elevat ritme de construcció i transformació territorial que els darrers anys patia l'Empordà, amb un significatiu creixement demogràfic i la previsió d'importants infraestructures. Al març, per exemple, la Plataforma Salvem el Crit va presentar una instància al Departament de Medi Ambient i a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona per reclamar que s'aturés el projecte d'urbanització d'un àmbit de Mont-Ras inclòs dins de l'ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE CASTELL-CAP ROIG [41] (Palamós). Poc després el Grup de Defensa del Montgrí va demanar a la Direcció General de Patrimoni Cultural de la Generalitat de Catalunya el tancament de la pedrera de Can Blanc, a Ullà (Torroella de Montgrí i l'Estartit) perquè consideraven que implicava una important agressió per a l'ambient, el paisatge i el patrimoni cultural. Entretant continuaven les mobilitzacions contra la urbanització de cap Ras (Llançà), el CAMP DE GOLF I LA URBANITZACIÓ DE VILANERA [16] (l'Escala), la marina de la URBANITZACIÓ DE FLUVIANÀUTIC [122] (Sant Pere Pescador), el Pla d'ordenació urbana del Port de la Selva i la urbanització parcial de cala Tamariua, entre d'altres.

En aquest context, diferents grups ecologistes i entitats de caire cívic van demanar una moratòria temporal pel que fa a l'aprovació de projectes que poguessin provocar un fort impacte ambiental, mentre es redactava i es definia el Pla director territorial.

Manifestació a Barcelona per demanar el Pla director territorial

El 23 de març la plataforma Salvem l'Empordà es va manifestar a la plaça Sant Jaume de Barcelona reclamant atenció a les fortes transformacions territorials a què estava sotmesa la comarca. La principal demanda que feien era la declaració d'una moratòria urbanística parcial que permetés l'elaboració i la redacció definitiva del Pla director territorial de l'Empordà. La manifestació, que va sortir amb tren des de Port Bou recollint passatgers per les comarques de Girona, va arribar a Barcelona cap el migdia i va concentrar més d'un miler de persones.

La plataforma Salvem l'Empordà va néixer el 2002 a partir d'una reunió extraordinària de la junta de la Institució Alt-empordanesa per a la Defensa i l'Estudi de la Natura, l'IAEDEN, en què es va presentar una llarga relació de projectes previstos a la comarca: urbanitzacions com la de Fluvianàutic, granges porcines, granges marines, un aeròdrom, el possible transvasament del Roine, la LÍNIA ELÈCTRICA SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXÀS [72], el projecte de noves CENTRALS EÒLIQUES A L'ALT EMPORDÀ [28], el traçat del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [60 i 61] i altres. L'IAEDEN, per les limitacions de recursos humans i econòmics que patia, va demanar la participació de la societat per mitjà del que va anomenar una «crida urgent en defensa de l'Empordà».

El 14 de juny de 2002, com a resposta a aquesta crida, es va crear la plataforma Salvem l'Empordà organitzada en quatre comissions fixes i una assemblea setmanal que coordina i es reuneix des d'aleshores cada divendres de manera itinerant per la comarca. Les comissions fixes són la comissió tècnica legal, que treballa les qüestions jurídiques, la de difusió, encarregada de comunicar les activitats de la plataforma, la comissió d'accions i l'equip econòmic.

La plataforma Salvem l'Empordà, que va realitzar diversos actes durant el 2003, reclamava en el seu manifest una moratòria parcial per als projectes més insostenibles i que el Pla director territorial es redactés a partir de criteris socials, econòmics, paisatgístics i culturals que garantissin la sostenibilitat de la comarca per a les futures generacions.

El mes d'octubre la plataforma Salvem l'Empordà va organitzar junt amb altres entitats i plataformes la TROBADA D'ENTITATS

EN DEFENSA DEL TERRITORI [119] que va fer públic un manifest anomenat DECLARACIÓ DE FIGUERES en què també es demanava l'aplicació d'instruments de planificació territorial supramunicipals, com els plans directors, per a garantir un model territorial compacte i sostenible i una moratòria urbanística a la franja litoral.

Estava previst que el Pla director territorial de l'Empordà es presentés el mes de juliol del 2003. Tanmateix, el 2003, el Pla encara es trobava en fase d'elaboració dels estudis de diagnosi. A la darreria d'any es preveia que els treballs de progrés d'aquest document es podrien presentar als consells comarcals a començament de juny del 2004 a fi de tenir-los definitivament preparats per a la darreria d'any.

Més informació:

www.gencat.net/ptop/plans/index.htm#pd
www.salvem-emporda.org/

AJF i MHC

96 Pla estratègic metropolità de Barcelona



El 10 de març de 2003 s'ha aprovat el 1r Pla estratègic metropolità de Barcelona. Aquest Pla té com a missió proposar, en un marc de cooperació pública i privada i intermunicipal en què participin els agents econòmics i socials de la regió, els processos de transformació necessaris a l'àrea metropolitana de Barcelona que permetin orientar el desenvolupament econòmic i social d'aquest territori i la constant regeneració del seu potencial de creixement.

Aquesta iniciativa va ser impulsada per l'Associació del Pla estratègic metropolità, associació de dret privat sense ànim de lucre que es va constituir l'any 1988 amb la participació de l'Ajuntament de Barcelona, la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, el Cercle d'Economia, Foment Nacional del Treball, els sindicats Comissions Obreres i Unió General de Treballadors, la Universitat de Barcelona, la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, la Fira de Barcelona, l'Autoritat Portuària de Barcelona i el Consorci de la Zona Franca.

L'any 2002 l'Associació es va ampliar amb la incorporació de trenta-sis municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona.

La voluntat del Pla estratègic metropolità era unir esforços i estratègies entre tots els municipis de l'àrea metropolitana perquè aquests, la majoria dels quals ja disposaven d'un pla estratègic de ciutat, consensuessin una estratègia conjunta de desenvolupament. Segons el document aprovat el dia 10 de març, el Pla tenia com a missió proposar, en un marc de cooperació pública i privada i intermunicipal en què participessin els agents econòmics i socials, els processos de transformació que es necessiten a l'àrea metropolitana de Barcelona per orientar el desenvolupament econòmic i social d'aquest territori i la constant regeneració del potencial de creixement.

El 1r Pla estratègic metropolità es va estructurar sobre la base de tres vectors d'actuació:

– Desenvolupament econòmic basat en criteris sostenibles i d'ocupació

– Cultura de la convivència, la cohesió social i la cooperació

– Model territorial i de mobilitat

El vector de desenvolupament del model territorial i de mobilitat va agrupar una sèrie d'objectius i de propostes relacionades amb el territori i amb el desplegament d'alguns dels elements d'ordenació territorial i urbana, tot incidint especialment en l'habitatge, el transport i la preservació del territori i el medi ambient.

Segons el Pla estratègic metropolità les propostes de desenvolupament d'un model territorial per a l'àrea metropolitana de Barcelona passaven per una sèrie d'objectius:

– Mantenir i potenciar la capacitat residencial de les àrees urbanes perquè puguin acollir la màxima proporció de la demanda de nous habitatges que es preveu per al proper decenni sense produir una densificació no desitjable.

– Corregir la tendència a la segregació espacial en àrees d'habitatge i en àrees d'activitat econòmica especialitzades que dificulten la cohesió social i augmenten la necessitat de desplaçaments.

– Augmentar notablement la proporció d'habitatges de protecció oficial, especialment de lloguer.

– Assolir una correcta integració de les famílies immigrades a les noves àrees urbanes i també a les velles amb l'objectiu de facilitar el manteniment de la cohesió social.

– Assolir una dotació d'infraestructures i serveis de transport públic que constitueixi el mitjà principal de transport de persones en l'aglomeració central metropolitana, que esdevingui a més el factor bàsic de vertebració de l'àmbit regional metropolità i que estableixi bones connexions amb les ciutats de les comarques centrals i amb Girona, Tarragona i Lleida.

– Proveir el port i la Zona d'Activitats Logístiques d'una connectivitat ferroviària correcta que en satisfaci la funcionalitat i eviti l'increment de trànsit pesant per carretera.

– Implantar models de gestió autònoms més eficients en les infraestructures portuàries i aeroportuàries.

– Incorporar a les definicions de les estratègies urbanes i territorials els requeriments de la logística de distribució de mercaderies.

– Posar al dia la xarxa secundària de carreteres mitjançant les millores de traçat, secció i pavimentació necessàries per a satisfer adequadament les necessitats de la circulació i minimitzar l'ús inadequat de les autopistes per a trajectes de curta distància.

– Assolir un grau suficient de coherència territorial en els planejaments urbanístics dels municipis, en especial pel que fa a la previsió d'espais per a habitatge i activitat econòmica, amb l'objectiu de satisfer d'una manera eficient les necessitats globals i de crear les condicions per a una disminució de la mobilitat obligada, especialment pel que fa al vehicle privat.

– Compatibilitzar la satisfacció de les necessitats de creixement de les àrees urbanes i de construcció de noves infraestructures amb la preservació dels valors naturals, paisatgístics i culturals del territori.

Un cop definits els objectius del pla i aprovat el primer document, la Comissió d'Estratègia del Pla va obrir, el mes de juliol, un procés de participació ciutadana en línia en què cridava la societat civil perquè aportés idees sobre les mesures estratègiques que cal adoptar en relació amb els temes abans esmentats.

Amb el compromís assumit pel nou govern tripartit de la Generalitat de Catalunya de reactivar la redacció dels diferents plans territorials parcials a Catalunya, entre els quals hi ha el Pla territorial metropolità, i la possibilitat de dotar l'àrea metropolitana de Barcelona d'un nou mecanisme de govern supramunicipal, el Pla estratègic metropolità, a la darreria d'any, estava en fase d'adaptació i d'adequació a les noves iniciatives que en aquest sentit s'havien formulat a L'ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA D'ESQUERRES [5].

Més informació:

www.bcn2000.es/

JBL

97 Pla hidrològic nacional



L'any 2003 ha estat l'any de l'aprovació del projecte i de la Declaració d'impacte ambiental del transvasament de l'Ebre, inclòs dins del Pla hidrològic nacional. El debat tècnic i l'enfrontament entre defensors i detractors del transvasament s'ha ampliat, ha arribat amb força a les institucions europees i ha esquitxat les eleccions municipals i autonòmiques, entre els intents del Govern central per accelerar l'inici de les obres i els dels col·lectius i administracions contraris al transvasament per aturar-les.

La tramitació del Pla Hidrològic Nacional (PHN) plantejat pel Govern del Partit Popular (PP) es va iniciar a principis de l'any 2001 amb l'aprovació per part del Consell Nacional de l'Aigua, òrgan consultiu del Govern espanyol en aquesta matèria, de l'avantprojecte del pla.

El PHN va ser aprovat al Congrés dels Diputats, amb els vots favorables del PP, Convergència i Unió (CiU) i Coalició Canaria (CC), per mitjà de la *Ley 10/2001, de 5 de julio, del Plan Hidrológico Nacional* (BOE núm.161), amb l'objectiu explícit de regular l'article 43 de la *Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas* i d'establir-ne les normes necessàries per al compliment.

Els objectius del PHN

En la presentació de la Llei, el Govern espanyol entenia que la norma responia a una necessitat clau per al futur desenvolupament d'Espanya, concretament a la necessitat de gestionar eficientment un recurs escàs com és l'aigua. La Llei partia, segons els redactors, del bon estat del domini públic hidràulic i dels volums d'aigua i establia com a objectius principals gestionar l'oferta d'aigua i satisfer les demandes presents i futures per mitjà d'un aprofitament racional, sostenible, equilibrat i equitatiu d'aquest element, permetent garantir-ne la qualitat per a cada ús i la protecció a llarg termini dels recursos hídrics disponibles. Altres objectius generals de la Llei eren equilibrar el desenvolupament regional i sectorial que permetés vertebrar el territori amb una distribució justa de les disponibilitats d'aigua i protegir-ne la qualitat i l'estalvi d'una manera harmònica amb el medi ambient i amb la resta de recursos naturals.

Per a aconseguir els esmentats objectius la Llei proposava regular les mesures necessàries per a coordinar els diferents plans hidrològics de cada conca, la solució per a les alternatives que es proposessin en cada pla, la previsió i les condicions de les transferències de recursos hidràulics entre conques, les modificacions que calia preveure en la planificació de l'ús de l'aigua i les matèries vinculades a una planificació eficaç de l'aigua com a recurs.

En la presentació de la Llei, les pàgines informatives del Govern central explicaven que hauria de donar resposta a un aspecte que havia estat un problema llargament ajornat pels anteriors governs. L'Executiu expressava que volia donar-hi una resposta coherent, amb el major consens possible o, amb el que anomenava, «una visió d'Estat». Declarava que la Llei



Traçat i cabals de transvassament previstos pel PHN. (Infografia: M. Ferrés)

del PHN havia estat resultat d'un llarg procés d'anàlisi i discussió i que comptava amb un ampli recolzament del Consell Nacional de l'Aigua.

El PHN, segons la presentació de l'Executiu, respondria a les necessitats reals d'aigua de la societat espanyola, permetria satisfer el creixement de la demanda que s'esperava de cara al futur, estaria adaptat a la normativa europea en matèria de medi ambient i gestió de l'aigua i respondria als plantejaments del *Libro Blanco del Agua*, elaborat pel Ministeri de Medi Ambient.

L'Executiu preveia una inversió d'uns 20.000 milions d'euros fins el 2008, el 80% de la qual aniria destinada a accions d'estalvi i gestió del medi ambient, com el tractament i depuració de les aigües residuals, a un programa de control i qualitat de les aigües subterrànies i al sanejament i reforestació de les conques fluvials. Els transvasaments només estarien previstos des d'una òptica restrictiva, és a dir, només quan fos necessari atendre la demanda real d'una determinada conca, fet que implicaria mantenir una reserva estratègica que garantís els usos futurs i una reserva de cabals mínims ecològics.

La Llei del PHN preveia única i exclusivament transferències ordinàries del riu Ebre i altres transferències de petit volum no previstes directament al PHN. Concretament preveia transvasar del tram final de l'Ebre fins a 1.050 hm^3 repartits de la manera següent: fins a 190 hm^3 cap a les conques internes de Catalunya, fins a 315 hm^3 cap a la conca del Xúquer, fins a 450 hm^3 cap a la conca del Segura i fins a 95 hm^3 cap a la conca sud.

Segons la disposició addicional desena, introduïda per CiU i acceptada pel PP a canvi del seu vot favorable a la Llei, s'hauria d'elaborar el Pla de protecció integral del delta de l'Ebre (PIPDE) que establiria les condicions del transvasament a partir de la definició del règim ecològic del riu i també a partir de l'establiment de garanties de conservació. Aquest document hauria d'estar redactat pel Consorci per a la Protecció Integral del Delta de l'Ebre (CPIDE) [36], un organisme de futura creació presidit per la Generalitat de Catalunya i integrat per totes les administracions i entitats amb competències i interessos en l'àmbit del delta de l'Ebre.

El PHN va aixecar una forta oposició entre els col·lectius ecologistes i conservacionistes, en l'àmbit acadèmic i en un ampli sector de la població, especialment la que habitava les riberes de l'Ebre.

Al principi del mes de maig del 2003 el Ministeri de Medi Ambient va anunciar que el PHN es duria a terme amb finançament europeu i que el projecte per a transvasar aigua de l'Ebre, pràcticament enllestit, seria sotmès en pocs dies a informació pública. Segons la ministra de Medi Ambient, Elvira Rodríguez, les obres previstes al PHN estarien totalment executades l'any 2008.

El PHN a les eleccions municipals

Durant tot el mes de maig, amb l'anunci per part del Govern central de tirar endavant el transvasament de l'Ebre i amb la imminència de les eleccions municipals a final de mes, els diferents partits polítics finalment es van definir respecte al PHN. Mentre el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa Catalunya-Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) es posicionaven clarament en contra del PHN, amb matisos concrets sobre la interconnexió de xarxes en el si del PSC, des de CiU s'afirmava que si es complien les garanties de protecció del delta de l'Ebre es podrien transvasar fins a 600 hm^3/any. Per la seva banda, el PP defensava que el PHN ajudaria a protegir el delta de l'Ebre contra la regressió i la salinització.

La PDE (Plataforma en Defensa de l'Ebre) va recordar durant la campanya quins eren els partits pro transvasament, però no va demanar el vot per a cap partit en concret.

Al juny es presenten el projecte de transvasament de l'Ebre i l'estudi d'impacte ambiental

Complint les previsions de la ministra de medi ambient, el secretari d'Estat d'Aigües i Costes, Pascual Fernández, presentava a començament de juny la *Memoria del proyecto de las transferencias autorizadas por el art. 13 de la ley 10/2001, de 5 de julio, del Plan Hidrológico Nacional, y su estudio de impacto ambiental* (publicat al BOE, núm. 131, 2/06/2003), referit al transvasament de l'Ebre. El mateix secretari afirmava que les obres s'iniciarien a començament del 2004, sense determinar els punts concrets per on començarien. A la presentació va defensar el PHN al·legant que ciutats com Barcelona estaven bevent aigua de mala qualitat i que aquest Pla tenia totes les garanties ambientals per a garantir l'estabilitat del delta de l'Ebre, independentment del tema del cabal ecològic mínim, sobre el qual discutien CiU i el PP en el si del CPIDE.

El projecte de transvasament presentat preveia per al riu Ebre un cabal mínim de 100 m^3/s per poder transvasar els 1.050 hm^3/any. Es preveia un total de 914 km de conduccions que, cap al nord, es concretarien en dues canonades paral·leles d'1'9 metres de diàmetre que avançarien al costat de l'AP-7 i un minitransvasament a Tarragona, amb un total de 172 km. El ramal sud, de 742 km, aprofitaria per al tram català part del canal Xerta-Sénia. El punt de captació per als



L'Ebre al seu pas per la cubeta de Móra. (Foto: Tarroja)

dos ramals es faria dos quilòmetres al sud de Tortosa. La distribució de l'aigua transvasada prevista al projecte del transvasament era la mateixa que ja preveia la llei del PHN: 190 hm³/any a les conques internes de Catalunya, 315 a la conca del Xúquer, 450 a la conca del Segura i 95 a les conques del sud.

El debat del cabal mínim

Sobre els 1.050 hm³/any que preveia el transvasament de l'Ebre, el Govern de la Generalitat de Catalunya va advertir que si es transvasava aquesta quantitat s'incrementarien els problemes de regressió del delta de l'Ebre i l'entrada de la falca salina.

Segons estudis presentats per Ramon Espadaler, conseller de Medi Ambient, el riu Ebre requeria un cabal ecològic mínim que oscil·laria entre 135 i 155 m³/s, fet que suposaria rebaixar l'aigua transvasada a la meitat del que preveia el Govern, que feia un càlcul del cabal ecològic del riu Ebre xifrat en 100 m³/s basant-se en el pla de conca redactat uns anys abans. De totes maneres, el cabal ecològic s'hauria d'establir al PIPDE, document que s'estava redactant per part del CPIDE.

Immediatament després de la presentació del projecte i de l'estudi d'impacte ambiental, la Generalitat de Catalunya va anunciar que hi presentaria al·legacions, ja que no s'hi preveia el cabal ecològic mínim que es fixava des de l'Administració catalana, xifrat en 135 m³/s, just en el moment en què l'Ebre passa per Tortosa amb un cabal de 84'8 m³/s. S'exigia que es paressin les tramitacions administratives del projecte fins que no s'enllestís el PIPDE.

Des del Govern central es va rebutjar la petició del Govern català i es va decidir continuar amb el calendari previst, tot afirmant que el CPIDE no tenia competències per a fixar el cabal mínim. La Generalitat va respondre que si no es garantia la protecció del delta de l'Ebre i no es considerava l'alternativa del Roine recorreria als tribunals de justícia.

És a partir d'aquest moment que s'inicia una «guerra» de xifres al voltant del cabal ecològic del riu Ebre. Així, mentre que per al govern espanyol la xifra se situava en 100 m³/s, per a la Generalitat de Catalunya s'incrementava fins als 135 m³/s. Però un estudi de l'enginyer agrònom i expert en temes hidràulics, Josep Maria Franquet, afirmava que el cabal ecològic hauria de ser de 269 m³/s, segons l'anàlisi dels cabals dels darrers setanta anys, i acusava el PP i CiU d'establir uns «cabals polítics» sense fonaments científics. Altres científics, com Narcís Prat, defensaven cabals ecològics d'uns 300 m³/s, superiors als de Josep Maria Franquet.

El termini per a presentar al·legacions al projecte de transvasament es va tancar amb moltes al·legacions presentades tant pels partidaris com pels opositors al PHN. Entre els contraris, el Govern d'Aragó va presentar 10.000 al·legacions i la PDE unes 60.000, a les quals se sumava el plec que també havia presentat el Govern de la Generalitat. Per la banda dels partidaris del projecte, la Plataforma Agua i l'Ajuntament de Múrcia van presentar unes 200.000 al·legacions. La Generalitat Valenciana en va presentar una de favorable.

Els municipis governats per CiU, l'Ametlla de Mar, l'Ampolla, Camarles, Deltebre, Amposta, Santa Bàrbara, Masdenverge, Xerta i el Perelló, també van presentar-hi al·legacions, referents sobretot a la necessària aprovació del PIPDE abans d'autoritzar cap mena de transvasament.

Les al·legacions de la PDE incorporaven, entre altres consideracions, les dades sobre cabal mínim dels estudis de Narcís Prat, i també esmentaven la manca d'alternatives plantejades, tot i que rebutjaven l'opció del Roine.

Davant l'allau d'al·legacions presentades, que podrien dificultar la resolució sobre la declaració d'impacte ambiental, des del Ministeri de Medi Ambient ja s'anunciava que aquest procés estaria enllestit cap al mes de novembre.

Front institucional dels ajuntaments

Davant la presentació del projecte i de l'estudi d'impacte ambiental del transvasament de l'Ebre (2/06/2003), diversos ajuntaments de les Terres de l'Ebre governats per partits polítics d'esquerra o independents van decidir constituir un front institucional per a defensar els seus interessos i actuar de manera conjunta i coordinada davant l'Administració de l'Estat amb l'objectiu de paralitzar el transvasament. A la darreria de juliol formaven part d'aquest front els ajuntaments de Sant Jaume d'Enveja, Sant Carles de la Ràpita, la Sénia, Ulldecona, la Galera, Alcanar i Godall, de la comarca del Montsià; la Torre de l'Espanyol, Miravet, Riba-roja d'Ebre, Móra d'Ebre i Rasquera, de la comarca de la Ribera d'Ebre; Batea, Gandesa, i la Fatarella, de la comarca de la Terra Alta, i Tortosa, Roquetes, Aldover, Tivenys, Benifallet i Paüls, de la comarca del Baix Ebre.

Com a primera mesura van decidir presentar al·legacions al projecte i a l'estudi d'impacte ambiental incorporant-hi les dades que sobre el cabal mínim havia recomanat Josep Maria Franquet, que va ser qui va dirigir la redacció de les al·legacions.

La signatura del Compromís per l'Ebre

Un cop passat el tràmit d'informació pública del projecte de transvasament i en vista de la voluntat del Govern de l'Estat de tirar-lo endavant, des de la PDE es va decidir centrar les actuacions en l'àmbit català i, concretament, exercir pressió social aprofitant la convocatòria de les eleccions al Parlament de Catalunya que van tenir lloc el mes de novembre. Des de la PDE es procurava que els partits polítics que es presentaven a les eleccions definissin les seves posicions respecte al PHN. Concretament es va acordar de proposar-los la signatura d'un document de set punts anomenat Compromís per l'Ebre que contenia d'una manera explícita la renúncia als transvasaments de l'Ebre i la defensa d'una nova cultura de l'aigua, basada en l'estalvi, l'eficiència i la gestió de la demanda.

Tot i que en un principi el PSC es va mostrar poc disposat a signar-lo, ja que defensava el transvasament cap a Barcelona i la interconnexió de xarxes, finalment el van signar els tres grups parlamentaris d'esquerra amb representació al Parlament de Catalunya: PSC-Ciutadans pel Canvi, ERC i ICV.

Reunió d'experts a Brussel·les

Cap a la darreria d'any la Comissió Europea (CE) va anunciar un debat d'àmbit europeu amb la participació de tècnics procedents de les administracions i organitzacions afectades per tal de contrastar els impactes que el transvasament podria ocasionar en el tram final del riu. Aquesta trobada d'experts s'emmarcava dins la darrera etapa d'avaluació mediambiental del



L'Ebre, al seu pas per la ciutat de Tortosa, un dia de desembassament. (Foto: Tarroja)

projecte de transvasament amb la intenció d'informar a la Unió Europea, amb caràcter no vinculant, sobre la conveniència o no de finançar part de les obres.

Els organismes convidats al debat van ser onze representants del Ministeri de Medi Ambient; dos tècnics del Govern d'Aragó; dotze representants de les organitzacions no governamentals, entre les quals hi havia Adena-WWF, la Fundació Nova Cultura de l'Aigua i la PDE, i representants de l'Agència Europea de Medi Ambient. De la Generalitat de Catalunya, la Comunitat Valenciana i la Comunitat de Múrcia no s'hi va convidar cap representant.

Des de la CE s'apuntava, abans de la reunió d'experts, que, ja abans del transvasament, el delta de l'Ebre es trobava en una situació precària i es qüestionaven les xifres que els havia facilitat l'Estat espanyol sobre el cabal de l'Ebre.

La reunió d'experts finalment va tenir lloc els dies 16 i 17 d'octubre a Brussel·les. Segons la PDE aquest debat entre moviments socials i Govern espanyol ja representava tot un èxit i a més consideraven que els arguments dels contraris al transvasament havien estat superiors als dels tècnics aportats pels representants de l'Estat. Els tècnics del Ministeri de Medi Ambient defensaven els 100m³/s que preveia el PHN, mentre que els tècnics dels moviments socials i del Govern d'Aragó defensaven un cabal mínim de 300m³/s. Segons els representants dels moviments socials, els arguments aportats pels tècnics estatals estaven mancats de dades contrastades.

En aquest context, José María Aznar, president del Govern de l'Estat va advertir, no obstant això, que les obres es durien igualment a terme malgrat no arribessin els fons europeus, unes aportaciones que es valoraven en uns 1.400 milions d'euros sobre un total de 4.200 milions.

Just després de la celebració del debat tècnic, la UE va decidir obrir un expedient al Govern espanyol en detectar irregularitats en la contractació de l'empresa Trasagua (Infraestructuras del Trasvase, S.A.) com a empresa consultora i assessora tècnica relacionada amb el transvasament de l'Ebre. Concretament es volia investigar la no publicació de les licitacions per a la contractació de Trasagua al Diari Oficial de la CE (DOCE). L'explicació que en va donar el Govern va ser que no s'havia publicat perquè la legislació espanyola no establia que s'hagués de fer en el moment en què es va produir. Mentre s'afirmava, des de la PDE, que l'Estat espanyol no podria rebre el finançament europeu perquè havia comès una infracció, des del Govern es recordava que encara no s'havia demanat el finançament i que, per tant, no estava compromès.

La Declaració d'impacte ambiental

En aquest context, a la darreria d'octubre, el Govern de l'Estat va emetre la Declaració d'impacte ambiental (DIA) (BOE nº 262, de 01/11/2003) relativa a les obres relacionades amb el transvasament de l'Ebre. La declaració, positiva per a tots els trams, va provocar la indignació del moviment antitransvasament que manifestava que la DIA incomplia la directiva europea d'avaluació ambiental i, fins i tot, la llei del PHN. La DIA establia dues-centes deu mesures per a protegir la fauna i la flora, la vegetació, les aigües i els espais protegits per la Xarxa Natura 2000 al llarg dels 914 km de recorregut de les conduccions del transvasament.

La ministra de Medi Ambient, Elvira Rodríguez, explicava que es tractava d'un bon exemple de desenvolupament sostenible i que el delta de l'Ebre no se'n ressentiria significativament. També va aportar una novetat quant al cabal ecològic que, segons els estudis encarregats pel Ministeri de Medi Ambient, se situaria entre els 86 i els 143 m³/s.

Segons el Govern central el transvasament de l'Ebre ja havia superat tots els tràmits administratius i es trobava en condicions de començar les obres, previstes per abans del febrer del 2004.

Com a reacció a la DIA positiva, el Govern de la Generalitat de Catalunya va anunciar que recorreria aquesta autorització davant del Tribunal Suprem a través de la interposició d'un recurs contenciós administratiu amb l'argument que no es podia donar llum verda a la DIA sense haver aprovat abans el PIPDE i sense haver estudiat l'alternativa del Roine. Segons el Govern central, la DIA considerava que l'aprovació del PIPDE no era indispensable, des del punt de vista legal, per a poder tirar endavant les obres del transvasament.

Les obres surten a concurs

A la darreria d'any, amb la sortida a concurs de les obres per a l'execució dels primers trams del transvasament de l'Ebre, es van donar a conèixer alguns detalls tècnics de l'obra com ara la localització del punt de captació i l'estació de bombament, situat a l'altura del barranc de Sant Antoni, al terme municipal de Tortosa.

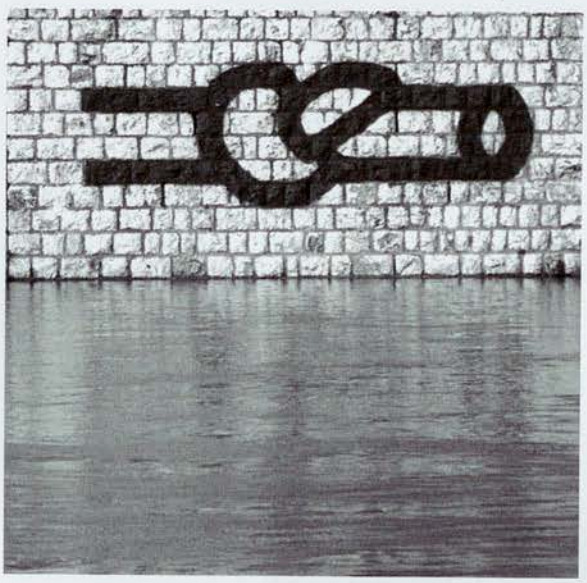
Les primeres adjudicacions corresponien als trams d'Almeria i Múrcia, territoris favorables al transvasament.

Segons el Govern central s'iniciaven les obres en aquests territoris per qüestions tècniques. Els dos primers trams adjudicats tenien un pressupost de gairebé 22 milions d'euros i una longitud de 15 km, i en tots dos casos s'utilitzaven infraestructures hidràuliques preexistents. El tram d'Almeria comprenia 8'2 km i el de Múrcia, 6'5. L'Estat tenia previst de licitar immediatament dos nous trams, un túnel entre València i Alacant, i un tram de 4 km al municipi de Vinaròs.

Des del moviment antitransvasament es va acusar el Govern del PP d'utilitzar fons públics, com ara els destinats a les obres del transvasament de l'Ebre, per fer propaganda electoral en els territoris més favorables al transvasament, i anunciaven la intenció de denunciar judicialment qualsevol indici que demostrés que es volien començar les obres i de seguir organitzant manifestacions massives de protesta.

Davant la imminència de l'inici de les obres, des del Govern d'Aragó es preparava una estratègia legal per a obstaculitzar el transvasament. Es tractava de preparar una llei de protecció dels embassaments de Mequinensa i Riba-roja d'Ebre que fixés uns cabals ecològics mínims que farien impossible cedir les aigües per al transvasament. Fent ús de les seves competències, el Govern d'Aragó pretenia garantir la funció mediambiental dels embassaments i de l'abastament urbà, dels regadius i de les activitats industrials i turístiques necessàries per al desenvolupament econòmic de la zona d'influència dels embassaments.

Malgrat la publicació de la DIA i l'arrencada de les licitacions per part del Govern espanyol, des de la CE es continuaven mantenint els dubtes sobre el transvasament de l'Ebre. Així ho evidenciaven les conclusions del debat tècnic presentades a la darreria de novembre que qüestionaven la predicció de cabal feta pel Govern central, establerta en 100 m^3/s, i també les prediccions sobre la demanda d'aigua, l'impacte del transvasament sobre la vegetació i la fauna i la preservació del delta de l'Ebre. El cap de la Unitat de l'Aigua de la Direcció General de Medi Ambient de la CE, Patrick Murphy, va anunciar que la CE



Lo nus ha simbolitzat la lluita ciutadana contra el projecte de transvasament de l'Ebre. (Foto: Tarroja)

demanaria nous informes al Govern espanyol. També a la darreria de novembre la PDE va demanar a la Comissió de Peticions de la UE que reactivés la queixa formal que havien presentat els agents antitransvasament sobre el PHN i que estava bloquejada des del setembre, quan els grups popular i socialista van votar contra la redacció de l'informe que havia de respondre a la queixa.

El Govern central reforma la Llei del PHN

A la darreria d'any, i davant les dificultats creixents per poder tirar endavant amb certa tranquil·litat les obres del transvasament de l'Ebre, el Govern central va decidir canviar la Llei del PHN per evitar que el Govern de la Generalitat pogués vetar, al CPIDE, les obres del transvasament amb la no aprovació del PIPDE.

La mesura proposada consistia a presentar una esmena a la Llei d'acompanyament dels pressupostos de l'Estat del 2004, que permetria al Govern central passar a tenir competències directes en el disseny i l'aprovació del PIPDE, en detriment de la Generalitat, que fins aleshores hi tenia l'última paraula. Aquesta mesura va escandalitzar tant la resta de partits polítics com el moviment antitransvasament. El Govern en funcions de la Generalitat va recórrer novament el PHN, sol·licitant-ne la paralització de les obres fins que no es resolgués el recurs i amenaçant de votar contra els pressupostos de l'Estat. L'Ajuntament de Tortosa va seguir el mateix camí i va anunciar la presentació d'un contenciós administratiu contra els projectes de transferències previstes al PHN.

Finalment, la CE feia l'anunci que no prendria cap decisió respecte del finançament del transvasament de l'Ebre fins a l'estiu del 2004. Mentrestant el Govern de l'Estat enllestia els preparatius per a iniciar les obres al principi del 2004, anunciant la petició formal a la UE dels 1.262 milions d'euros necessaris per a les obres del transvasament.

Amb la constitució del nou Govern de la Generalitat de Catalunya (PSC-ERC-ICV), el nou conseller de Medi Ambient, Salvador Milà, va anunciar diferents propostes per a frenar el transvasament, encaminades a fomentar una nova cultura de l'aigua basada en l'estalvi i l'eficiència de la demanda més que no pas en l'oferta.

Posicionaments i reaccions

a) La posició de la UE

Al principi del 2003 la Comissió Europea (CE) va fer arribar al Ministeri de Medi Ambient una petició d'informació referent a l'avaluació de les diferents alternatives possibles al transvasament d'aigua del riu Ebre. Es volia comparar el cost del transvasament amb el d'altres alternatives, com ara mesures per a incentivar i potenciar l'estalvi d'aigua, obtenir aigua a partir de processos de desalinització o la implementació de tècniques de regadiu més efectives i eficients.

Des de la CE es va demanar al Govern espanyol que les decisions preses amb relació al PHN fossin compatibles amb la nova directiva de l'aigua, aprovada en el marc de la Unió Europea, la qual seria efectiva a la darreria del 2003. Fins aleshores, des de la CE no s'havia pres cap determinació formal sobre si el PHN era compatible amb la legislació europea, mentre s'esperava que l'Estat espanyol els enviés el PIPDE, l'estudi d'impacte ambiental i un informe de científics dels Estats Units. Aquest estudi, que va presentar el ministre de Medi

Ambient, Jaume Matas, va ser realitzat per sis experts de la Universitat de Berkeley (Califòrnia) i concloïa que el transvasament de l'Ebre estava ben fonamentat i que l'Ebre disposava de prou aigua per tolerar el transvasament. Només hi feia lleugeres crítiques puntuals de millora, com ara la necessitat de dissenyar un pla de regeneració del delta de l'Ebre i de les zones altes de la conca i estudis financers sobre el projecte i el preu final de l'aigua.

Per a aclarir els dubtes sobre el PHN, des del Parlament Europeu es va enviar al delta de l'Ebre i a Múrcia una delegació de parlamentaris de la Comissió de Medi Ambient perquè coneguessin de primera mà quins eren els principals problemes relacionats amb el transvasament i quins efectes podria tenir sobre el delta de l'Ebre. El Parlament Europeu, sense capacitat executiva, podia, però, aconsellar o desaconsellar a la CE el finançament del 30% del pressupost necessari (8.000 dels 20.000 milions d'euros) per a l'execució de les obres relacionades amb el PHN, tal com estava previst que faria.

La visita va posar de manifest la disparitat de criteris i opinions entre els parlamentaris, ja que mentre Alexander de Roo, del grup dels verds i vicepresident de la Comissió de Medi Ambient del Parlament Europeu, assegurava que des de la Comissió es veia amb escepticisme la viabilitat ecològica i financera del PHN, Cristina García, del grup popular, afirmava que el PHN era una oportunitat per a garantir l'estabilitat del Delta.

b) La Generalitat

Respecte al PHN, el Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya defensava l'opció de transvasar aigua del riu Roine per reduir la quantitat que caldria extreure de l'Ebre i alhora defensava la interconnexió de xarxes entre el Consorci d'Aigües de Tarragona i l'entorn metropolità de Barcelona. Al mateix temps, la Fundació Catalunya Oberta, dirigida per ex alts càrrecs de la Generalitat, va donar a conèixer, durant el 2003, un dictamen que exigia la paralització del PHN mentre encara hi hagués alternatives en estudi.

Abans de les eleccions autonòmiques, el Govern de la Generalitat va canviar la postura de crítica i distanciament que fins al moment havia tingut respecte al PHN per una altra basada en l'oposició taxativa al seu desenvolupament i l'enfrontament amb el Govern central.

El Govern de la Generalitat afirmava tenir capacitat per a aturar el desenvolupament del PHN bloquejant, gràcies a la majoria que tenia al CPIDE, la presa d'algunes decisions relatives a l'aprovació del PIPDE.

c) Plataforma en Defensa de l'Ebre

L'origen del moviment antitransvasament a les Terres de l'Ebre es remunta a l'any 1989, amb la creació de la Coordinadora Antitransvasament, que es va crear per a evitar el transvasament de 30m³/s del riu Ebre cap a les conques internes de Catalunya, tal com estava previst a l'Avantprojecte d'aqüeducte Ebre-Pirineu Oriental, impulsat per la Generalitat de Catalunya amb el recolzament del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme (MOPU). Tot i que aquesta coordinadora va organitzar diversos actes i manifestacions, va comptar amb un suport ciutadà força limitat. No obstant això, la Plataforma va aconseguir limitar l'execució total del transvasament cap al nord, ja que finalment només es va executar el minitransvasament fins al Camp de Tarragona.

Després d'uns anys de pràctica inactivitat, l'any 1995, i en el marc de les discussions relatives al PHN plantejat pel Govern del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE), es va fundar a Tortosa la Coordinadora d'Afectats per Grans Embassaments i Transvasaments (COAGRET), a instàncies de Greenpeace i la Coordinadora d'Organitzacions de Defensa Ambiental (CODA) i amb la participació de la Coordinadora Antitransvasament.

L'any 1999, el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) va informar l'opinió pública de les Terres de l'Ebre que hi havia nombrosos projectes i inversions, entre els quals la intenció de transvasar aigua del riu Ebre, fet que posava en perill el manteniment dels ecosistemes naturals i el medi ambient.

L'estiu del 2000, l'anunci del Govern central de realitzar el transvasament de l'Ebre va mobilitzar ràpidament la Coordinadora Antitransvasament amb l'objectiu d'aconseguir organitzar, a partir de la societat civil, un moviment unitari contra el transvasament. Aquest moviment es va concretar en la creació de la PDE el 15 de setembre de 2000, a partir de la qual es van començar a articular els posicionaments contraris al PHN basats en la convocatòria de diversos actes informatius i manifestacions diverses, com la de Móra d'Ebre, el 4 de febrer de 2001 amb 25.000 persones, i la de Barcelona el 25 del mateix mes amb més de 300.000.

La PDE es caracteritzava per l'heterogeneïtat dels seus membres, (economistes, ambientòlegs, enginyers, sociòlegs, pagesos...), un sistema assembleari de funcionament i la manca d'un portaveu únic. La PDE s'organitzava al voltant dels ciutadans a tall individual, coordinats en una vintena de grups locals i comarcals, els representants dels quals es reunien a les trobades intercomarcals realitzades setmanalment on es definien els posicionaments unitaris i es decidien els calendaris de les mobilitzacions.

Anualment es realitzava una assemblea general en què participaven tots els membres de la PDE que ho desitgessin. A banda dels ciutadans, també hi havia diversos grups i entitats que hi donaven suport, amb nivells d'implicació i de participació diversos. En aquest sentit, cal destacar que el Manifest constituent de la PDE va tenir el recolzament de més de tres-centes entitats, entre sindicats, partits polítics, associacions, ecologistes, ajuntaments de les Terres de l'Ebre, etc.

El març del 2001, la PDE, junt amb altres entitats participants a les manifestacions antitransvasament, van decidir crear la Xarxa per una Nova Cultura de l'Aigua, amb una vocació mes pedagògica orientada a la conscienciació de la societat sobre la problemàtica de l'aigua com a recurs escàs i a favor d'una gestió més racional i eficient dels recursos hídrics.

Durant el 2003 la PDE va decidir intensificar també les seves accions de protesta amb l'objectiu d'influir en les decisions que es poguessin prendre des de Brussel·les en relació amb el finançament del PHN.

Durant el mes de febrer es va celebrar la VI Assemblea General de la PDE, en la qual es va acordar el calendari de mobilitzacions i el posicionament contrari al CPIDE i al transvasament del Roine.

D'altra banda, al País Valencià l'Associació Valenciana d'Agricultors-Associació Agrària Joves Agricultors (AVA-

Asaja), amb el suport institucional i financer de la Generalitat Valenciana i de les tres diputacions, totes governades pel PP, va convocar al principi del mes de març a la ciutat de València una manifestació a favor del PHN que va aplegar unes 700.000 persones, segons l'organització. Tant des de la resta de partits polítics com des de la PDE es va qualificar la manifestació d'electoralista i es va interpretar com una malversació de fons públics. Amb la manifestació a favor del PHN, que va tenir lloc a València al principi del mes de març, el Govern del PP volia donar un cop d'efecte davant l'opinió pública amb un acte multitudinari de suport. Tant des de Catalunya com des del País Valencià es va criticar el finançament públic de l'acte per part de la Generalitat Valenciana.

Després de la presentació del projecte de transvasament de l'Ebre, tant des de la PDE com des del Govern d'Aragó es van presentar a la Unió Europea cinc informes científics contraris al PHN que concloïen que era inviable econòmicament, tant pels costos de l'obra dels transvasaments com pel preu final de l'aigua, i ecològicament, pels impactes que l'extracció tindria sobre el delta de l'Ebre. Segons els estudis fets per la PDE, el preu final de l'aigua no seria inferior a 0'5 euros/l, una quantitat inviable per a una producció agrícola rendible, principal argument del Govern del PP per a justificar el transvasament.

Des de la PDE es van organitzar durant el 2003 manifestacions populars de protesta al PHN per a pressionar els partits polítics de cara a les eleccions municipals i per a demostrar la vitalitat del moviment social contrari al PHN i al transvasament de l'Ebre. Les manifestacions celebrades el 23 de març a Sant Jaume d'Enveja i el 6 d'abril a Barcelona van aplegar 45.000 i 300.000 persones, respectivament, segons els organitzadors.

d) Fundació Nova Cultura de l'Aigua i el món universitari

Des de la Fundació Nova Cultura de l'Aigua (FNCA), formada per científics contraris al PHN, es va encarregar un estudi a les universitats de Louisiana i de Londres i des del Govern d'Aragó es feien públics un seguit d'informes que desaconsellaven el transvasament de l'Ebre. També des de les universitats catalanes es feien campanyes informatives adreçades a la comunitat universitària. En una d'aquestes sessions celebrada a la Universitat Rovira i Virgili, el president de la FNCA i catedràtic d'economia de la Universitat de Saragossa, el Dr. Pedro Arrojo, que mesos després seria guardonat amb el Premi Goldman 2003, considerat el Nobel de Medi Ambient, advertia que el transvasament d'aigua no era la manera més barata d'obtenir aquest recurs. Arrojo deia que si s'incloïen tots els costos reals, alguns dels quals no havien estat considerats pel Ministeri de Medi Ambient, el cost final de l'aigua podria ascendir fins als 0'70 euros/l, més del doble previst pel Govern de l'Estat espanyol, que el xifrava en 0'30 euros/l. També feia esment del cost global de l'execució del PHN, que xifrava en quasi un 40% més del que preveia el Govern.

Durant el 2003 es donaven a conèixer xifres de l'increment del nombre de camps de golf previstos al País Valencià. Precisament aquesta era una de les critiques dels sectors oposats als transvasaments, que entenien que l'aigua de l'Ebre no serviria per a l'agricultura, tal com afirmaven des del Govern de l'Estat, sinó per al foment d'activitats lúdiques i urbanístiques basades en un model de creixement territorial que consideraven insostenible. Al País Valencià hi havia catorze camps de golf el 1992, que van passar a vint-i-dos el 2003, fet pel qual la Comunitat va esdevenir la tercera en la llista de comunitats autònomes amb aquest tipus d'instal·lacions. A més, des de la subsecretaria de Turisme de la Generalitat Valenciana s'afirmava que d'aquí a quatre o cinc anys es construirien deu camps més i que en farien falta uns vint-i-dos més per poder cobrir la demanda del sector. Aquestes informacions no feien més que alimentar els arguments dels opositors al transvasament de l'Ebre.

Mentre durava la polèmica generada al voltant del projecte del transvasament, des de la UE es va anunciar que quedava bloquejat el finançament del transvasament de l'Ebre a Barcelona fins que no en quedessin clars els impactes ambientals i ajornava el debat tècnic sobre el PHN fins després de l'estiu. Aquest posicionament va ser valorat de manera molt positiva per part de la PDE, que veia indicis que feien pensar que el transvasament de l'Ebre es podria paralitzar d'una manera total (cap al nord i cap al sud) per manca de finançament europeu.

Més informació:

www.la-moncloa.es/web/gob04d.htm
www.mma.es/rec_hid/plan_hidro/index.htm
www.agua-debate.org/htm/biblioteca/doc/ly102001.pdf
www.mma.es/rec_hid/mem_transv/index.htm
www.ebre.net/
www.mma.es/rec_hid/plan_hidro/planhidro.htm
noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/l10-2001.html
www.azogue.org/ecologistas/Temas/Aguas/InformePHN2000/InformePHN.html
www.agua-debate.org/
www.agua-debate.org/htm/biblioteca/biblio.asp?Id=5
www.chebro.es/
www.chse.es/plan.html
www.portal-agua.com/
www.iecat.net/institucio/societats/ACSociologia/Publicacions/Estudis/TERRES%20DE%20L'EBRE.doc
www.iec.es/institucio/societats/ACSociologia/Publicacions/PDF/numero17_2002/03%20JOSEP%20PONT.pdf
Nel·lo, Oriol (Ed.), 2003, *Aquí no! Els conflictes territorials a Catalunya*, Barcelona, Editorial Empúries.

SSG

Pla territorial parcial del camp de tarragona

98



Comencen els treballs previs per a la redacció del Pla territorial parcial del Camp de Tarragona. El Pla, un dels sis previstos al Pla territorial general de Catalunya, es va començar a definir a partir de la celebració de taules participatives sectorials i s'espera que estigui enllestit l'octubre del 2005.

L'any 1983 el Parlament de Catalunya va aprovar la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, que creava la figura dels plans territorials parcials que havien de desenvolupar el model territorial proposat pel Pla territorial general de Catalunya (PTGC), definint-ne, concretant-ne i desplegant-ne les determinacions, i fixant els objectius del territori. L'any 1995, el Parlament va aprovar la Llei 1/1995, de 26 de març, d'aprovació del Pla territorial general de Catalunya, que, entre altres aspectes, definia sis àmbits per a l'aplicació dels respectius plans territorials parcials.

L'any 2000 no s'havia aprovat cap pla territorial parcial (PTP), tot i que feia cinc anys que estava aprovat el PTGC. Finalment el Govern de la Generalitat va aprovar el primer pla territorial parcial que corresponia a l'àmbit de les Terres de l'Ebre. El Parlament va instar l'executiu a tenir enllestits els restants plans parcials abans de finalitzar la legislatura, a la darreria del 2003.

Els primers passos per a la realització del PTP del Camp de Tarragona

A la sessió de Govern de 19 de març de 2002 es va acordar encarregar al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), a través de la Secretaria per a la Planificació Territorial, l'elaboració del Pla territorial parcial del Camp de Tarragona, que incloïa les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp, el Baix Penedès, la Conca de Barberà, el Priorat i el Tarragonès.

Es va iniciar, així, un període en què el Departament de PTOP va encarregar a equips professionals externs una sèrie de treballs d'anàlisi i diagnosi de diversos sectors de l'àmbit del Camp de Tarragona. Concretament, es van encarregar quatre estudis: Anàlisi del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [53] i de la connexió amb l'espai socioeconòmic del Camp de Tarragona; Estudi recopilatori i analític de treballs i dades sobre el desenvolupament socioeconòmic del Camp de Tarragona; Preparació i càrrega de les dades demogràfiques al Camp de Tarragona, i Treballs de definició de xarxes ecològiques per al planejament territorial per a cada una de les comarques que constitueixen l'àmbit funcional del Camp de Tarragona.

A la darreria del 2002 s'havien establert contactes amb el CONSORCI DEL CAMP DE TARRAGONA [35] per a la constitució d'una comissió d'estudis de les necessitats d'infraestructures. També s'havia establert la metodologia que calia seguir per realitzar el PTP, que hauria de preveure els aspectes següents: anàlisi de la morfologia del territori i identificació de les unitats de paisatge com a fonament que permetés establir una gradació de les aptituds del territori per a acollir activitats; estructuració del territori en unitats de planificació on es concretarien les previsions de desenvolupament socioeconòmic i les determinacions per al planejament urbanístic de manera compatible amb els principis del desenvolupament sostenible i amb el coneixement i respecte del patrimoni arquitectònic i de la morfologia dels assentaments urbans; integració en el conjunt de tots els aspectes que la Llei de política territorial i el Pla territorial general determinaven. Segons el Departament de PTOP, el PTP del Camp de Tarragona dedicaria una atenció especial a les seves singularitats, o sigui, als sistemes costaners amb assentaments turístics i a la presència d'un important assentament industrial.

El procés participatiu. Les taules

Amb l'objectiu de definir el que hauria de ser el PTP amb el màxim consens de tots els agents del territori, des del Departament de PTOP, i amb la col·laboració del Consorci del Camp de Tarragona, es va impulsar, durant el 2003, la realització de quatre taules participatives sectorials.

La primera es va realitzar a la darreria del mes de juliol a Tarragona i va tractar sobre les infraestructures i la mobilitat. Com a ponents hi van participar diversos responsables del Departament de PTOP que van exposar els principals eixos i els darrers treballs realitzats respecte del Pla del sistema logístic català, el Pla de carreteres i el Pla director d'infraestructures ferroviàries. Entre els aspectes destacats hi figurava la presentació dels projectes ferroviaris per al període 2005-2010, entre els quals hi havia la connexió entre el FERROCARRIL DEL CORREDOR DEL MEDITERRANI [63] i el Ferrocarril d'Alta Velocitat, la rehabilitació de la línia Reus-Roda de Barà, la millora dels accessos ferroviaris al Port de Tarragona, el cobriment de la via fèrria a Tarragona i el tren lleuger del Camp (Tramcamp). També es van presentar els principals eixos del segon pla de carreteres que considerava que s'havia d'aprofundir en la millora de la qualitat de la xarxa viària per tal de garantir la fluïdesa del trànsit, la millora de la seguretat o la qualitat ambiental. En el camp de la logística van posar de manifest la manca d'intermodalitat entre el tren i els altres mitjans de transport.

Aquesta primera taula participativa va ser qualificada d'electoralista per l'alcalde de Reus i membre de l'executiva nacional de Partit dels Socialistes de Catalunya, Lluís Miquel Pérez, que afirmava que durant vint-i-tres anys la Generalitat s'havia obli-

dat d'aquest territori. A més va dir que el Pla territorial suposava molta feina i que l'elaboració seria interrompuda a la tardor per les eleccions al Parlament.

La segona taula participativa es va realitzar a mitjan mes de setembre a Valls i va estar centrada en el desenvolupament econòmic. Es va debatre la necessitat de gestionar la ubicació de les grans empreses per mitjà d'un sistema supramunicipal, els avantatges de planificar l'espai agrari i la conveniència de desviar una part de l'oferta turística de costa cap a l'interior perquè totes les comarques se'n poguessin beneficiar. Una de les conclusions a què es va arribar va ser la necessitat de mantenir l'actual equilibri entre pobles petits i grans ciutats, per evitar caure en l'homogeneïtzació i massificació de l'àrea metropolitana de Barcelona.

La tercera de les taules participatives es va realitzar a la darreria del mes de novembre a Montblanc i va tractar sobre el sòl no urbanitzable. En aquesta ocasió, el principal punt de debat va ser la necessitat de promoure una gestió eficaç de l'espai agrari, promovent la creació d'un parc agrari discontinu o un contracte que subvencioni els agricultors per la seva tasca de gestors del territori. En el debat es va posar de manifest la manca de planejament del sòl no urbanitzable, que el converteix en un espai fràgil davant les transformacions territorials recents, i la necessitat d'establir connectors ecològics, protegir els espais forestals, els aqüífers i la franja litoral.

La darrera de les taules participatives va tenir lloc a Reus al principi de desembre i va tractar sobre els sistemes urbans. En aquest cas es va debatre sobre quatre grans qüestions. La primera, sobre el planejament de les grans infraestructures, on Francesc Santacana, cap del Servei Territorial d'Urbanisme de Tarragona, va defensar la capacitat de decisió de les institucions del Camp en el traçat i característiques. El mateix Santacana va fer esment de la situació de congestió que vivia el litoral de la Costa Daurada i de la pressió que rebien els escassos espais oberts. Un altre aspecte que es va tractar va ser la situació de la zona del Massís del Gaià i la interrelació entre els diferents municipis que en formen part, des de la Baixa Segarra fins al Baix Gaià. El darrer aspecte tractat va ser la necessitat de planificar els espais agrícoles del Priorat i del centre del Camp i de donar solucions als municipis de muntanya.

El procés de redacció del Pla va quedar temporalment aturat coincidint amb la celebració de les eleccions autonòmiques fins que el nou govern entrant de la Generalitat en va reprendre els treballs i es va comprometre en el seu ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [5] a tenir-lo aprovat l'octubre del 2005.

Més informació:

www.gencat.net/ptop/plans/index.htm#pt

SSG

Plaça de les Glòries

99



L'Ajuntament de Barcelona presenta un projecte de remodelació de la plaça de les Glòries Catalanes, una plaça construïda abans del Jocs Olímpics, amb l'objectiu d'organitzar la circulació rodada d'entrada i sortida al nord de la ciutat. La nova proposta, sense calendari ni finançament definits, posa l'accent en els transports col·lectius, amb una estació intermodal, i en comptes de l'anell viari planteja soterrar part de la circulació rodada i construir un plaça contínua per als vianants.

Ildefons Cerdà, cap al 1860, havia pensat la plaça de les Glòries Catalanes com el centre simbòlic i el nus de comunicacions més important de la ciutat de Barcelona. Als anys cinquanta, les avingudes Diagonal, Meridiana i Gran Via es fonien en un gran erm creuat per les línies del ferrocarril i ni la canalla hi anava a jugar. A la darreria dels anys seixanta es va unir la Gran Via i la Meridiana amb un espectacular *escalèxtric* que absorbia el creixent trànsit de vehicles. Als anys setanta es van continuar afegint passos elevats. La inhòspita plaça va ser durant anys el nus d'entrada i sortida de la ciutat i el límit de la ciutat en l'imaginari col·lectiu.

La plaça de les Glòries, amb l'anella viària elevada, fou un projecte del final dels anys vuitanta dirigit per Josep Antoni Acebillo, l'arquitecte en cap de l'Ajuntament en aquella època, en què van participar tècnics municipals com Andreu Arriola, Adolfo Monclús i Ramón García-Bragado Acín i tècnics externs com Javier Rui-Wamba. L'actual plaça de les Glòries va ser, com les rondes, una de les moltes infraestructures associades als Jocs Olímpics. La nova plaça i el nus viari es van obrir el 1991 i es va inaugurar oficialment el 15 de gener de 1992 com a obra clau per a organitzar el trànsit rodat d'entrada i sortida de la ciutat. El cost de l'obra en aquell moment va ser de 2.860 milions de pessetes i actualment hi circulen 96.000 vehicles al dia.

El jardí interior de la plaça ràpidament es va convertir en territori de ningú i més endavant en allò que eufemísticament s'ha anomenat «el mercat de la pobresa», un espai de venda ambulant il·legal que acompanya el mercat dels Encants, o de Bellcaire, els dilluns, els dimecres, els divendres i els dissabtes.

Una plaça molt qüestionada pels veïns i l'oposició

La plaça de les Glòries, una de les places més qüestionades de la ciutat de Barcelona, va tornar a ser tema de debat durant la campanya electoral municipal del mes de maig. El candidat a l'alcaldia per Convergència i Unió (CiU), Xavier Trias, va declarar que la plaça de les Glòries era, probablement, el pitjor punt de Barcelona en aquell moment i el candidat del Partit Popular (PP), Albert Fernández Díaz, la va definir com un dels més grans «bunyols urbanístics» de la ciutat. Davant de les queixes del veïns, l'alcalde Joan Clos i Matheu va declarar des de la planta vint de la torre Agbar, el 19 de maig, dies abans de les eleccions municipals, que, tot i que no s'enderrocaria el tambor de circulació viària, en un termini de divuit mesos es faria permeable al pas de vianants amb l'enderrocament dels murs de la planta baixa de l'anell viari.

Des del mes d'agost es van anar repetint les notícies que denunciaven l'estat d'abandonament de la plaça de les Glòries, fent incidència en la problemàtica de la venda ambulant il·legal a l'espai interior de la plaça, anomenat abans el Camp del Sidral. L'any 2002 s'havien decomissat 15 tones de material que van anar a parar a l'abocador. Veïns i ciutadans es feien ressò de l'estat d'un espai públic que no havia aconseguit funcionar mai.

Joaquim Mallén, de l'Associació de Veïns del Fort Pienc, explicava que els venedors il·legals van començar a aparèixer a partir del 1991 i que abans d'instal·lar-se a l'interior de la plaça ho havien fet als carrers del voltant del mercat dels Encants. Miquel Catasús i Lacruz, president de l'Associació de Veïns del Clot-Camp de l'Arpa, proposava tres idees: establir control i vigilància en els espais públics, netejar i arranjar de nou la plaça i estudiar el fenomen perquè, com va remarcar, «no en sabem quasi bé res, de la gent que hi ve a vendre». Manuel Andreu Tarragó, president de la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona, va demanar un esforç per a proposar solucions contra als venedors il·legals, prioritzant per damunt de tot la recuperació de la plaça com a espai públic.

El mes de setembre es va anunciar que en qüestió de dies els venedors il·legals de l'interior de la plaça de les Glòries haurien de deixar de realitzar l'activitat de venda ambulant i que es procediria a la restauració dels jardins i els espais públics.

Presentació del nou projecte de plaça de les Glòries: de plaça per a la circulació privada a plaça per al transport públic

El 7 d'octubre l'Ajuntament de Barcelona va presentar a la premsa un nou projecte per a la plaça de les Glòries Catalanes que preveia enderrocar el tambor elevat, aixecar el nivell de la plaça dos o tres metres, segons les fonts, construir una gran estació d'intercanvi intermodal i soterrar la Gran Via. L'estació d'intercanvi intermodal havia de connectar la LÍNIA 1 DEL METRO [83], el TRAMVIA [118], les possibles noves estacions de RENFE i els FERROCARRILS [62 i 65] de la Generalitat de Catalunya. La proposta significava un canvi radical, tant en l'aparença de la plaça en fer desaparèixer el nus viari elevat, com en la funció principal. Si la plaça actual es caracteritza pel trànsit rodat de vehicles particulars, la nova proposta girava al voltant de la connectivitat amb el transport col·lectiu.

La proposta presentada no tenia calendari concret d'execució ni pressupost previst, tal com va explicar l'alcalde Joan Clos.

Amb el nou projecte, els responsables de l'Ajuntament de Barcelona havien fixat les directrius de les futures reformes urbanístiques en superfície, però les propostes lligades al transport públic dependrien de les decisions que s'adoptessin des de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) on hi ha representades totes les administracions. Amb la nova proposta es preveia reduir la capacitat de circulació de vehicles, tot i que quedaria compensada per l'estació intermodal que es calculava que inicialment farien servir uns 20 milions de passatgers l'any, quantitat que ascendiria fins a 50 milions l'any, un cop acabat el projecte.

El projecte proposava construir dos túnels per al trànsit de vehicles de la Gran Via. Els túnels se situarien entre les vies de rodalies (a tres metres sota terra) i el nou nivell de la plaça, que s'hauria d'aixecar dos o tres metres més. El túnel de sortida de Barcelona enllaçaria amb la Gran Via i l'entrada ho faria en superfície amb la Diagonal, com abans de la reforma del 1992. La premsa va recordar que el 1999, Joaquim Molins, candidat d'aleshores per CiU a l'Ajuntament de Barcelona, havia presentat una proposta similar.

El nou projecte de reforma va ser presentat, entre d'altres, per Josep Antoni Acebillo Marín, antic arquitecte en cap de l'Ajuntament de Barcelona, actualment en qualitat de comissionat d'urbanisme i infraestructures de l'alcalde. Josep Antoni Acebillo va declarar que l'actual plaça i l'anell elevat de les Glòries «estarà totalment amortitzada el 2005 en estalvi de temps i benzina».

Els responsables de l'Ajuntament no es van atrevir a presentar un calendari, tot i que no preveien iniciar cap obra abans de tres o quatre anys. Tampoc van valorar el cost total del projecte, malgrat que Joan Clos va afirmar que el 66% del cost quedaria recollit en la segona fase del Pla director d'infraestructures, pendent de finançament, i que tant la Generalitat de Catalunya com RENFE estaven interessats a donar més capacitat a les línies de ferrocarril de rodalies i de metro, dotant-les d'estacions cèntriques. La proposta presentada només seria realitzable quan totes les administracions, la local, l'autonòmica i la central, a més de RENFE i Ferrocarrils de la Generalitat, s'hi impliquessin.

L'alcalde, Joan Clos, va destacar que el projecte incorporava una de les demandes més repetides pels veïns: convertir la plaça en un espai continu i parcialment verd. Per a Jordi Hereu i Boher, regidor de seguretat i mobilitat, el més important era que el nou projecte feia una aposta clara pel transport col·lectiu.

La premsa especialitzada va fer notar el canvi de posició dels responsables de l'Ajuntament de Barcelona que des del 1991 fins pocs mesos abans havien defensat la plaça de les Glòries amb el tambor enlairat com l'única opció possible, amb l'argument que era la sola manera de suportar el trànsit d'entrada i sortida a la ciutat. Els responsables municipals, però, van defensar que la nova proposta permetria convertir la plaça de les Glòries en una nova àrea de centralitat on hi convergirien cinc línies de transport públic.

Els elements que podrien haver afavorit el canvi d'opinió dels responsables municipals serien la necessitat de potenciar la TRANSFORMACIÓ URBANA DEL POBLENOU [110] en un modern districte tecnològic, el 22@, el qual hauria d'acollir 150.000 nous llocs de treball i 130.000 habitants més que realitzarien un total de 850.000 viatges diaris. També hi hauria pesat la constatació que un lloc que reuniria tants edificis singulars, com el Teatre Nacional, la torre Agbar, l'Auditori i el proper Museu del Disseny, necessitava una nova adequació.

Ramón García-Bragado Acín, gerent de l'Àrea d'urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona, va escriure el mes d'octubre a *La Vanguardia* un article que explicava les condicions tècniques que havien portat a construir la plaça amb l'anell viari elevat i també les de l'actual proposta. Des del seu punt de vista, l'aprovació del Pla director d'infaestructures permetia revisar el projecte de la plaça de les Glòries que fins a l'actualitat havia permès absorbir el trànsit rodat procedent del creixement residencial del Vallès i el Maresme registrat al llarg dels deu darrers anys. Tanmateix, aquest responsable de l'Ajuntament de Barcelona també remarcava que l'obertura de la Diagonal fins el mar, les actuacions de TRANSFORMACIÓ URBANA DEL FÒRUM 2004 [116], el projecte 22@-Poblenou i l'acord sobre l'estació del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [57] a la Sagrera intensificaven els canvis en aquesta àrea de Barcelona i en transformaven els requeriments urbans.

L'estació intermodal

En l'actual disseny de la plaça convergeix tot un seguit de línies de transport públic, encara que no hi estan connectades i algunes fins i tot no hi tenen parada. El projecte presentat proposava construir una estació intermodal, que es va comparar amb la de la plaça Catalunya, on hi confluirien la línia 1 del metro amb les dues noves línies de RENFE (la del ferrocarril de rodalies de la Sagrera i la de la Meridiana), el tramvia del Besòs i una nova línia proposada per l'Ajuntament que uniria el futur tram –ja projectat– dels Ferrocarrils de la Generalitat que ha d'unir la plaça Espanya amb la plaça Francesc Macià. Aquesta línia podria arribar a la plaça de les Glòries a través d'un túnel ja parcialment construït i infrautilitzat que en l'actualitat porta a l'Estació de França. Afegint-hi 1,4 km de túnel, aproximadament, es podria enllaçar amb transport col·lectiu el litoral Barceloní i el Maresme amb el Baix Llobregat. Segons els responsables municipals, la idea presentada es basava en la possibilitat d'aprofitar parcialment infaestructures que ja existeixen per a millorar les comunicacions en transport públic entre Barcelona, el Vallès, el Maresme i el Baix Llobregat.

En començar el mes de desembre, la premsa es va fer ressò d'uns documents interns del Govern de la Generalitat desfavorables a l'intercanviador de les plaça de les Glòries i que apostaven preferentment pel de l'estació de la Sagrera, on confluiran el ferrocarril d'alta velocitat i de rodalies i les línies 1, 4, 5, i 9 del metro.

Les reaccions al projecte

L'oposició, que va rebre positivament el projecte de reforma, va lamentar, però, que s'hagués de presentar un nou projecte només dotze anys després de la inauguració de l'actual nus viari i que el projecte presentat incorporés inversions i actuacions no incloses al Pla director d'infraestructures, aprovat dos anys abans. També va criticar que ara es presentés aquest projecte d'una manera que van qualificar d'improvisada, sense presentar-lo prèviament als veïns ni als grups de l'oposició i sense concertar-lo per endavant amb la resta d'administracions implicades, quan, pocs mesos abans, el regidor del districte de Sant Martí, Francesc Narváez i Pazos, havia defensat en públic la presència del nus viari elevat de la plaça de les Glòries.

Pau Noy, president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), va valorar positivament el projecte

pel fet que suposava «pensar la plaça no només des del punt de vista del cotxe». Tot i això, va recordar que infaestructures similars, fent referència a l'intercanviador ferroviari de la plaça Catalunya, estan pendents de millores des de fa anys.

El mes de novembre, els representants de les associacions de veïns del Clot-Camp de l'Arpa, el Fort Pienc, el Poblenou i la Sagrada Família, que van veure en el projecte de reforma una oportunitat per a millorar l'entorn, van declarar, però, que volien participar en les decisions i que temien que la nova plaça es convertís en un aparador o experiment arquitectònic amb la suma de la torre Agbar de Jean Nouvel, l'edifici Ona per a oficines municipals de Federico Soriano, l'hotel Silken de Juli Capella i el Museu del Disseny de Martorell, Bohigas i Mackay, MBM. Les associacions de veïns es van mostrar disconformes amb les alçades de l'edifici d'oficines municipals i les del Museu del Disseny i van recordar que el barri té pendent la construcció de diversos equipaments com ara una escola bressol, un centre d'assistència mèdica i una residència per a gent gran que no podien estar supeditats al llarg procés de concertació entre administracions d'una obra d'aquestes característiques. També van recordar la necessitat de trobar solucions per al «mercat de la pobresa» que setmanalment s'instal·lava a la plaça. Els representants de les associacions de veïns també van demanar que es realitzés un estudi de mobilitat prevista per evitar que el model de plaça tornés a quedar obsolet en pocs anys. Miquel Catasús, de l'Associació de Veïns del Clot-Camp de l'Arpa, va declarar que els veïns volien una gran zona verda central de 14 hectàrees, avingudes no agressives per als vianants i serveis i predomini del transport públic, sense oblidar els equipaments i els habitatges.

L'arquitecte i urbanista Josep Oliva i Casas va valorar positivament la proposta de l'Ajuntament de Barcelona, tot i considerar-la insuficient perquè és tant important enderrocar l'anell viari i potenciar el transport públic com decidir el volum dels edificis que envoltaran la plaça i aconseguir que una bona part siguin habitatges. Els habitatges i els comerços serien, segons Josep Oliva, els que permetrien crear una plaça viva i aconseguir la centralitat que va projectar en el seu temps Ildefons Cerdà, en un moment en què els projectes del Fòrum 2004, el 22@ i la Vila Olímpica haurien donat pes urbà a l'est de la ciutat.

Més informació:

www.bcn.es/parcsijardins/pa_glories.htm
www.lafavb.com/
www.publicacions.bcn.es/b_mm/bmm_disseny/bmm_disseny_46.htm

MHC

100 Plaça Lesseps



El mes de desembre s'ha presentat el document base del projecte de reforma de la plaça Lesseps consensuat entre els veïns i l'Ajuntament de Barcelona. Els canvis introduïts recuperen el pendent original de la plaça, la connexió per a vianants entre els barris i augmenten l'espai públic i per a vorera. Es preveu que les obres comencin a la darreria d'estiu del 2004 i que durin un mínim de tres anys.

A la plaça Lesseps, situada a la part més elevada del barri de Gràcia de Barcelona on s'inicia el turó del Putxet, conflueixen les antigues rieres i torrents de la zona i els camins tradicionals de connexió entre els barris. A començament de segle XX, la plaça, que quedava emmarcada per la façana del convent dels Josepets, era la cruïlla de camins entre el carrer Gran de Gràcia (antic camí de Santiago que des de Barcelona, travessant Collserola, anava fins el monestir de Sant Cugat) i els camins dels altres barris. Ben aviat aquest àmbit es va convertir en un nus d'itineraris i de tramvies i en una de les principals places del barri. Les imatges anteriors a la reforma dels anys setanta mostren un espai públic de gran qualitat i amb un alt valor simbòlic, com encara indica avui la Casa Ramos, davant de la façana dels Josepets.

Als anys setanta la ronda del Mig divideix la plaça i els barris, n'augmenta el pendent i hi dificulta el pas dels vianants

Els anys setanta, caracteritzats per la construcció de vies ràpides que prioritzaven el vehicle privat sobre els vianants, la construcció de la ronda del Mig va implicar la divisió de la plaça enmig de túnels, passos elevats, escales i passadissos i l'inici de les protestes que s'han mantingut al llarg del anys. Itziar González, arquitecta que va participar en el procés de remodelació de la plaça Lesseps com a tècnica independent de les associacions de veïns, explicava que aquesta transformació va significar una ferida que va dividir els barris i va dificultar el pas de vianants en una plaça amb vocació de nus d'intercanvi, de comunicació.

El projecte de la ronda del Mig i l'inici de les obres el 1969 es va fer durant l'alcaldia de Josep Maria Porcioles. El 1972, el viaducte (conegut popularment com scalextric) que havia de salvar el pas de la ronda del Mig per la plaça Lesseps va provocar una de les mobilitzacions més importants de la ciutat fins aquell moment. El 1974, durant l'alcaldia d'Enric Masó, es fa pública una solució híbrida coneguda com la solució Masó que no va semblar satisfer a ningú. Les obres van començar el 1975 i van finalitzar el 1979, quan l'alcalde en funcions Manuel Font Altaba va acabar l'ajardinament de la plaça.

Les vicissituds dels projectes de remodelació

L'any 1998, la remodelació de la plaça Lesseps formava part del programa electoral de l'equip de govern de l'Ajuntament de Barcelona en resposta a una demanda ciutadana que no havia deixat de fer-se sentir. Es va convocar un concurs de projectes en què va guanyar el treball presentat pels arquitectes Carme Ribas i Pere Ravetllat, ben rebut pels veïns, que incorporava l'enfonsament de la ronda del Mig per a recuperar el pendent original de la plaça i els camins per a vianants. Posteriorment, l'Institut Municipal d'Urbanisme de Barcelona (IMU), com a entitat encarregada de gestionar els projectes de més de 3 milions d'euros, va convocar un altre concurs amb unes altres bases: incorporar l'intercanviador entre les LÍNIES 9 DEL METRO [80] i la línia 3, però no l'enfonsament de la ronda.

El 21 de gener de 2002, els veïns, que no havien estat informats del canvi de bases del concurs, van veure el nou projecte durant l'exposició pública prèvia a l'inici de les obres –que s'havia de fer abans de les eleccions municipals– i van organitzar una important protesta contra el pendent previst del 9% salvat amb grades, denunciant que la solució comportaria moltes dificultats per als vianants, que al projecte hi continuava havent una important manca d'espais verds i que l'Administració municipal havia donat molt poca informació dels canvis de bases. La premsa se'n va fer especial ressò i van destacar que, tot i que el projecte s'havia fet d'acord amb la normativa, la manca de diàleg no havia permès oferir una proposta que resolgués els problemes dels ciutadans. A partir d'aquests fets es va crear la plataforma Una altra plaça Lesseps és possible, amb diverses associacions de veïns i afectats.

Davant les fermes protestes dels veïns, a la primavera es va formar una comissió mixta que es reunia setmanalment i que estava formada per representants de l'IMU, representants de la plataforma veïnal i representants de tots els grups polítics presents al districte de Gràcia. El mes de juny, la comissió, a petició dels representants de la plataforma, va decidir incorporar-hi un grup de tècnics independents: Ole Thorson, Salvador Rueda i Itziar González. Durant les reunions setmanals de la comissió dels mesos de juny i juliol es va establir un diàleg i es van acceptar algunes de les demandes de la plataforma veïnal.

El procés de participació

A partir del treball realitzat per la comissió, Itziar González va proposar convocar un procés de participació per a incorporar la resta de veïns a la discussió, enriquint i validant les propostes de la comissió amb les aportacions dels ciutadans. El procés havia de contribuir a establir un compromís de col·laboració mútua entre els veïns i l'Administració i a restaurar el

diàleg i la confiança, en un moment en què les posicions estaven molt enceses i hi havia fortes suspicàcies entre Ajuntament i veïns.

Als locals dels Josepets es van succeir el mes de setembre jornades informatives i formatives, reunions de seguiment dels treballs de la comissió i tres dies de portes obertes per a recollir les propostes i demandes dels veïns mentre que alhora se'ls posava a l'abast tota la informació tècnica disponible del projecte.

Hi van passar més de tres-cents veïns i comerciants de la zona aportant-hi les seves propostes per a fer més habitable la plaça i dibuixant els camins necessaris per a la reconnexió dels barris. Els tècnics que van explicar les condicions i van recollir les propostes (cinc arquitectes i un antropòleg, Arola Balanzó, Sònia Dalet, Marc Dávila, Itziar González, Gemma Haase i Iván Juárez) van destacar el realisme i la viabilitat de la majoria de les demandes veïnals. La premsa va declarar que els Josepets s'havia convertit en un laboratori d'idees i va destacar alhora la radicalitat democràtica de la proposta i el rigor de la feina feta. Les idees proposades es van organitzar entorn de quatre eixos: la reducció del trànsit de vehicles privats, la recuperació del pendent natural de la plaça, la millora de la connectivitat entre els barris (la Salut, Gràcia, Putxet-el Farró i Vallcarca) i un nou disseny de plaça pensat com a lloc de trobada. El divuit de desembre de 2002, el document resultant del procés de participació va permetre signar un acord a l'IMU que recollia els criteris generals que s'haurien de tenir en compte per a remodelar la plaça.

La comissió de seguiment de l'acord i la plataforma Una altra plaça Lesseps és possible, van vetllar durant el 2003 perquè el projecte de reforma incorporés les propostes que es van assumir com a tècnicament viables.

Es presenta als Josepets la maqueta del nou projecte de reforma de la plaça Lesseps

El 10 de desembre de 2003 es va presentar als locals dels Josepets la maqueta provisional del nou projecte de reforma de la plaça realitzat pels arquitectes Albert i David Viaplana i l'enginyer Joaquim Pasqual, autors també del projecte del 2002. No era un document tancat, sinó un esborrany que després del període d'al·legacions havia de fixar les directrius per a la reforma de la plaça.

La proposta dibuixava un nou espai que recuperava el pendent natural, que assegurava la connexió per a vianants entre els barris, sense rampes ni escales, i que tornava a deixar visibles la Casa Ramos i la façana de l'església dels Josepets. Preveia passar de 8.000 m² d'ús públic a 21.000 m², ampliant les voreres i reduint el nombre de carrils per als vehicles. Per a aconseguir-ho la ronda s'havia d'enfonsar 2,9 m, es preveia redirigir l'actual circulació dels vehicles i connectar els espais verds de la plaça amb l'avinguda de l'Hospital Militar. Els tècnics municipals van explicar que el fet d'incloure les demandes veïnals havia significat un augment del cost de l'obra de 6 milions d'euros sobre un total de 28 milions previstos per al projecte.

Finalment, els titulars dels diaris recollien titulars com ara «Després de trenta anys de protestes, una altra plaça Lesseps és possible» i parlaven d'un canvi en les formes de relació entre l'Ajuntament i els ciutadans de Barcelona. Els veïns van valorar positivament el projecte, tot i que van declarar que no s'havia recollit totalment la demanda de pacificar el trànsit, especialment a la travessera de Dalt i a la ronda del General Mitre. Xavier Casas, regidor d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona, que va ser rebut amb pancartes que deien que la ronda no era un problema urbanístic, sinó de salut pública, va declarar que primer calia resoldre Lesseps per poder afrontar després la resta de problemes. Fernando Casal, portaveu de la plataforma Una altra plaça Lesseps és possible i membre de la comissió del pla, va destacar que fins a l'actualitat la plaça Lesseps havia estat «un lloc infecte, una plaça on no podies quedar amb ningú ni fer vida ciutadana» i va valorar positivament els canvis introduïts, especialment l'augment de la superfície per a vianants.

Segons les previsions, les obres haurien de començar cap a la fi de l'estiu del 2004 per assolir el termini de conclusió cap a mitjan any 2007 i s'haurien de coordinar amb la construcció de l'intercanviador de les línies 3 i 9 del metro.

Més informació:

http://w3.bcn.es/V04/Home/V04HomeLinkPl/0,2687,394566_398489_1,00.html
http://hemeroteca.diaridebarcelona.com/DdB-031210/minut.htm

MHC

101 Política Agrària Comuna, reforma



La reforma de la política agrària comuna, aprovada el mes de juny a Luxemburg, vincula les ajudes a la seguretat, la qualitat alimentària i al compliment de la normativa vigent en matèria ambiental. A Catalunya, la reforma afectarà les produccions d'herbacis i els farratges, l'arròs, la fruita seca, el sector lleter, el boví de carn i l'oví i el cabrum. Segons el sindicat Unió de Pagesos, les explotacions més afectades serien les més petites, el 50 % del sector a Catalunya.

La política agrària comuna (PAC) es va crear el 1962 amb l'objectiu de garantir la independència alimentària dels països que formaven la Comunitat Econòmica Europea (CEE), davant de la manca de productes alimentaris que patia la població europea, tònica que encara dominava durant la dècada dels cinquanta, i d'un sector agrícola molt ineficaç. La CEE va apostar aleshores per subvencionar i garantir uns preus mínims a l'agricultor. Així va ser com els països de la CEE van augmentar les produccions agrícoles i es van convertir en exportadors. Actualment, a la Unió Europea (UE), el sector s'ha modernitzat, tot i que presenta una important acumulació d'excedents agraris i un descens de l'activitat i de la població activa que s'hi dedica. Es tracta d'una activitat amb àmplies repercussions territorials i problemàtiques diverses i complexes.

El 26 de juny de 2003 es va signar un acord de reforma de la política agrària comuna (europea) a Luxemburg, després de moltes divergències entre els ministres d'Agricultura europeus respecte a les propostes inicials fetes pel comissari europeu d'Agricultura, Franz Fischler.

Els agricultors catalans, com altres col·lectius d'agricultors de la mediterrània, es van mobilitzar en contra i van redactar un document en què van detallar les reivindicacions i objeccions a la reforma.

La reforma que es proposava girava entorn a la idea de desvincular parcialment les ajudes de la producció i lligar-les a noves condicions o obligacions respecte al medi ambient, com ara la qualitat i la identificació de la producció, el registre i les condicions dels animals. Tanmateix les condicions s'haurien d'aplicar d'una manera gradual i es podrien modular segons la voluntat dels estats. Així doncs, a partir del gener del 2005, si es volen rebre els ajuts, s'haurien de complir les directives de medi ambient i d'identificació i registre d'animals; a partir del gener del 2006 s'obligaria al compliment de les normes que fan referència a la salut pública, a les qüestions veterinàries, fitosanitàries i a la notificació de malalties, i el darrer bloc, que feia referència al benestar animal, s'exigiria a partir del gener del 2007. Cal afegir que les directives esmentades, significativament les que fan referència al medi ambient, havien estat aprovades i ja eren vigents anys enrere.

Des de la perspectiva de la UE, la reforma de la PAC incideix bàsicament en la qualitat i la seguretat alimentària i vincula les ajudes al sector agrícola, al compliment de la normativa ambiental vigent.

Franz Fischler va haver de suavitzar part de les propostes que feia, però, una vegada signada la reforma. La valoració que en va fer va ser positiva, ja que segons va dir suposava una producció més orientada al mercat. Tot i això, una part de les ajudes encara continuarien lligades a la producció, com van demanar els socis del sud, però les excepcions (conreus herbacis i ramaderia, especialment) haurien de passar per un complicat sistema de burocràcia, opció a la qual només es van apuntar els països del nord.

La reforma de la política agrària comuna a Catalunya

Des d'Unió de Pagesos (UP) un dels aspectes més criticats de la reforma va ser el fet que la reducció dels ajuts fos idèntica per a les petites i per a les grans explotacions. Consideraven que, tot i que era necessari valorar el paper multifuncional de l'agricultura, si es deslligaven tots els ajuts de la producció, l'activitat perdria tot el sentit. Per tal d'aconseguir l'estalvi que es plantejava, la proposta de reforma d'UP suggeria reduir les ajudes proporcionalment a les dimensions de l'explotació i posar un sostre màxim per a la partida d'ajuts atribuïble a una sola explotació, en comptes d'una retallada lineal a totes les explotacions, cosa que dificultaria la viabilitat de les petites i mitjanes explotacions, pròpies de regions com Catalunya.

A Catalunya la reforma afectaria greument 22.000 explotacions, les més petites, el 50% del sector. Mentre el coordinador d' UP, Joan Caball, no descartava mobilitzacions, el conseller d'Agricultura de la Generalitat, Josep Grau, es felicitava pel pacte. Els sectors més afectats a Catalunya serien els herbacis i els farratges, l'arròs, la fruita seca, el lleter, el boví de carn i l'oví i el cabrum. Segons les previsions es calculava una pèrdua en ajuts d'uns 18 milions d'euros segons el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca de la Generalitat (DARP).

Els pagesos de la fruita seca del Camp de Tarragona van sortir al carrer al principi del mes de juny i un miler es va concentrar la segona setmana del mes de juny davant de l'edifici de la Comissió Europea a Madrid, convocats per la Coordinadora d'Organitzacions d'Agricultors i Ramaders (COAG). Les reivindicacions sobre els fruits secs van ser ateses en la reforma mateixa per mitjà d'una estipulació de mecanismes estables de subvencions, de manera que es mantindrien ajudes bàsiques de 241,5 €/ha, si bé la meitat de l'ajut l'hauria d'afegir opcionalment l'estat membre. També es va aconseguir modificar el sistema de penalització per producció excessiva d'arròs. Tanmateix els sindicats agraris es van mostrar crítics amb els efectes que a llarg termini podia tenir la reforma sobre el sec-

tor agrícola. El Comitè d'Organitzacions Professionals Agràries (COPA) i la Confederació General de les Cooperatives Agràries de la Unió Europea (COGECA) van criticar la progressiva renacionalització de la política comunitària, amb «excessives opcions a la carta», que permetrien que els estats fessin pagaments addicionals que podrien arribar fins al 10% de la quantitat assignada a cada estat.

En les seves propostes UP es decantava per una agricultura viva, connectada a la producció i es mostrava preocupat per les explotacions petites i mitjanes, les zones de muntanya i la dificultat que els joves tindrien per a incorporar-se a l'activitat agrícola amb la nova normativa.

La reforma en el context mediterrani

Al principi del mes de juny, catorze regions mediterrànies van redactar un document conjunt per mostrar el seu desacord amb la reforma proposada per la UE perquè no tenia en compte les peculiaritats agrícoles d'aquesta àrea. Aquestes regions, entre les quals hi havia Catalunya, demanaven certa garantia de dignitat –vinculada sempre a la producció–, i, si més no, que es valorés amb una compensació multifuncional de l'agricultura per la seva contribució a la vida i al desenvolupament rural.

Per la seva banda, el catedràtic d'estructura econòmica de la Universitat Autònoma de Madrid, Ramón Tamames, va criticar la pressió dels Estats Units en la reforma i va dir que la reforma de la PAC no aportava solucions als problemes més importants. Alhora acusava el ministre d'Agricultura, Arias Cañete, de seguir defensant les tesis del comissari Fischler. Els ministres europeus d'agricultura van acordar reunir-se de nou al cap de dos anys per revisar la política agrària comuna.

El mes d'octubre, abans de les eleccions autonòmiques, UP va lliurar als partits polítics el Decàleg de política agrària on es demandava un compromís formal entre agricultura, societat i territori. Incloïa el Contracte territorial d'explotació, on es demanava que es valorés la multifuncionalitat del sector i que es fomentés la qualitat i la seguretat alimentària, la sostenibilitat i l'equilibri territorial, juntament amb la professionalitat de la pagesia del segle XXI.

Més informació:

www.europa.eu.int/eur-lex/es/archive/2003/l_27020031021-es.html
www.uniopagesos.es/comunicacio/comunicat.asp

AOB i MHC

102 POUM de la Seu d'Urgell



El 14 de març de 2003 entra en vigor el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de la Seu d'Urgell. La revisió de l'antic Pla general d'ordenació urbana és una aposta per a encarar l'ordenament territorial del municipi en un nou context internacional, amb un rol específic en tant que ciutat estratègica dels Pirineus. Les potencialitats turístiques i recreatives i els valors paisatgístics i naturals del municipi han marcat les línies bàsiques de desenvolupament del POUM.

Marc general de redacció del POUM

Durant l'any 2001 l'Ajuntament de la Seu d'Urgell, sota el mandat de l'alcalde del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Joan Ganyet, va decidir revisar el Pla general d'ordenació urbana del 1980 per tal de planificar el desenvolupament del municipi en coherència amb el creixement urbà que havia experimentat els darrers anys.

La construcció de l'equipament esportiu i de lleure del Parc del Segre promogut per la celebració de les proves d'aigües braves dels Jocs Olímpics del 1992, l'aprovació del Pla territorial general de Catalunya del 1995 i la realització de diferents iniciatives europees en matèria de cooperació transfronterera, com ara la Comunitat de Treball dels Pirineus, van ser aspectes considerats estratègics en la redacció del nou POUM de la capital de l'Alt Urgell.

El nou POUM volia contribuir a definir la Seu d'Urgell com una àrea de grans potencialitats turístiques i recreatives, enmig d'una gran reserva natural i paisatgística en el centre d'una EUROREGIÓ [49] formada per les regions de Migdia-Pirineus, Llenguadoc-Rosselló, Aragó i Catalunya.

Les previsions del Pla territorial general de Catalunya van qualificar la Seu d'Urgell i el territori que en constitueix l'àrea immediata d'influència com a sistema territorial de nivell 3. Això preveia que la Seu i el sistema urbà Valira-Alt Segre tinguessin una posició central com a pol d'activitat en una àmplia àrea d'influència en l'àmbit dels Pirineus i del Prepirineu, fet que hi consolidava l'impuls econòmic i en millorava les comunicacions.

Els objectius del POUM

Els objectius del nou POUM de la Seu d'Urgell plantejaven que la ciutat tingués un paper capdavanter respecte a la resta de la muntanya, tant als Pirineus espanyols com als francesos, amb complementarietat de funcions amb Andorra i Puigcerdà.

Com a ciutat fronterera havia de tenir funcions transnacionals i europees i convertir-se en una ciutat emblemàtica dels Pirineus.

A la presentació, Carles Llop, arquitecte de l'equip redactor va remarcar que la revisió del Pla general va proposar una ordenació íntegra del territori, de manera que l'urbanisme plantejat es basés en principis de sostenibilitat i de qualitat ambiental.

Compacitat urbana

Una de les principals aportacions del POUM de la Seu d'Urgell va ser la voluntat de mantenir un model de ciutat compacta i d'afavorir el desenvolupament urbà al marge dret del riu Segre amb la definició d'eixos i àmbits de creixement en les direccions llevant, ponent i nord, sense oblidar la redefinició de la façana fluvial. Aquestes mesures van confirmar un model de desenvolupament contingut i compacte per al municipi de la Seu d'Urgell que, amb 1.489 ha de superfície municipal i 135,10 ha de sòl urbà, va preveure, segons el nou POUM, un creixement de sòl urbanitzable de 14,60 ha.

A aquest efecte, es va definir també un gran cinyell verd que circumda el conjunt de l'àrea central de la ciutat i la vincula, a través d'un sistema de parcs fluvials interconnectats (Parc del Segre, Parc del Valira, Parc del Mesclant de les Aigües), amb altres nuclis urbans situats en els eixos viaris cap a la Cerdanya i l'Urgellet.

Integració territorial

Paral·lelament a la definició dels parcs fluvials, el nou POUM va preveure la incorporació substancial del sistema de turons immediats (pla de les Forques i seqüència de turons del Castell i la Ciutadella Militar) com a entorn equipat de parcs territorials panoràmics sobre la ciutat, tot mantenint i desenvolupant els valors del medi rural i de muntanya, molt presents al municipi.

Diversificació econòmica

El nou POUM va definir la creació de nous àmbits terciaris i logístics a fi de diversificar l'oferta urbana. Els nous equipaments hotelers, comercials i de serveis van ser definits amb la construcció del nou bulevard de Ponent i amb la requalificació de la ciutat existent i la remodelació del centre històric de la ciutat.

Millora de la connectivitat

La nova definició dels sistemes urbans i territorials generals es va articular a partir del disseny de l'estructura viària enriquida per la integració de la variant de la C-14, establint

nous accessos mitjançant un túnel i un nou pont des del vessant de Castell-ciutat.

El Pla d'ordenació urbanística de la Seu d'Urgell va ser aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida i va entrar en vigor el 14 de març de 2003, data en què va ser publicat al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC).

Més informació:

www.laseu.org/cat/ajuntament/pla.asp

JBL

103 POUM de Salou



L'octubre del 2003 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona ha aprovat definitivament el nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Salou. L'exhauriment de la vigència del Pla general d'ordenació urbana del 1992, la manca de nou sòl urbanitzable per al desenvolupament demogràfic i turístic del municipi i la necessitat d'adaptar el planejament a les modificacions dels traçats viari i ferroviari, han motivat la redacció del nou document.

L'any 2002 al municipi de Salou residien 16.050 habitants censats, mentre que les estimacions de màxima ocupació la destinació turística a més important de la Costa Daurada consideraven que el municipi podia acollir fins a 200.000 habitants.

L'àmbit residencial del municipi s'ubicava en dos sectors ben diferenciats d'un territori determinat: el nucli urbà i el Cap de Salou. Dins del nucli urbà es diferenciava, alhora, l'àmbit de residència permanent, on es genera l'activitat econòmica i comercial del municipi, de l'àmbit turístic sobre la zona de llevant. A la zona del cap de Salou es desenvolupava tant l'ús residencial d'habitatge habitual com l'ús turístic estacional.

El nou POUM va dissenyar un model de creixement urbanístic basat en tres eixos principals: l'habilitació de sòl per a ús residencial, la reserva de sòl per a noves àrees d'ús turístic i hoteler i la creació de zones estratègiques per a nous equipaments públics i de serveis.

Antecedents de planejament

L'anterior Pla general d'ordenació urbana, de l'any 1992, va exhaurir l'any 2000 el seu període de vigència, previst per a vuit anys, durant els quals el municipi havia assolit el creixement demogràfic de 15.000 habitants censats previst pel PGOU. Així mateix, l'any 2000 el municipi també va exhaurir el sòl urbanitzable previst al Pla del 1992. Aquests fets juntament amb la previsió de modificació del traçat del CORREDOR MEDITERRANI FERROVIARI [63] i la construcció d'un nou eix viari entre Salou i Cambrils van fer que es decidís engegar el procés de redacció de la principal figura de planejament urbanístic municipal.

Els estudis per a redactar el nou Pla d'ordenació urbanística de Salou van començar a la darreria de l'any 2000. L'aprovació inicial del POUM va tenir lloc en sessió plenària de l'Ajuntament el 28 de juny de 2001.

Tendències de futur

a) Ús residencial i turístic

El nou POUM havia de definir el creixement i desenvolupament urbanístic del municipi, tant turístic com residencial, per als deu anys següents, i de partida es va estimar que la població podria créixer fins a la quantitat de 24.000 habitants censats, amb la hipòtesi d'una mitjana anual de mil nous residents per any.

L'any 2000, les 1.481 ha del municipi estaven classificades de la manera següent: 422,97 ha de sòl urbà (el 28,56% del total del municipi), 60,23 ha de sòl urbanitzable (4,07%), 505,47 ha de sòl no urbanitzable (34,13%), a banda del centre recreatiu i turístic Universal Mediterrània-Port Aventura, que amb 492,33 ha ocupa el 33,24 % del terme municipal.

El nou POUM va proposar augmentar el sòl urbanitzable en 187,44 ha, un 12,66% del terme municipal, fet que va reduir el sòl no urbanitzable al 21,37% (318,03 ha) de la superfície municipal.

En aquest sentit destacava especialment la fita per la qual el POUM de Salou 2000-2010 va apostar decididament i que consistia en assolir els 25.000 habitants establerts permanentment en l'horitzó temporal de l'any 2010 i en dotar el municipi d'infraestructures turístiques necessàries per a poder acollir més de 2,5 milions de turistes anuals.

Pel que fa als creixements residencials, el Pla es va basar en el fet de mantenir la tendència sostinguda els darrers deu anys, on el creixement mitjà va ser del 7% anual. En referència a l'ús turístic, el Pla va preveure dos àmbits de creixement, amb una aportació d'entre 13.000 i 14.000 noves places hoteleres, fet què comportaria també dotar el municipi de nous equipaments que responguessin a les necessitats generades per aquestes xifres.

La principal zona d'expansió residencial programada quedava delimitada pel barranc de Barenys, a ponent, pel futur vial Salou-Cambrils i per la zona urbana, a llevant. En aquest sector de 35,73 ha es va preveure la construcció de 658 habitatges permanents (510 plurifamiliars i 148 d'unifamiliars).

Les zones d'expansió turística i hotelera, al sud del municipi i en l'eix de l'autopista A-14 Salou-Reus, cobrien una superfície de 106,53 ha i suposarien la construcció de 796 habitatges permanents, 1.858 habitatges per a ús turístic i 13.450 noves places hoteleres.

b) Infraestructures i equipaments

Pel que fa a les tendències en infraestructures –que responen en gran mesura als creixements previstos– al POUM es plan-

tegen bàsicament quatre àmbits: l'hidrogràfic, el viari, el ferroviari i el litoral.

L'obra més important prevista pel sistema general hidrogràfic és la canalització del barranc de Barenys en el tram comprès entre la futura variant Salou-Cambrils i la Porta de Ponent.

L'autovia Salou-Cambrils és la principal infraestructura viària prevista al Pla. Així mateix, el trasllat de la traça del ferrocarril del corredor mediterrani fora del terme municipal va facilitar la previsió d'un vial o passeig que travessaria tot el nucli urbà de Salou connectant amb la rambla del Parc.

Respecte a les actuacions al litoral, el Pla va incidir especialment en la construcció d'un camí de ronda que inclouria un recorregut reservat als vianants al llarg de tota la costa del terme municipal de Salou, entre la zona dels Pilons i el límit amb el terme municipal de Vila-seca.

En l'apartat d'equipaments, el Pla va preveure de crear una gran àrea esportiva, de construir un auditori municipal, dos centres d'ensenyament, un de primària i un de secundària, d'ampliar el centre d'assistència primària, tres nous aparcaments públics i una nova estació d'autobusos.

L'Ajuntament de Salou, en sessió plenària, va aprovar el text refós al Pla d'ordenació urbanística municipal, en el qual es recollien algunes modificacions al text inicial introduïdes per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT). El text el signaven els serveis tècnics municipals de planejament i Limonium S.C.P. Aquest va ser tramès a la Comissió el setembre del 2003 i el POUM de Salou va ser definitivament aprovat per acord de la CTUT l'1 d'octubre de 2003.

Més informació:

www.salou.org/POUM/

JBL

104 POUM de Sant Joan de Vilatorrada



A la darreria del 2003 es publica el text definitiu del nou Pla d'ordenació urbanística municipal de Sant Joan de Vilatorrada. Les directrius del planejament urbanístic del municipi de Sant Joan de Vilatorrada s'han estructurat, tant a escala urbana com territorial, en funció de la vall del riu Cardener, de l'eix viari transversal C-25 i de la carretera C-55 de Manresa a Solsona en tant que vertebradors urbans i territorials no només de la vila sinó del conjunt del terme municipal.

Després d'un llarg procés de treball i debat en el qual van participar responsables de l'Ajuntament, tècnics i veïns del municipi, el 15 de desembre de 2003, abans de les eleccions municipals, es va aprovar provisionalment el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Sant Joan de Vilatorrada. L'alcalde, Ezequiel Martínez i Mulero, va destacar que el POUM, redactat per l'equip Jornet-Llop-Pastor, havia estat un dels projectes més ambiciosos realitzats els darrers anys, i el va qualificar, en declaracions realitzades durant el mes de maig, de «mesurat i necessari» perquè «al municipi hi ha una necessitat d'expansió, la gent jove es vol quedar al poble i també hi ha molta gent de Manresa i de la comarca que opta per traslladar-se a Sant Joan». Tanmateix, Ramon Marquilles, cap de llista de Convergència i Unió a l'Ajuntament de Sant Joan de Vilatorrada en les darreres eleccions municipals, considerava que el POUM era «desmesurat» i proposava revisar-lo.

Amb aproximadament 10.000 habitants, Sant Joan de Vilatorrada és el municipi amb més població del Bages després de Manresa. Territorialment el municipi està inserit en la vall del riu Cardener i hi conflueixen l'eix viari transversal C-25 i la carretera C-55 de Manresa a Solsona, en tant que vertebradors urbans i territorials del terme municipal. Els responsables municipals van declarar que de cara als propers anys preveien un creixement de la població i que el nou POUM permetia construir 1.200 nous habitatges.

Els elements estructuradors, els espais lliures i la connectivitat

El nou POUM destacava els elements estructuradors tant a escala urbana com territorial. Es proposava millorar la connectivitat exterior del nucli urbà reforçant els accessos de l'Eix Transversal i de la carretera C-55 de Manresa a Solsona pel Pont Gran, deixant per als vianants l'accés del Pont Petit. La vall del Cardener al pas pel nucli urbà s'acondiciaria, així mateix, segons el nou planejament, com un nou passeig fluvial lineal que funcionaria alhora com a façana de la vila i element d'articulació dels recorreguts per a vianants que s'estenen a l'àrea central de la vila, a l'interior del triangle que formen els carrers de Montserrat, el carrer Major i l'avinguda del Torrent del Canigó.

Els camins rurals esdevindrien, en el nou POUM, els elements de referència que organitzarien els espais oberts no urbanitzables. Els turons de Collbaix i de Sant Joan, qualificats com a àrees d'ordenació paisatgística, els corredors territorials verds de la vall del riu Cardener i els torrents de Fonollosa, Can Torres, Juncadella i Bellet, com a àrees de sòl no urbanitzable d'especial protecció, formarien la matriu d'espais lliures que dotaria el municipi d'allò que el POUM anomena parcs territorials. Es va preveure, així mateix, la preservació, regulació, ordenació i millora d'àrees d'especial protecció de sòl no urbanitzable: els plans de Sant Joan i de Palou, els plans de les Heures i el Llaurat, els plans de Macosa, la Carrera, el Solerot i el Tros gran, i finalment el sector agroforestal de Planells Petit.

La ciutat construïda, l'extensió residencial i els equipaments

El POUM establia quatre grans eixos de treball per a la ciutat construïda: una nova normativa per al teixit urbà a dos sectors del nucli antic de Sant Joan de Vilatorrada i l'entorn de l'església parroquial, el desenvolupament del Pla especial per a incloure un nou equipament al barri de Llobet, una ordenació conjunta dels sectors residencials del front fluvial i una àrea de reforma a l'entorn de les fàbriques Burés i Vilaseca, que conservaria el volum de les dues naus com a edificacions patrimonials testimoni del passat industrial de la vila.

El Pla va preveure la inclusió en el catàleg de patrimoni de tres grans grups d'elements: els elements i conjunts singulars de la ciutat consolidada, les edificacions industrials significatives del front fluvial i les construccions rurals identificatives dels espais naturals. Es va considerar, així mateix, l'ordenació i regulació específica del nucli de Sant Martí de Torroella.

Es van delimitar dos sectors residencials de nou creixement, els Ermots i Collbaix, en continuïtat amb la trama urbana, sobre territoris de topografia complexa. La previsió era construir-hi aproximadament uns 1.200 habitatges nous, de tipologies diverses (cases amb pati, fileres, cases aparellades), pendents de definir en el futur desenvolupament dels plans parcials.

El Pla també considerava els nous equipaments docents, comercials i esportius. En aquest sentit es reservava sòl per a la construcció d'un nou centre docent per als sectors d'extensió residencial, per a l'extensió de l'eix comercial del carrer Major i Montserrat de cara a futures activitats terciàries i per a la construcció d'un equipament esportiu en previsió de les futures necessitats derivades del creixement demogràfic previst.

Localització de les àrees d'activitat industrial i productiva

La requalificació del front fluvial urbà va implicar l'aprovació de noves normatives per a la indústria urbana situada en aquesta àrea, a fi de fer compatibles els usos tradicionals amb el caràcter de passeig, façana i parc cívic de la vila. Es preveia també el desenvolupament del polígon del pla dels Vinyals II i la localització d'una nova àrea industrial i productiva sobre l'eix de la carretera de Solsona, al voltant de Mas Mollet. El Pla va establir mesures transitòries per a les indústries localitzades en sòl no urbanitzable que preveien integrar-se al medi en què estaven ubicades.

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB), en sessió de data 11 de juny de 2003, va acordar l'aprovació definitiva del Pla d'ordenació urbanística municipal de Sant Joan de Vilatorrada. L'executivitat en va quedar, no obstant, condicionada a la presentació d'un text refós al Pla que incorporés les prescripcions que la Comissió havia dictat. Aquest text refós va ser redactat i aprovat pel Ple de l'Ajuntament el dia 10 de juliol i examinat per la CTUB, que el va aprovar definitivament el dia 17 de setembre. Amb la publicació al DOGC el 15 de desembre del mateix any, el nou POUM de Sant Joan de Vilatorrada va entrar plenament en execució.

Més informació:

www.santjoanv.org

JBL i MHC

105 POUM de Tortosa



L'Ajuntament de Tortosa ha aprovat inicialment, el febrer del 2003, el nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). El POUM revisa l'antic Pla general d'ordenació urbana del municipi, aprovat el 1986, i s'adapta a la nova llei d'urbanisme, vigent a partir del mes de març de l'any 2002.

El 10 de febrer l'alcalde de Tortosa, Joan Sabaté i Borràs, el regidor d'urbanisme, José A. Martín Cid, i l'arquitecte director del POUM, Sebastià Jornet, van presentar el primer document del nou planejament del municipi. El nou Pla d'ordenació urbanística municipal de Tortosa va partir del caràcter divers d'un teixit urbà format per diferents nuclis amb necessitats específiques i personalitats molt definides. Així doncs, el Pla es proposava donar solució a aquesta realitat plurinuclear i diversa.

El POUM es va plantejar, també, un doble objectiu: retornar la centralitat al nucli històric de la ciutat de Tortosa i al mateix temps vetllar pel reequilibri en matèria d'equipaments i de serveis entre les diferents pedanies del municipi: Jesús, Campredó, Bítem, Reguers i Vinallop.

Consideracions prèvies a la redacció del Pla

Per a la redacció i discussió del nou pla d'ordenació urbana de la capital del Baix Ebre es van considerar una sèrie de premisses bàsiques que permetessin aconseguir el màxim grau possible de coherència territorial, tant en el context sociocultural del municipi com en el marc de planificació territorial a Catalunya i a les Terres de l'Ebre.

Així, es va tenir en compte, d'una banda, el Pla territorial general de Catalunya i, de l'altra, el Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre com a marc de referència per a l'ordenament urbanístic del municipi. El desenvolupament demogràfic previst pel nou POUM s'havia de valorar, per tant, en funció del paper de Tortosa com a ciutat central de les Terres de l'Ebre i com a nucli vertebrador del sistema de ciutats del conjunt de Catalunya.

El contingut cultural i patrimonial de la ciutat de Tortosa havia de ser tractat i considerat amb especial atenció en les directrius del nou planejament, ja que en aquests valors es fonamentaven gran part de les raons que donaven a Tortosa el valor de capitalitat del sud de Catalunya.

El model de desenvolupament urbà i territorial adoptat pel nou POUM s'havia de basar en principis de sostenibilitat i de qualitat ambiental. La nova figura de planejament havia de respondre a una ordenació íntegra del territori municipal, a fi que la qualitat territorial repercutís significativament en la qualitat de vida dels ciutadans i en el reforçament de l'equilibri social i també en el desenvolupament dels valors del medi rural i del medi natural que l'envolten.

Finalment, la característica plurinuclear del municipi, amb un centre urbà consolidat i un conjunt de realitats urbanes diferenciades, havia d'incidir significativament en el tractament de cada una de les entitats, amb la intenció de reforçar la centralitat del nucli històric de la ciutat de Tortosa i de dotar la resta de nuclis d'un nivell similar d'equipaments i serveis municipals.

Directrius estratègiques del Pla

Les directrius estratègiques del POUM es van concretar en la incorporació del patrimoni arquitectònic i ambiental, la reordenació del creixement i la definició d'un projecte de ciutat, la diversificació de les activitats productives i la potenciació dels espais lliures i del sòl no urbanitzable.

a) Incorporació del patrimoni arquitectònic i ambiental

La incorporació del patrimoni arquitectònic i ambiental de la ciutat com un element clau del planejament municipal es va traduir en la revisió del catàleg d'edificis i conjunts urbans i rurals de caràcter històric, artístic i ambiental de la ciutat de Tortosa. Així, el Pla va considerar la localització individualitzada dels elements singulars sobre els que havia estat edificada la ciutat i el territori històric; la identificació dels conjunts i trames urbanes que responien a actuacions urbanístiques ben definides i que caracteritzaven de manera singular determinats sectors de la ciutat; la inclusió d'aquelles àrees específiques de la ciutat que pels seus valors patrimonials podien actuar com a motors de requalificació dels teixits urbans, i, finalment, el reconeixement dels valors patrimonials i diferencials del municipi de Tortosa com elements que en van definir la història.

b) Reordenació del creixement i definició d'un projecte de ciutat

La reorientació del model de creixement i la definició del projecte de ciutat havien de tendir a reequilibrar-ne les parts i a reforçar la qualitat urbana de l'àrea central. El Pla va apostar per una distribució estratègica de les principals peces que s'havien d'incorporar al procés urbà els anys vinents, i a la vegada va posar una atenció particular en els projectes concrets del centre de la ciutat. Al mateix temps, la reorientació del model de creixement tenia una aplicació concreta en els nuclis urbans que formaven aquesta ciutat plurinuclear, en el sentit que havia de definir i concretar en cada nucli alternatives de creixement

que responguessin a les condicions particulars de cada cas. En aquest sentit durant la redacció del Pla es va plantejar l'horitzó temporal de vigència per a l'any 2020, any en què la ciutat de Tortosa i la resta de nuclis del municipi assolirien un creixement demogràfic aproximat de 10.000 habitants i en què es construirien 10.000 nous habitatges.

– Nova vialitat

Per a aquesta reorientació del model de creixement, el nou Pla va presentar un seguit de propostes de nova vialitat encapçalades per l'opció de reforçar el rol estructurant del riu Ebre en el conjunt de la ciutat, reforçant així el paper dels eixos viaris que avancen per les dues ribes, ja sigui aigües amunt o a aigües avall, de la ciutat central. Aquesta opció comportaria millorar i consolidar les traces de relació de la ciutat amb la resta del sistema urbà i dels municipis de l'entorn.

– Model de creixement i grans equipaments

La centralitat del nucli antic de la ciutat de Tortosa i el caràcter articulador del riu Ebre van facilitar l'adopció d'un model de creixement basat en la idea d'equilibri, segons el qual els creixements futurs, emmarcats en quatre noves peces de planejament derivat, es localitzarien en les hortes contigües al nord i al sud del centre antic i a una i altra banda del riu Ebre. El desenvolupament d'aquests nous sectors especialitzats hauria de proporcionar a la ciutat un nou equilibri territorial que preveiés i inclogués el creixement exterior de la ciutat consolidada i que facilités les dinàmiques de renovació del centre històric de la ciutat. En aquest sentit, el POUM va projectar la construcció d'un port fluvial a l'horta de Sant Vicent (Ferreries); va reservar sòl per a aixecar un gran equipament esportiu i docent a l'horta del Temple; preveia ubicar un nou parc urbà a Jesús, i, finalment, a l'horta de Pimpí (Remolins) es va preveure l'emplaçament d'un nou pont sobre l'Ebre i la construcció d'un recinte firal.

– El nucli antic

El nou pla d'ordenació urbanística va posar un èmfasi especial en el tractament del nucli antic, que arrossegava des de feia dècades greus mancances en matèria de sanejament i enllumenat, les quals van derivar els darrers anys en problemes de seguretat que es van notificar, a la darreria de novembre del 2003, en una assemblea convocada per l'associació Amics dels Castells en què van exposar al regidor de Drets Socials de l'Ajuntament tortosí, Francesc Lahosa, les greus preocupacions del veïnat respecte a la degradació creixent d'aquella àrea de la ciutat.

En aquest sentit el POUM va incorporar la figura del Pla de conjunt del nucli antic, un document general de referència que havia de servir per a emmarcar les actuacions que calia emprendre en el centre històric de la ciutat i que es definiria a partir de tres documents bàsics: una anàlisi i un reconeixement demogràfic del nucli antic de la ciutat, una diagnosi estructural i d'habitabilitat de les construccions del centre antic i, finalment, un pla d'estratègies d'equipament i de qualitat urbana del centre històric. L'elaboració dels tres documents hauria de permetre redactar el Pla de conjunt del nucli antic, en què es definirien les estratègies globals d'intervenció i transformació física i social del barri.

– La reutilització de l'espai de les infraestructures ferroviàries

La pèrdua del servei ferroviari de la línia de Tortosa cap al sud, a causa del nou traçat del FERROCARRIL DEL CORREDOR DEL MEDITERRANI [63], va oferir una oportunitat de transformació radical d'una part central de la ciutat.

El projecte de la transformació de l'espai de RENFE havia de suposar la possibilitat d'unir les dues parts de la ciutat, donar continuïtat a l'avinguda de la Generalitat i al carrer Cervantes, que en el primer cas es convertiria en avinguda d'entrada a la ciutat i, en el segon, en connector amb el passeig del canal esquerre de l'Ebre, una via verda de sortida de la ciutat i un lloc de passeig al costat de la línia d'aigua del canal. L'espai recuperat davant de l'estació havia d'esdevenir una nova àrea d'alta centralitat urbana que inclogués la concentració d'activitats comercials, lúdiques i d'oci i l'emplaçament d'un nou espai per a la construcció d'una significativa intervenció urbanística de sostre residencial.

En aquest aspecte va destacar el conveni signat el desembre del 2003 entre l'Ajuntament de la ciutat i la Fundació Nova Cultura de l'Aigua, segons el qual l'antiga estació del Carrilet es destinaria a acollir la seu de la Fundació.

– Ordenació de la urbanització extensiva

A causa de l'ambigüitat que defineix la regulació de les construccions en sòl no urbanitzable de l'anterior PGOU, al municipi de Tortosa va tenir lloc durant les darreres dues dècades un creixement extensiu de construccions unifamiliars que van colonitzar una part molt important de la rodalia de la ciutat, tant les muntanyes properes de Tortosa, estructurades segons les diferents costes d'ascensió (la costa del Cèlio, la costa de Capellans, la carretera de la Simpàtica o el barranc de Caputxins) com el voltant de Jesús, en la gran taca que representen les cases pròximes al Canalet.

La proposta del POUM per a ordenar els creixements extensius, atesa la importància que tenen i l'extensió que ocupen, de més de 500 ha de sòl, tenia com a finalitat regular el procés de transformació de l'actual estructura de camins i parcel·les dels creixements extensius en sòl urbà no consolidat i convertir-lo en una estructura de carrers i solars tal com hauria de correspondre a les condicions pròpies del sòl urbà consolidat, amb la plena urbanització dels espais públics.

– Els nuclis urbans descentralitzats

Pel que fa al tractament dels sistemes urbans independents del nucli principal pròxims a la ciutat central (Jesús, Campredó, Bítem, Reguers i Vinallop), el Pla va preveure el tractament individualitzat de cada nucli, tot i que van ser considerats com a parts d'una ciutat més gran on les determinacions generals havien d'incidir d'una manera directa en tots els nuclis alhora. En aquest sentit es va diversificar l'oferta de sòl de creixement, de manera que fos quantitativament generosa i qualitativament amplia, i es va preveure també una oferta de sòl residencial i productiu, tenint en compte la realitat urbana de cada nucli. Es va millorar l'estàndard general dels equipaments i dels espais lliures i es van ajustar les càrregues urbanístiques incloses en els diferents sectors de desenvolupament i en la gestió del pla.

El POUM no va preveure un únic model de creixement, sinó que va considerar les particularitats i singularitats pròpies de cada nucli.

c) Diversificació productiva

El PGOU del 1986 gairebé només va preveure dos àmbits on localitzar les activitats productives i terciàries: per una banda, el polígon Baix Ebre, proper a Campredó, que l'any 2003 es trobava gairebé al màxim d'ocupació, i, per una altra, l'activitat terciària va tendir a concentrar-se per sobre de la carretera d'entrada a llevant de la ciutat, amb un procés de colonització i construcció pràcticament espontani, ja que no hi havia cap directriu de planejament que orientés sobre les dimensions, la forma i la posició d'aquestes activitats terciàries.

El nou POUM, dintre del marc de referència global que estableix el Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre, va plantejar una diversificació oberta de l'estratègia pel que fa al sòl destinat a acollir aquestes activitats, que es fonamentaria en cinc línies bàsiques que haurien d'orientar els nous creixements industrials.

D'una banda, l'àrea industrial inclosa en el polígon Catalunya Sud, per la posició estratègica i per la dimensió de més de dues-centes hectàrees, hauria de ser el gran motor que impulsés la renovació econòmica i la reactivació del teixit productiu de les terres del sud de Catalunya. Seguidament, aprofitant el nou enllaç de l'autovia a Campredó, el Pla va preveure localitzar un sector d'ampliació del polígon Baix Ebre. En tercer lloc, es va preveure reordenar l'eix central d'accés a la ciutat. En aquest sector es va disposar un conjunt de plans de millora urbana que haurien de permetre un desenvolupament ordenat d'aquesta part de l'entrada a la ciutat. A l'horta de Sant Vicent, el POUM va preveure de localitzar-hi una àrea terciària i d'indústria blanca amb una presència d'habitatge reduïda. Finalment, el Pla va considerar també emplaçar un sector industrial mixt al nord de Jesús. Aquest nou espai productiu repartit en un conjunt de sectors industrials de dimensió reduïda estaria destinat a acollir, d'una banda, l'espai necessari per a localitzar magatzems i tallers vinculats a l'activitat econòmica de Jesús i, de l'altra, noves iniciatives industrials d'indústria mitja i gran que volguessin aprofitar aquesta posició privilegiada al peu de l'eix de l'Ebre.

d) Potenciació dels espais lliures i del sòl no urbanitzable

La qualitat del terme municipal i la quantitat d'espais i unitats de paisatge de què disposa havien d'atribuir al conjunt un element de qualitat basat en un doble nivell de criteris: d'una banda, la definició dels elements que n'estructuren els espais (el riu, els espais d'interès natural i els connectors) i, de l'altra, la classificació i la regulació de la resta d'àrees que formen el conjunt del terme municipal.

A aquest efecte, el Pla va preveure conservar i protegir activament el sòl no urbanitzable. Aquest fet implicava establir una ordenació territorial basada en les qualitats intrínseques de cada àrea, per a la qual es va fer servir un doble sistema de regulació que, d'una banda, identificava les àrees homogènies del territori municipal segons les característiques comunes i les majors aptituds productives, agràries o mediambientals, i, de l'altra, reconeixia certs usos i condicions més superficials recollides en els components de qualificació, que havien de determinar, en última instància, un major grau i més detall de la regulació d'aquesta classe de sòl.

Un cop efectuat el procés d'informació pública i el tractament de les al·legacions presentades per particulars i col·lectius, l'Ajuntament de Tortosa va aprovar definitivament el mes de setembre del 2003 el Pla d'ordenació urbanística municipal que va ser tramès a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona.

El mes de desembre del 2003, la CTUT va aprovar definitivament el POUM de Tortosa i quedava pendent de ser publicat al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) perquè fos definitivament vigent.

Més informació:

www.tortosa.altanet.org/ajtms/tortosa/poum/index.html

JBL i MHC

POUM de Vilafranca del Penedès

106



El dia 11 de juny de 2003 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona ha aprovat definitivament el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Vilafranca del Penedès. El POUM de Vilafranca declara que aposta per un model de creixement compacte que protegeixi el patrimoni natural, arqueològic, històric i cultural del municipi. Els elements més destacats del nou planejament municipal són, d'una banda, la potenciació de l'eix ferroviari com a espai de relació urbana amb el corresponent cobriment de les vies, el desenvolupament de la nova àrea residencial de la Girada i finalment l'especial protecció agrícola i paisatgística dels espais de vinya característics de la capital de l'Alt Penedès.

Antecedents de planejament

El planejament urbanístic general de Vilafranca del Penedès estava cobert, fins l'any 2003, pel Pla general d'ordenació urbana (PGOU) del 1982. Les modificacions puntuals que s'havien anat introduint al PGOU al llarg dels anys, l'aprovació per part del consistori de nous documents com l'Auditoria mediambiental, l'Agenda 21 o el Pla municipal d'accessibilitat, sense oblidar l'impacte que havia de comportar l'imminent procés de soterrament i de cobriment de les vies ferries i el pas del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [54], van fer considerar a l'Ajuntament de Vilafranca la necessitat de revisar el planejament vigent.

Després d'un llarg procés de reflexió i debat, amb participació ciutadana inclosa, el ple municipal de Vilafranca del Penedès va aprovar provisionalment, a la darreria del 2002, el nou Pla d'ordenació urbanística municipal, adaptat ja a les previsions de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme.

Orientació del nou POUM

Amb un horitzó temporal de vint anys, el POUM de Vilafranca va establir les estratègies i els límits de creixement urbà amb l'objectiu explícit de mantenir un model de ciutat compacte i de preservar els elements del paisatge penedesenc, caracteritzat pel conreu de la vinya.

Segons Josep Soler, regidor d'urbanisme a l'Ajuntament de Vilafranca fins el mes de juny del 2003, el nou POUM havia d'aconseguir la doble fita de facilitar el desenvolupament de les dinàmiques econòmiques i residencials en els espais idonis, de tal manera que els nous usos del sòl i la localització que se'n fes permetessin, per ells mateixos, protegir els espais agrícoles i naturals del municipi, evitant així la simple imposició normativa. En aquest sentit, durant la redacció del POUM es va activar un ambiciós programa de participació ciutadana.

Previsions de creixement

Pel que fa a les previsions de creixement, el POUM de Vilafranca va preveure un model de creixement urbà compacte amb la incorporació de nou sòl urbanitzable en continuïtat amb els nuclis urbans existents.

Així es van incloure en sòl urbanitzable delimitat tretze sectors, entre els quals destaca el nou barri de la Girada, de 22 ha, que quedaria integrat al nucli urbà de Vilafranca gràcies al cobriment de les línies ferries que travessen el municipi de nord a sud. Entre aquests nous sectors de sòl urbanitzable, n'hi havia sis on ja s'hi havia iniciat prèviament el desenvolupament del respectiu pla parcial: els sectors de la Girada, els Domenys, Melió, Molí d'en Rovira, Sant Julià i els Cirerers. Tots plegats sumaven més de 80 ha i 370.000 m² de sostre edificable. Els set sectors de nova delimitació inclosos al POUM, anomenats camí i carretera de Moja, els Domenys 3, Mas Rabassa, la Pelegrina, les Bassetes, Porroig i els Marges Alts, sumaven més de 110 ha i 617.000 m² edificables, assignats a sòl residencial, terciari i industrial. Contrastant amb la voluntat de compacitat, el sòl residencial de quatre d'aquests sectors tenia assignades densitats inferiors a seixanta habitatges per hectàrea.

Cal destacar que d'aquests set nous sectors urbanitzables delimitats, n'hi havia tres (camí i carretera de Moja, Mas Rabassa i la Pelegrina) en què el POUM havia reservat un 20% d'habitatges per a protecció oficial, mentre que, per al sector de les Bassetes, la reserva havia estat del 40%.

El Pla d'ordenació va preveure, així mateix, una reserva de sòl urbanitzable no delimitat situada en dos àmbits que tenen continuïtat amb els sectors de desenvolupament residencial i industrial. Es preveia un sòl urbanitzable no delimitat (Domenys) fonamentalment industrial, de 25 ha aproximadament, i una altra peça de sòl no delimitat bàsicament residencial (l'Om), d'una superfície aproximada de 41 ha.

El sòl no urbanitzable

El POUM assumia la necessitat d'assegurar la utilització racional del territori, la qualitat de vida i el desenvolupament sostenible. En atenció a aquests principis, es feia una especial valoració dels sòls agrícoles del municipi, molts dels quals eren acollits a la Denominació d'Origen Penedès. El POUM de Vilafranca va preveure i delimitar quatre tipus de sòl no urbanitzable: el sòl no urbanitzable de protecció ecològica que feia referència al sistema hidrològic, el sòl no urbanitzable de protecció paisatgística circumscrit a paisatges singulars com Sant Pau i la Serreta, els sòls no urbanitzables de protecció agrícola i paisatgística i els sòls no urbanitzables de protecció agrícola que feien referència a àrees de vinya i d'horta.

El Ferrocarril d'Alta Velocitat i el cobriment de les vies ferries

El cobriment de les vies ferries que travessen el municipi i l'estació i el futur corredor del FAV és el principal projecte de mi-

llora urbana d'aquest document. Amb aquesta operació, la ciutat hauria de guanyar un total de 9 ha.

Mitjançant un conveni entre el Ministeri de Foment i l'Ajuntament de Vilafranca, el primer es comprometia a simultanejar la construcció de la línia del Ferrocarril d'Alta Velocitat amb la cobertura de les vies gràcies a la coparticipació financera per la qual l'Ajuntament assumia l'import de la cobertura de les vies amb una llosa (finançada amb els ingressos obtinguts del desenvolupament de diferents convenis urbanístics). Per la seva banda, l'Administració central es feia càrrec de les despeses relatives a la construcció dels murs que possibilitarien la cobertura de les vies.

Finalment, el desembre del 2003 es va signar l'acord dins dels termes previstos amb anterioritat. L'Ajuntament aportaria 23,51 milions d'euros per fer efectiva la construcció de la plataforma de cobertura, l'ús de la qual se cedia a l'Ajuntament, i el Ministeri de Foment contribuiria amb 10,5 milions d'euros.

El nou Pla urbanístic municipal no va preveure els usos d'aquest nou espai que permetrà unir els sectors de la Girada i el Poble Nou, amb la intenció que aquesta decisió complexa sigui el resultat d'un procés de participació ciutadana. A aquest efecte, entre els mesos de desembre del 2003 i gener del 2004, l'Ajuntament va habilitar un espai a la Capella de Sant Joan on tots els ciutadans interessats podien observar amb detall el projecte de cobriment i construcció de la nova plataforma. Es va preveure que durant el 2004 s'iniciés un procés de consulta pública i de decisió de consens per a definir el model d'urbanització d'aquest nou eix urbà.

El POUM va ser aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona de la Generalitat de Catalunya el dia 11 de juny de 2003.

Posteriorment, la mateixa Comissió Territorial, el dia 15 d'octubre de 2003, va donar la conformitat al text refós del POUM que va aprovar i trametre l'Ajuntament, i va ordenar-ne la publicació al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC).

Més informació:

www.ajvilafranca.es/obrepag.asp?web=index&car=poum&dir=ajuntament

JBL i MHC

POUM i PAUM de Terrassa

107



A la darreria del 2003 ha entrat en vigor el nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Terrassa. El POUM de Terrassa, que s'ha aprovat conjuntament amb el Pla d'actuació urbanística municipal (PAUM) del municipi, és una de les primeres figures de planejament de gran envergadura desenvolupades arran de l'entrada en vigor de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme de Catalunya.

Revisió de l'anterior figura de planejament

Al llarg de l'any 1998, l'Ajuntament de Terrassa va manifestar la voluntat de revisar el Pla general d'ordenació urbana (PGOU) del 1983, just un any abans de complir el termini de vigència fixat per les normes urbanístiques del mateix Pla. El que havia estat el primer pla urbanístic de la ciutat en la democràcia havia complert tots els seus objectius i calia, segons el consistori, adequar-lo a les necessitats del moment i del futur.

El procés de revisió del PGOU de Terrassa es va caracteritzar per la voluntat de no trencar el procés normal de les actuacions urbanístiques en marxa, partint de la base que la ciutat no es podia aturar per esperar noves determinacions.

La revisió del Pla havia de procurar articular el planejament urbanístic amb la planificació global dels serveis municipals i també dels que depenien d'altres nivells de l'Administració pública. L'actuació s'havia d'emmarcar en la visió aprovada al Pla estratègic de la ciutat, que consistia a mantenir i reforçar el paper de Terrassa dins del sistema metropolità de què forma part, tot mantenint la personalitat gràcies a la potenciació de la ciutat com a nou centre de serveis complementaris de la capacitat industrial i productiva que ofereix. Enfortir el desenvolupament econòmic de la ciutat seria, doncs, el primer objectiu del nou Pla, amb la condició que garantís la cohesió social i el manteniment de l'equilibri ambiental.

La participació ciutadana

Amb l'objectiu de facilitar, garantir i organitzar el seguiment dels treballs de revisió del Pla general d'ordenació urbana de Terrassa, el 31 de març de 2000 es va constituir el Consell Consultiu per a la Revisió del PGOU de Terrassa. Amb aquesta iniciativa es volia afavorir i generar debats sobre les possibles alternatives de planejament presentades per l'Oficina del Pla i per les diferents associacions i col·lectius integrats al Consell.

El mateix Consell va acordar organitzar una primera fase d'aportació d'idees, agrupant els participants en cinc grups de treball al voltant de les línies temàtiques següents: la transformació de la ciutat consolidada; els carrers; el desenvolupament de la ciutat; les noves infraestructures, i el sistema d'espais lliures i de lleure. Els treballs de recollida d'informació realitzats pels diferents grups de treball van ser presentats en forma de document de síntesi a l'Oficina del Pla per tal que fossin incorporats en els materials de treball de revisió del Pla.

Durant el període d'exposició pública de l'Avançament de revisió del Pla general d'ordenació de Terrassa es van realitzar un seguit d'actes, presentacions i muntatges documentals per donar a conèixer i facilitar la interpretació del conjunt de propostes contingudes en el document i l'abast de les determinacions. Així, es va organitzar l'exposició itinerant Terrassa Proposa; es van realitzar presentacions a les diferents entitats integrants del Consell Consultiu per a la revisió del PGOU; es van celebrar reunions amb les comissions de seguiment de cada Consell de Districte de la ciutat, i es va donar continuïtat als cinc grups de treball del Consell Consultiu per a la segona fase de treball de revisió del Pla.

En aquesta primera fase d'exposició pública de l'Avançament de revisió, realitzada entre els mesos de febrer i juny del 2001, es va recollir un total de cent cinquanta-nou suggeriments que van ser integrats en el document *Procés d'informació i participació ciutadana* corresponent a l'Avançament, que va acompanyar el document final del nou Pla d'ordenació urbanística municipal de Terrassa.

El ple de l'Ajuntament de Terrassa, celebrat el dia 16 de maig de 2002, va aprovar inicialment el nou Pla d'ordenació urbanística municipal de la ciutat juntament amb el Pla d'actuació urbanística municipal (PAUM). Aquest segon document establia el desenvolupament efectiu de les actuacions estratègiques del POUM al llarg dels primers anys de vigència.

En un segon període d'exposició pública, caracteritzat per l'habilitació entre juny i setembre del 2002 d'un espai anomenat Punt d'Informació del Pla de Terrassa, es van recollir un total de 535 al·legacions.

Adaptació de la revisió del PGOU a la nova Llei d'urbanisme

El Pla d'ordenació urbanística municipal de Terrassa (POUM) es va elaborar i tramitar en un període de transició de l'ordenament jurídic urbanístic de Catalunya, ja que, en data 14 de març de 2002, el Parlament de Catalunya va aprovar la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme, la qual va ser publicada al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya núm. 3.600, amb data 21 de març de 2002, i va entrar en vigor el dia 21 de juny de 2002, circumstància que ja va ser esmentada al dictamen relatiu a l'aprovació inicial

del POUM de Terrassa i que va repercutir tant en el contingut com en la tramitació.

Un cop fetes les respostes i tractades individualment cada una de les al·legacions presentades i un cop adaptat el document inicialment aprovat a les disposicions de la nova Llei d'urbanisme, l'Ajuntament de Terrassa va aprovar provisionalment, el 12 de febrer de 2003, el nou POUM i el PAUM de la ciutat, a l'espera de l'aprovació definitiva per part del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, previ informe positiu de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona.

Línies estratègiques del nou Pla

En el document de planejament aprovat provisionalment el febrer del 2003 per l'Ajuntament de Terrassa, ja hi figurava el conjunt de propostes que establien la reorientació de les estratègies i de la intensitat dels objectius definits a l'anterior pla.

Les línies estratègiques que havien de servir per a la materialització d'aquests objectius es van agrupar dintre de quatre grans epígrafs:

a) La cohesió entre el projecte d'infraestructures i el projecte de ciutat

El Pla va plantejar com a element especialment imprescindible la reorganització de les grans infraestructures hidràuliques, construïdes com a conseqüència directa dels aiguats del 1962, i la correcció de l'impacte negatiu que van tenir per a la configuració urbana dels barris de l'oest de la ciutat. El PAUM incorporava diverses actuacions amb el mateix objectiu: la nova regulació del sistema hidràulic del transvasament de la riera de Palau, el cobriment total del traçat del transvasament per donar lloc a la creació d'un gran eix urbà de vertebració de la ciutat i l'ordenació del tram sud de la riera de Palau per permetre la generació d'una important franja de desenvolupament de ciutat nova.

L'ordenació de les infraestructures viàries va ser l'altre element essencial considerat per al desenvolupament urbà de la ciutat. Segons el nou Pla, aquesta ordenació havia de suposar un element fonamental de millora de les connexions amb l'exterior i sobretot de la pròpia ordenació del trànsit interior de la ciutat.

Les principals actuacions viàries previstes al POUM van ser:

– L'AUTOVIA ORBITAL [15], també anomenada QUART CINTURÓ. Aquest nou eix viari hauria de connectar la ciutat amb la resta de municipis de la segona corona metropolitana, alliberant així el trànsit de l'eix de la B-30. Per tal d'assegurar la continuïtat dels espais lliures urbans amb els espais lliures territorials de la serralada de Sant Llorenç del Munt, el nou Pla va proposar la construcció de l'eix viari en fals túnel o en viaducte.

– L'ampliació de l'autopista C-58, que pel fet d'estar connectada amb l'Autovia Orbital hauria d'incrementar el nombre de carrils. Aquest nou condicionament permetria reordenar els enllaços de l'autopista amb la carretera de Martorell, possibilitant així la definició d'una nova porta d'entrada i distribució a la ciutat.

– La via d'enllaç entre l'autovia orbital i la C-58 pel llevant de la ciutat. Aquesta nova connexió definiria el límit de la ciutat consolidada i formaria part d'una nova ronda exterior que reforçaria la connectivitat de l'eix de Matadepera, Terrassa i Rubí.

– El desenvolupament dels sectors industrials i productius de Can Guitard comportarien la reordenació dels accessos de la sortida de l'autopista dels túnels de Vallvidrera.

b) L'adopció d'un model de desenvolupament mesurat, compacte i de qualitat

El POUM de Terrassa va fer seus els principis sobre la garantia del dret a l'habitatge i el principi de sostenibilitat respecte del model de creixement de la ciutat que, entre d'altres criteris, va implicar l'adopció d'un model de creixement compacte, de densitats més elevades, que ocupessin una menor superfície de sòl per poder donar cobertura a les futures necessitats d'habitatge.

Els criteris que van regir per localitzar i definir les línies bàsiques en què es desenvoluparia l'oferta d'habitatge del nou POUM es van plantejar atenent a factors d'optimització dels recursos existents i a una major atenció en la millora general de la qualitat de l'espai urbà en el qual es van localitzar.

Els principals eixos d'actuació sobre els quals es van definir els models de desenvolupament del nou Pla van ser: una aposta decidida per la requalificació interior, amb una oferta complementària, però, de sols d'extensió residencial; el manteniment del marc de referència del pla del 1983 com a document vàlid per la construcció de la ciutat; una atenció especial a la rehabilitació i a la reutilització del parc d'habitatges existent, implementant alhora mesures que n'afavorissin la reforma i la millora; i garantir el foment i la promoció d'actuacions destinades a l'habitatge públic en diferents modalitats.

c) La diversificació del model productiu

El Pla va apostar per un model de mixtura dels diferents teixits productius, mixtura tant de la localització com del tipus d'activitats productives.

El Pla va preveure una diversificació de localitzacions i usos que havia de servir per a superar un model d'organització zonal, caracteritzat per la definició d'àrees d'exclusivitat d'usos productius i industrials. Així mateix, aquesta diversificació hauria de prioritzar les activitats econòmiques i productives relacionades amb el món de la comunicació i les noves tecnologies.

d) La preservació i integració de l'espai lliure de l'entorn natural

L'estructura del sistema d'espais lliures es va abordar a partir del reconeixement d'una constant millora de les condicions i d'un augment quantitatiu i qualitatiu dels espais lliures a l'entorn de la ciutat, i també l'alta qualitat paisatgística i biològica dels espais circumdants i la situació central de la ciutat respecte a la connexió entre les serres de Collserola i Sant Llorenç.

El nou Pla va desenvolupar tres línies d'actuació referents al tractament dels espais lliures urbans i periurbans: els parcs territorials i de contacte amb el territori de l'entorn, la localització i ampliació de nous espais lliures urbans i la interconnexió de les peces verdes.

Entrada en vigor del nou POUM i del PAUM

El POUM i el PAUM de Terrassa van ser aprovats definitivament el 4 de juliol de 2003 pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. El document estava signat per Manuel Solà-Morales, coordinador, Pere Montaña, director del pla, Sebastià Jornet com a director tècnic junt amb Antoni Serra i un ampli equip de col·laboradors. L'entrada en vigor del POUM va estar condicionada a la presentació per part de l'Ajuntament de Terrassa del text refós que incorporés les prescripcions dictades per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona.

Aquest text refós va ser aprovat pel ple de l'Ajuntament el 9 de setembre de 2003 i va rebre la conformitat de la Comissió Territorial d'Urbanisme el dia 31 d'octubre. El nou POUM va entrar en vigor el dia 12 de desembre del mateix any, data de publicació al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC).

Més informació:

www.poum.terrassa.org/

JBL

108 Riera d'Arenys de Munt, canalització



Amb l'objectiu de minimitzar els danys ocasionats per les freqüents crescudes de la riera, l'Ajuntament d'Arenys de Munt presenta un projecte per canalitzar-la. Grups ecologistes rebutgen el projecte i asseguren que la canalització no resoldrà el problema de les riuades i a més suposarà la destrucció d'un paisatge de gran valor.

Dins la serralada Litoral, també anomenada serralada costanera o de marina, en la franja delimitada per la Tordera i el turó de Montgat, el Maresme s'estén paral·lelament a la costa en direcció NE-SO. La conca de la riera de Sobirans o riera d'Arenys s'emmarca ben bé al mig de la comarca, i el recorregut que fa la divideix transversalment, actuant com a porta de la subcomarca de l'Alt Maresme.

La riera d'Arenys neix als afores d'Arenys de Munt, gairebé ja a la comarca del Vallès Oriental, entre el Montalt i la serra del Corredor, i desemboca a la mar Mediterrània, després de poc més de 8 km de descens.

Abans del primer assentament humà a la riba de la Riera, tres quartes parts de les vores més humides del curs del riu eren cobertes d'una vegetació de ribera: avellanedes, gatelledes, pollancredes, alberes, vernedes, ailants, falgueres, bardisses, molses i líquens. Amb el pas del temps, i com a conseqüència de l'acció humana, aquest bosc de ribera s'ha anat substituint en ocasions per arbres destinats a la producció de fusta, com ara pollancres híbrics i plàtans, tot i que en la majoria dels casos, però, el bosc ha donat pas a insfraestructures viàries i també a camps de conreu. En l'actualitat, quatre cinquenes parts de la conca estan ocupades per camps de conreus, infraestructures viàries o urbanes o, simplement, estan desforestades.

Rieres com la d'Arenys de Munt, la ultima riera urbana de sorra del Maresme, representen importants vies de comunicació entre la costa i l'interior i constitueixen també l'eix vital de l'estructura urbana i social.

Els projectes de canalització de la riera

La riera d'Arenys ha assolit una notorietat especial aquests darrers anys a causa de les destrosses periòdiques que les riuades han representat per a la ciutat.

Justament amb la intenció de posar fi o de minimitzar les destrosses derivades de les crescudes de la riera es va començar a plantejar la possibilitat de canalitzar-la.

El debat sobre la canalització de la riera s'arrossega des de fa molts anys. El 1992 el ministre d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient vigent en aquell moment, Josep Borrell, va signar un conveni amb el Govern de la Generalitat per canalitzar setze rieres de la comarca. Vuit anirien a compte de la Generalitat i les altres vuit del Govern central.

El 1995 es va presentar el primer projecte de canalització de la riera d'Arenys. L'Ajuntament, governat aleshores pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va presentar un projecte que es va haver de modificar per fer compatible la canalització amb la fesomia tradicional de la riera i els plàtans que la caracteritzaven. Des del 1995 fins al 2002 se'n van canalitzar alguns trams i rials i es va deixar per més endavant la canalització del tram principal de la riera.

El 21 d'agost de 2003 es va presentar el projecte de canalització i cobriment de la riera d'Arenys de Munt, redactat per l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i finançat pel Ministeri de Medi Ambient. El projecte va topar amb l'oposició de diversos grups socials, entre els quals els grups d'ecologistes i de joves del municipi, que continuaven demanant la conservació de l'arbrat i la llera de sorra permeable. El projecte preveia substituir la llera actual per un calaix de formigó soterrat de 1.700 m de llarg. En el nucli urbà hi havia previstes unes lloses de formigó amb forma de fulla de plàtan. A la part alta, el projecte proposava una bassa que aniria unida a un projecte més ampli d'àrea d'esbarjo en què s'incloïen les piscines municipals i que en conjunt suposarien, segons l'Ajuntament, la creació d'un nou parc natural de 2,5 ha. El pressupost de l'obra era de 14.399.624 €.

El debat i les reaccions

En una comarca tan sotmesa a fortes transformacions, la qüestió de la riera d'Arenys de Munt es va convertir en un símbol dels esforços per fer compatibles les millores urbanes amb la sensibilitat ambiental, el respecte al paisatge i als elements d'identitat.

El projecte va provocar reaccions diverses. Des d'un primer moment el grup ecologista Plataforma d'Acció Cívica i Ambiental d'Arenys de Munt (PACAAM), va mostrar el seu desacord amb el projecte. Temps després, el col·lectiu Salvem la Riera d'Arenys de Munt va prendre el relleu com a moviment d'oposició a la canalització.

Ciutadans partidaris de la canalització argumentaven que la riera era intransitable després de les tempestes, que les persones amb mobilitat reduïda no podien circular per les voreres tan altes i que el trànsit rodat omplia de núvols densos de pols tot el centre urbà. Els contraris a la canalització demanaven mantenir la sorra, eliminar el trànsit rodat del centre urbà de la riera i trobar fórmules imaginatives que fessin compatibles benestar i respecte al paisatge.

L'alcalde d'Arenys de Munt, Andreu Majó, es va mostrar obert al diàleg i a introduir les millores necessàries al projecte, ja que les obres no havien de començar fins la primavera del 2004. Tanmateix, va declarar que el projecte no s'aturaria, ja que, segons deia, comptava amb el suport tècnic i econòmic de les administracions competents i estava legitimat per una consulta popular realitzada el 2002.

Xavi Xandri, portaveu de Salvem la riera d'Arenys argumentava que el cobriment de les rieres de municipis veïns amb la mateixa problemàtica, lluny de resoldre el problema, en alguns casos fins i tot els havia agreujat. Xandri també es mostrava crític amb la consulta realitzada als veïns, que, segons deia, només havia recollit la participació de nou-centes persones –el 15 % del cens electoral– i no havia plantejat el debat real sobre el possible cobriment i la canalització de la riera, ja que la pregunta proposada només permetia triar entre dos projectes diferents de canalització. El 26 de setembre els grups que s'oposaven al projecte ja havien recollit mil dues-centes signatures en contra i n'havien presentat vint-i-una al·legacions.

Agapit Borràs, arquitecte i membre del concurs d'idees sobre la urbanització de la Riera d'Arenys, en una carta oberta a l'alcalde publicada a *El Punt* el 17 de setembre, es mostrava partidari d'un projecte que mantingués la sorra i la llera natural de la riera, amb l'arbrat centenari característic com a actiu principal del municipi. La carta també destacava que el projecte no resolia l'increment d'escorrentia per la impermeabilització urbana, un dels principals factors d'augment del cabal. Segons Borràs, tot i que la percepció de risc per part de la població es reduiria, en cas de riuada, l'aigua continuaria circulant per dalt.

La licitació de l'obra estava prevista pel desembre de 2003 i l'inici de les obres per la primavera de 2004.

Més informació:

www.arenys.org/riera/lariera.htm
www.es.geocities.com/salvemla/
www.arenys.org/pacaam/index2.htm

MHC

109 Seminari: *Estratègies territorials*



El Consorci Universitat Internacional Menéndez Pelayo de Barcelona ha organitzat, amb el patrocini de la Diputació de Barcelona, el seminari Estratègies territorials. Una nova cultura de l'ordenació i desenvolupament del territori a Europa i Catalunya.

Entre els dies 15 i 17 de desembre de 2003 va tenir lloc a les instal·lacions del Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB) el curs *Estratègies territorials. Una nova cultura de l'ordenació i desenvolupament del territori a Europa i Catalunya*. El curs es va realitzar en el marc dels seminaris que organitza el Consorci Universitat Internacional Menéndez Pelayo de Barcelona-Centre Ernest Lluch (CUIMPB-CEL) i va comptar amb el patrocini de la Diputació de Barcelona.

El curs va ser dirigit per Àlex Tarroja, geògraf i tècnic assessor en estratègies territorials a l'Oficina de la Xarxa Barcelona Municipis de Qualitat (OXBMQ) de la Diputació de Barcelona, i per Roberto Camagni, professor d'Economia urbana del Politecnico di Milano. La coordinació de les jornades va anar a càrrec de Maria Herrero i Sergi Saladié, geògrafs de l'OXBMQ de la Diputació de Barcelona. Organitzat en sis blocs, amb conferències i taules rodones, l'objectiu del curs era analitzar el model de desenvolupament, d'ús i d'ocupació del territori a Catalunya, per poder identificar noves propostes i línies de treball futures amb l'ajuda de referents externs.

Marc del curs

El curs presentava la realitat catalana i espanyola en el context europeu, un context marcat per l'aparició d'un nou model territorial, una nova cultura de l'ordenació i desenvolupament del territori fonamentada en els principis d'equitat social, gestió prudent dels recursos i el paisatge, competitivitat equilibrada i noves formes de govern i gestió de les polítiques territorials basades en el diàleg. Aquests principis van ser establerts a les directrius apuntades a l'Estratègia territorial europea (ETE), elaborada per la Comissió Europea.

Objectius

Les jornades van intentar sistematitzar aquesta nova cultura de les estratègies territorials, vinculant profundament els àmbits del desenvolupament social i econòmic del territori; ordenar l'ús i l'ocupació que se'n fa i les formes de govern i gestió de les polítiques territorials. Així, partint de les experiències europees més innovadores, es va analitzar, tot seguit, com es podien aplicar els principis d'aquest nou discurs territorial en les estratègies de desenvolupament i ordenació del territori a Catalunya.

Estructura i participants

Les intervencions es van organitzar en sessions de matí i tarda. Les del matí tractaven els conceptes relacionats amb la nova cultura del territori, mentre que les de la tarda estaven més orientades a l'estudi d'experiències aplicades o aplicables a Catalunya.

Els temes que s'hi van tractar i les persones que hi van participar com a ponents o membres de les taules rodones van ser els següents:

a) A les sessions matinals

– Els objectius i principis de l'Estratègia territorial europea. Va comptar amb la participació de Andreas Faludi (professor de Planificació territorial a la Nijmegen School of Management); Giuseppe Dematteis (geògraf i politòleg del Politecnico di Torino); Joaquim Farinós (geògraf de la Universitat de València); Antonio Serrano (enginyer de Camins i economista de la Universitat Politècnica de València i president de l'Associació Interprofessional d'Ordenació del Territori (FUNDICOT).

– Les interrelacions entre la competitivitat territorial, la sostenibilitat ambiental i l'equitat social en les estratègies territorials. Va comptar amb la participació de Peter Nijkamp (professor d'Economia regional i urbana de la Universitat Lliure d'Amsterdam); Ricard Gomà (politòleg i regidor de Benestar Social de l'Ajuntament de Barcelona); Roberto Camagni (professor d'Economia urbana del Politecnico di Milano); Joan Trullén (economista de la Universitat Autònoma de Barcelona i director acadèmic del CUIMPB-Centre Ernest Lluch); Antonio Vázquez Barquero (economista de la Universitat Autònoma de Madrid).

– La nova cultura del diàleg per al Govern i gestió de les polítiques territorials: les xarxes de cooperació territorial, concertació i participació ciutadana. Va comptar amb la participació de Joan Subirats (politòleg de la Universitat Autònoma de Barcelona i director de l'Institut de Govern i Polítiques Públiques); Joan Romero (geògraf de la Universitat de València); Andreas Hildenbrand (geògraf i politòleg de la Conselleria d'Economia i Hisenda de la Junta d'Andalusia); Mireia Belil (geògrafa de Borakasi-Informació i consultora); Jordi Cañas (ecòleg i president de la Societat Catalana d'Ordenació del Territori- SCOT); Laia Torras (politòloga de la Fundació Jaume Bofill); Itziar González (ar-

quitecta de la Universitat Politècnica de Catalunya); Ramon Roig (membre de la Plataforma en Defensa de la Ribera d'Ebre).

b) A les sessions de tarda

– La diagnosi i propostes de les transformacions territorials recents, amb les intervencions de Joan Nogué (geògraf de la Universitat de Girona); Oriol Nel·lo (geògraf de la Universitat Autònoma de Barcelona); Àlex Tarroja (geògraf de OXBMQ-Diputació de Barcelona); Andreu Ulied (enginyer de Camins de mCrit SL).

– Els criteris per a una nova estratègia territorial, amb especial atenció a la contenció de la dispersió urbana, la gestió prudent dels recursos i els espais oberts, l'articulació de la xarxa urbana i els reptes de la mobilitat, amb la participació de Martí Domènech (arquitecte i coordinador de l'Àrea d'Espais Naturals de la Diputació de Barcelona); Juli Esteban (arquitecte de Barcelona Regional SA); Ferrran Miralles (biòleg del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya); Salvador Rueda (ecòleg i psicòleg de l'Agència Local d'Ecologia Urbana de Barcelona); Xavier Mayor (ecòleg de l'Estudi Xavier Mayor); Carles Anglada (enginyer de Camins i coordinador de l'Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge de la Diputació de Barcelona); Joan Vicente (geògraf de la Universitat de Girona); Carme Miralles (geògrafa de la Universitat Autònoma de Barcelona); Jordi Julià (enginyer de Camins de Barcelona Regional SA); Rafael Boix (economista de la Universitat Autònoma de Barcelona).

– La diagnosi i propostes de directrius estratègiques per als set àmbits de planejament territorial de Catalunya, amb la intervenció de Joan López (geògraf de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona IERMB); Jordi Ludevid (arquitecte i president de la demarcació de Barcelona del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya); Joan Vicente (geògraf de la Universitat de Girona); Josep Oliveras (geògraf de la Universitat Rovira i Virgili); Joan Ganau (geògraf de la Universitat de Lleida); Carme Bellet (geògrafa de la Universitat de Lleida).

Amb una perspectiva interdisciplinària, el curs s'adreçava a persones interessades en el desenvolupament i l'ordenació del territori, que treballen a les administracions públiques, tècnics, electes, consultors, investigadors, estudiants universitaris i professionals en general dels camps de l'economia, la geografia, l'urbanisme, les infraestructures, la ciència política, les ciències ambientals i l'ecologia, entre altres àrees d'estudi. El curs va comptar amb l'assistència de més de dos-cents inscrits.

Més informació:

www.cuimpb.es/mainestrategia.htm

AOB

110 Transformació urbana, 22@ Poblenou



Continua la transformació del barri del Poblenou de Barcelona lligada al desenvolupament del Pla 22@. El 2003 ha estat l'any de la redacció del Pla especial de reforma interior del sector de ponent entre els carrers Llull i Pujades i de la reivindicació de la conservació del patrimoni industrial del barri. Tanmateix s'han produït diversos contactes entre promotors immobiliaris i l'Ajuntament de Barcelona per a dinamitzar l'ocupació dels espais destinats a activitats econòmiques lligades a la societat del coneixement.

El 27 de juliol de l'any 2000 es va aprovar la Modificació del Pla general metropolità (MPGM) per a la renovació de les àrees industrials del Poblenou de Barcelona. Amb aquesta modificació es volien crear les condicions urbanes necessàries per a estimular la generació de nova activitat econòmica en un districte excessivament especialitzat en el sector industrial. Es tractava de requalificar una gran zona industrial en desús i crear un nou nucli d'activitat tecnològica i terciària, amb més edificabilitat, nous equipaments, zones verdes i habitatges socials. En conjunt, la superfície afectada seria de gairebé 200 ha.

La MPGM va canviar les característiques de la regulació urbanística de la zona industrial, substituint l'antiga qualificació urbanística 22a per la moderna 22@; va regular els usos i la intensitat d'edificació; va establir els incentius per a la transformació i per a atreure les activitats @ –denses pel que fa al coneixement–; va crear la nova qualificació d'equipament 7@, que permetria construir les infraestructures del coneixement; va definir uns nous estàndards d'urbanització; va preveure, amb el Pla especial d'infraestructures, la reurbanització completa del sector; va establir els deures dels propietaris de sòl, i va determinar les formes i mecanismes de planejament derivat –plans especials– que en permetessin la transformació.

El projecte havia de permetre, al llarg de l'execució que havia de durar entre quinze i vint anys, construir 3.200.000 m² de sostre nou i de sostre rehabilitat per a usos productius, entre 3.500 i 4.000 nous habitatges sotmesos a règims de protecció, obtenir 220.000 m² aproximats de sòl per a nous equipaments i zones verdes i crear entre 100.000 i 130.000 nous llocs de treball localitzats a la zona.

La complexitat de l'operació va obligar a definir un sistema flexible de planejament derivat que la normativa de la MPGM va regular mitjançant plans especials. Entre aquests plans es van distingir tres tipus d'actuacions. En el primer cas es va tractar d'actuacions de transformació d'àmbits definits impulsats directament per l'Ajuntament de Barcelona. En aquestes operacions es preveia la transformació física del territori per a crear-hi nous elements d'estructura urbana que possibilitessin la implantació de noves activitats estratègiques per a la creació de noves dinàmiques en els diversos sectors. Amb aquesta finalitat es van delimitar sis àmbits d'actuació que suposaven el 40% de tota l'operació: Llacuna, Càmpus Audiovisual, Parc Central, Pujades-Llull (Llevant), Pujades-Llull (Ponent) i Pere IV-Perú. En segon lloc es van preveure actuacions sobre parcel·les, edificis industrials consolidats i fronts d'habitatges existents. Finalment la MPGM va preveure actuacions de transformació d'àmbits no definits que participessin dels mateixos objectius i continguts que el Pla 22@ i que podrien ser desenvolupades per la iniciativa privada.

Es busca un motor per al projecte

A la darreria del mes de gener del 2003 els responsables municipals de la reforma urbanística del districte industrial del Poblenou van organitzar una trobada amb un centenar de promotors immobiliaris i constructors per mirar de superar la poca demanda d'espais per part de les empreses susceptibles d'ocupar els espais creats al nou districte 22@.

En aquesta trobada es van posar de manifest una sèrie de problemàtiques amb què es van trobar, d'una banda, les empreses promotores i, de l'altra, els responsables municipals.

Les empreses promotores d'activitat econòmica van criticar la lentitud burocràtica en la gestió del sòl, fet que, al seu parer, desaccelerava el ritme de creixement del nou districte i alentia en excés alguns dels projectes ja en construcció. Aquesta opinió, expressada per Joan Pla, director general de l'empresa immobiliària Servihabitat, va ser compartida pel responsable urbanístic del districte 22@, Oriol Clos. En un altre sentit, Miquel Barceló, diputat al Parlament de Catalunya pel Grup del Partit dels Socialistes de Catalunya-Ciutadans pel Canvi (PSC-CpC), va expressar que, si bé la reforma urbanística havia de ser decidida, també era cert que s'havia de dur a terme amb seguretat i sense presses. Barceló va abordar un dels temes de fons de la trobada: el Pla 22@ no havia aconseguit, tres anys després de ser aprovat, un veritable motor tecnològic i va fer una crida a les universitats catalanes perquè s'impliquessin en el desenvolupament de les activitats tecnològiques del nou districte. En aquest sentit, tant la Universitat Pompeu Fabra (UPF) com la Universitat Oberta de Catalunya (UOC) van presentar durant el 2003 els seus projectes: un campus audiovisual de 30.000 m² per a la UPF i un espai d'oficines i serveis de 6.000 m² per a la UOC.

Les reaccions de la societat civil

El Projecte de transformació urbanística del Poblenou va topar també amb una certa oposició per part de la societat civil agrupada en el sector veïnal. Aquesta oposició es va manifestar en dos fronts ben diferenciats. D'una banda, exigien una major participació en els processos de re-

dacció dels plans especials de reforma interior (PERI) i alhora un augment substancial del percentatge d'habitatges protegits destinats a la població empadronada al districte. De l'altra, la preservació del patrimoni arquitectònic industrial es va convertir en element de debat i diàleg entre l'Administració municipal i diversos sectors veïnals que defensaven una preservació de la memòria històrica local complementària amb la innovació del sector productiu de la ciutat.

Respecte a la preservació del paisatge industrial del Poblenou, el Fòrum de la Ribera del Besòs va organitzar el dia 30 de juny, a l'antiga fàbrica de La Escocesa, una sessió de debat amb la participació d'economistes, historiadors, geògrafs, arquitectes, etc., en què es va plantejar la necessitat de crear un pla del patrimoni industrial del Poblenou. Així mateix, el grup de treball de patrimoni del Fòrum de la Ribera del Besòs va presentar una llista de trenta-sis propostes d'usos concrets per a fàbriques i conjunts industrials del Poblenou.

Encapçalades per la proposta de convertir la fàbrica d'Oliva Artès en el Museu de la Ciutat Industrial, aquest «mapa del patrimoni» dibuixava un important eix al voltant del carrer Pere IV d'activitats vinculades als objectius del pla 22@, compatibles amb la preservació de les tipologies arquitectòniques industrials d'una època de la ciutat caracteritzada per la incorporació del sector productiu català al model de desenvolupament industrial i per la combativitat de les classes treballadores.

Pel que fa als aspectes urbanístics dels diferents plans especials de reforma del Poblenou, durant el mes de juliol del 2003 l'Associació de Veïns del Poblenou va presentar el PERI Llull-Pujades (Ponent). Aquest PERI va ser elaborat pels serveis urbanístics de l'Ajuntament de Barcelona amb criteris de mínima intervenció sobre els fronts consolidats d'habitatges –1.200 habitatges dels 1.250 previstos al PERI quedarien desafectats de desnonament–, preservant així al màxim el teixit preexistent amb la voluntat de mantenir la majoria de les cent vint activitats industrials presents a la zona.

La voluntat de l'Ajuntament de redactar un pla especial de reforma interior en què es minimitzés l'impacte sobre el teixit urbà i s'evités la conflictivitat social va contrastar amb el PERI de l'eix Llacuna, presentat l'any 2001, en el qual es preveia un elevat nombre de desnonaments i una intervenció profunda en la trama i la volumetria urbanes tot seguint un procés poc participatiu tant en la redacció com en l'aprovació definitiva del pla. Aquest fet va provocar un gran malestar veïnal, tant dels afectats com de la resta de les associacions de veïns del Poblenou, que van crear la Coordinadora d'Afectats pel 22@.

Durant el mes de desembre del 2003, representants de les associacions de veïns i de l'Ajuntament de Barcelona van discutir el destí dels 4.000 pisos de promoció pública previstos al desenvolupament urbanístic del sector 22@.

L'Ajuntament va contestar a la petició de les associacions de veïns de reservar el 50% dels habitatges a concurs per a veïns empadronats al Poblenou amb una contraoferta: atribuir el 30% dels habitatges als veïns de la zona i el 20% a persones que treballen en empreses de la zona tot i que no hi visquin. La resta dels habitatges se sotmetrien a concurs sense criteri territorial.

Tot i que les associacions veïnals no van acceptar en primer terme la proposta formulada per l'Ajuntament, les negociacions entre veïns i Administració restaven obertes en acabar l'exercici 2003.

Més informació:

www.bcn.es/22@bcn/
www.forumriberabesos.net/
www.forumperjudicats.com/

JBL

111 Transformació urbana de la façana litoral de Tarragona



L'Ajuntament de Tarragona presenta el projecte d'urbanització de la façana marítima del municipi. El projecte, dissenyat per Ricardo Bofill, contempla el soterrament de les vies de tren, la construcció d'habitatges i altres intervencions d'ordenació de l'espai amb l'objectiu d'obrir la ciutat al mar.

Durant l'any 2002 l'Ajuntament de Tarragona va organitzar un concurs d'idees per al disseny d'un avantprojecte de reforma de la façana marítima de Tarragona. La taula de contractació, formada per representants municipals i també pel Ministeri de Foment i la Generalitat, va decidir a l'octubre del mateix any triar el projecte presentat pel despatx de l'arquitecte Ricardo Bofill.

El projecte, que es va presentar públicament el març del 2003, preveia urbanitzar la façana litoral de la ciutat de Tarragona, fins ara ocupada en bona part per les vies de ferrocarril. El projecte, que ocuparia una superfície total de 374.6417,67 m² i tindria un cost d'execució de cent quinze milions d'euros, suposaria la construcció de passeigs, jardins, espais comunitaris per a activitats culturals i lúdiques, equipaments públics i habitatges. La remodelació urbanística preveia també el soterrament de la línia ferroviària, de gairebé 3 km amb la intenció de revalorar la part baixa de la ciutat i «donar-hi un nou perfil molt més abocat al Mediterrani», segons va dir Bofill. A la zona s'edificarien uns mil dos-cents habitatges, el 20% dels quals serien de protecció oficial. L'execució del projecte també suposaria convertir la plaça dels Carros en la més gran de la ciutat, amb un aparcament subterrani i una zona verda, a més d'un edifici que es destinaria possiblement a un hotel de luxe, i un auditori amb una capacitat per a unes cinc-centes persones. Bona part dels refugis i coberts del moll de Costa desapareixerien i només se salvaria l'estació marítima i el cobert número u, ja que per part de l'Ajuntament eren considerats edificis històrics. A més la zona s'acabaria remodelant amb un passeig que es repoblaria amb pins i on s'ubicarien escultures.

Les altres actuacions que es presentaven eren la rehabilitació de les platges i el passeig marítim, amb la unió de la cala Comandància i la platja del Miracle. La proposta anava encapçalada per la creació d'una illa artificial que servís de plataforma per als banyistes i de suport als focus que havien d'il·luminar la façana marítima, a banda de la creació d'una gran extensió, el Parc de Sant Jordi, que integraria el fortí amb el mateix nom.

Tanmateix, una de les propostes que va generar més debat va ser l'ascensor del Balcó del Mediterrani que havia de connectar el Passeig Marítim i la platja del Miracle. El projecte inicial proposava un ascensor amb una nova terminal ferroviària i unes andanes al pis inferior i bars i comerços a la planta superior, amb coberta de vidre. Però es va desestimar per la crítica que va rebre, sobretot per part dels ciutadans, en relació amb l'impacte visual que generava. En aquest sentit i després d'uns dies d'estudi per part del taller de l'arquitecte, es van projectar unes escales mecàniques, tot i que inicialment els arquitectes no hi estaven del tot d'acord.

Paral·lelament es considerava la creació d'un consorci que agrupés la Generalitat, l'Ajuntament i el Ministeri de Foment. El consorci coordinaria les obres de la façana marítima amb dos objectius: el primer se centraria en el soterrament del corredor ferroviari i l'estació de Tarragona, entre el riu Francolí i el pont d'Armes. El segon faria referència a la nova façana marítima, projectada per l'estudi Ricardo Bofill, Taller d'arquitectura.

Pel que fa al finançament, el soterrament de les vies del tren aniria a càrrec del Ministeri de Foment i la resta del projecte es finançaria amb les plusvàlues generades per la construcció dels habitatges.

El projecte va rebre des d'un bon principi el suport de l'Ajuntament de Tarragona (governat per la coalició entre Convergència i Unió i Partit Popoular), tot i que internament hi va haver algunes discordances, sobretot abans de formar el nou govern. En aquest sentit, els grups del Partit dels Socialistes de Catalunya i d'Esquerra Republicana de Catalunya temien que l'operació pogués facilitar l'aparició de pràctiques especulatives i defensaven i demanaven al govern que fes participar tots els grups de l'Ajuntament. Les obres del projecte està previst que comencin al 2004 i es realitzin en un període de cinc anys.

Més informació:

www.ajtarragona.com
www.bofill.com

AJF

Transformació urbana de la Gran Via

112



Comencen les obres de transformació de la Gran Via entre els termes municipals de l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona. El projecte, que consta de diferents intervencions, té la voluntat de transformar vells espais i usos inadequats amb l'objectiu de permetre-hi la ubicació d'activitats empresarials, serveis i equipaments. Està previst que aquesta zona esdevingui una de les grans àrees de nova activitat econòmica de l'entorn metropolità.

El mes de juny del 2001 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat i l'Institut Català del Sòl (INCASOL) van signar un conveni amb l'objectiu d'establir un marc de col·laboració per a transformar l'avinguda de la Gran Via i l'ordenació urbanística dels territoris adjacents dins l'àmbit del municipi de l'Hospitalet de Llobregat. L'objectiu final de la intervenció era convertir la Gran Via en un element de cohesió per a la ciutat.

Creació del Consorci per a la Reforma de la Gran Via

El mes de febrer del 2002, es va acordar constituir el Consorci per a la Reforma de la Gran Via a l'Hospitalet de Llobregat per impulsar una reforma urbanística que millorés els accessos al municipi, obrís una nova porta a la Fira de Barcelona des de la Gran Via i facilités la integració urbana de la futura CIUTAT DE LA JUSTÍCIA [115], situada entre els dos termes municipals. Aquest consorci seria l'encarregat de coordinar l'actuació, redactar, tramitar i executar els projectes i establir els mecanismes de finançament.

La reforma de la Gran Via i dels espais adjacents

La Gran Via, actual via circulatòria d'entrada i de sortida al sud i al nord de Barcelona, passaria, a partir del 2003, en el seu tram sud, a ser una via de trànsit segregat. Durant el mes d'agost es van començar les obres de transformació de la nova Gran Via que van suposar l'enfonsament dels carrils centrals en una longitud d'uns 2 km, entre la plaça Cerdà i el barri de Bellvitge, i el soterrament de 700 m de via entre els carrers de l'Alhambra i de Miguel Hernández.

L'amplada total de la via estava prevista que fos de 96 m, dels quals 36 correspondrien al tronc central i la resta es repartirien entre un bulevard, les voreres i els vials urbans. Aquesta operació permetria, segons paraules de Celestino Corbacho, alcalde de l'Hospitalet de Llobregat, guanyar un total de 80.000 m² d'espai públic destinats a zona verda i equipaments.

Paral·lelament a la transformació de l'espai públic i dels equipaments al llarg de la Gran Via, en aquest espai es van desenvolupar altres promocions privades. Dos nous centres comercials, Ikea i Gran Via 2, van obrir-hi les portes durant el 2003, mentre estava en fase de construcció el nou gran centre de negocis City Metropolitana. Aquest nou complex, promogut pel Consorci de la Zona Franca de Barcelona i adquirit posteriorment per les constructores Activitats de Construcció i de Serveis (ACS) i Metrovacesa, s'havia de construir sobre antics terrenys industrials i havia d'ocupar una superfície total de 162.000 m² de sostre en deu edificis, amb una inversió global de 210 milions d'euros. El projecte va ser dissenyat per l'arquitecte francès Jean Nouvel i l'estudi d'arquitectura J. Ribas. Aquesta operació s'emmarcava dins el Pla de renovació de les àrees industrials de l'Hospitalet, de juliol del 2002.

En una segona fase, a l'encreuament de la Gran Via amb el carrer d'Amadeu Torner, es va preveure la construcció de la plaça d'Europa, que s'articularia com el centre neuràlgic de la nova Gran Via, el portal de la nova Fira i de la ciutat de l'Hospitalet. El projecte, que es va presentar l'abril del 2003 i que tenia un cost previst d'uns 100 milions d'euros, proposava una superfície de prop de 30 ha que s'estendrien des del carrer d'Aprestadora al carrer de les Ciències i entre l'eix de la botiga d'Ikea i l'eix del centre comercial Gran Via 2.

A més, es va preveure la construcció d'una nova estació, Amadeu Torner-Fira, en la línia del Metro del Baix Llobregat de FERROCARRILS DE LA GENERALITAT [65], que serviria d'intercanviador amb la futura estació d'Amadeu Torner de LA LÍNIA 9 DEL METRO [80].

En total, el projecte preveia 60.000 m² de zona verda, 25.000 m² per a equipaments, inclosos hotels, 150.000 m² per a oficines i la construcció de 1.500 habitatges.

Amb aquesta actuació es pretenia millorar l'entorn de la Gran Via i renovar la porta de la ciutat i de la nova Fira.

A partir de la iniciativa de diferents col·lectius socials i entitats veïnals de l'Hospitalet es va crear, el mes de novembre del 2003, la Plataforma Contra l'Especulació del Sòl amb l'objectiu, segons el seu president Manuel Piñar, de fer seguiment dels grans projectes urbanístics que es desenvolupaven a la ciutat i de vetllar pels interessos de la ciutat i dels seus habitants.

Els representants de la plataforma sostenien que aquest gran projecte de remodelació urbana i el projecte de Ciutat de la Justícia no havien estat sotmesos a veritables processos de participació ciutadana i assenyalaven la necessitat d'actuar en la línia de construir habitatges de promoció pública a la ciutat i de

recuperar els barris més degradats del nord de l'Hospitalet com la Torrassa o la Florida.

L'alcalde de la ciutat va recordar, en resposta als requeriments de la Plataforma, que el consistori tenia previstos diversos projectes de transformació d'aquests barris, els quals es finançarien amb les plusvàlues generades per la transformació de la Gran Via i amb els projectes que es desenvolupessin a la zona sud d'aquest nou districte econòmic.

La portaveu del grup de Convergència i Unió a l'Ajuntament de l'Hospitalet, Meritxell Borràs, alertava del perill que aquest tipus d'actuacions poguessin crear una ciutat que creixés a dues velocitats, contraposant els projectes previstos a la Gran Via amb la situació de barris com la Florida o la Torrassa.

La primera pedra de les obres de remodelació de la Gran Via es va col·locar el 30 de setembre del 2003. L'any d'acabament de les obres està previst que sigui el 2007.

Més informació:

www.gencat.net/ptop/europorta/que_serveis_granvia.htm

JBL

Transformació urbana, barri de Santa Caterina

113



Avancen les obres de reforma del barri de Santa Caterina de Barcelona tot i la manca d'acord entre l'Ajuntament i els col·lectius veïnals en alguns aspectes del projecte. Les obres comportaran l'ampliació de l'avinguda de Francesc Cambó, la reforma del mercat de Santa Caterina i l'obertura d'una nova rambla des del mercat fins a l'avinguda del Comerç.

Dos anys després que Ciutat Vella fos declarada Àrea de Reforma Integral, l'Ajuntament de Barcelona va encarregar, l'any 1988, a l'arquitecte Enric Miralles el projecte de remodelació del mercat de Santa Caterina i el tractament arquitectònic dels marges d'una nova rambla que, seguint un traçat no rectilini, millorés la qualitat urbana, molt deteriorada, del barri. La nova rambla hauria d'unir l'avinguda de Francesc Cambó amb el Centre Cívic del Convent de Sant Agustí, a l'avinguda del Comerç.

L'empresa d'economia mixta Promoció de Ciutat Vella SA (PROCIVESA), posteriorment Foment de Ciutat Vella SA, (participada majoritàriament per l'Ajuntament de Barcelona), l'Institut Català del Sòl (INCASOL) i el Patronat Municipal de l'Habitatge havien d'executar les obres de demolició i construcció de nous habitatges de promoció pública per relocalitzar els habitants afectats per l'obertura de la nova rambla i la remodelació urbana. El cost total de les operacions d'habitatge va ser de 21,8 milions d'euros, (PROCIVESA va aportar 10,1 milions i l'Incasol, 11,7 milions), mentre que el cost de les obres d'obertura i urbanització de la nova rambla, de 185 m de llargada per uns 48 d'amplada, ascendia a 10,3 milions d'euros.

El conflicte del «forat de la vergonya»

Un dels aspectes més conflictius de la remodelació del barri va ser l'ús definitiu que s'havia de donar al nou espai obert situat entre els carrers del Pou de la Figuera, Jaume Giralt i Mestres que amb el pas del temps s'havia convertit en un solar utilitzat com a aparcament i abocador incontrolats.

Classificat segons el Pla Especial de Reforma Interior (PERI) com a equipament, aquest espai havia de ser destinat, segons l'Ajuntament, a un petit poliesportiu en superfície acompanyat d'un pàrquing al subsòl, l'explotació del qual retornaria part de la inversió feta en l'equipament esportiu. Els veïns, en canvi, demanaven la creació d'una zona verda, lliure de construcció, argumentant la manca d'espais d'aquest tipus al barri.

Amb la intenció de denunciar la situació de bloqueig en què es trobaven les negociacions l'any 2000 i l'estat de degradació del solar, diferents associacions ciutadanes, crítiques amb l'Ajuntament, van batejar el nou espai amb el nom de «forat de la vergonya».

L'estiu del 2002, un cop acabades les demolicions dels darrers edificis que van donar lloc a la configuració definitiva del nou espai, alguns veïns del barri, amb el suport de col·lectius crítics amb l'Ajuntament, van ocupar el solar i van plantar-hi arbres com a mesura de pressió a fi que l'Ajuntament acceptés finalment la proposta de mantenir l'espai com a zona verda.

El mes de novembre, un enfrontament entre veïns que s'oposaven al projecte de l'Ajuntament i la Guardia Urbana va donar com a resultat diversos ferits i un seguit de denúncies creuades entre la Guàrdia Urbana i els veïns, agrupats en la Plataforma Veïnal Contra l'Especulació.

Poc després l'Ajuntament va ordenar la construcció d'un mur que impedís l'accés a l'espai i permetés dur a terme els treballs arqueològics previs a les possibles obres al subsòl. A la darreria del 2002, després que un grup de veïns enderroqués el mur, l'espai va ser ocupat com a magatzem de materials i aparcament de la maquinària propietat de l'Ajuntament de Barcelona i de les empreses constructores encarregades de la urbanització de la nova Rambla i de la reconstrucció del mercat de Santa Caterina.

El nou regidor del districte, Carles Martí, que va substituir la regidora Katy Carreras després de les eleccions municipals del 2003, va declarar, el mes de desembre del 2003, que l'Ajuntament acceptava finalment la proposició veïnal de no construir el poliesportiu ni el pàrquing soterrat i que es plantejava la possibilitat de crear una ludoteca de petites dimensions que permetria fer servir com a zona verda una bona part de l'espai en conflicte.

El projecte d'obertura de l'avinguda Francesc Cambó

Finalment, a mitjan mes de desembre, l'Ajuntament de Barcelona va aprovar la darrera fase de transformació del barri de Santa Caterina en la intervenció anomenada «Obertura Cambó», que hauria d'estar enllestida l'any 2007.

L'objectiu d'aquesta intervenció era crear un eix comercial que, seguint el tramat irregular propi del barri antic de la ciutat de Barcelona, unís el barri del Born i l'avinguda del Comerç amb la plaça de la Catedral i el Portal de l'Àngel. Al marge de l'eix central, l'Ajuntament volia transformar els carrers de l'entorn construint plataformes a un sol nivell amb les quals potenciar l'ús dels carrers entre els vianants.

Més informació:

www.plataformabcn.net/forat.htm
www.ub.es/geocrit/mp-cate.htm

JBL

114 Transformació urbana, casernes de Sant Andreu



S'inicia el procés de desallotjament de les antigues casernes militars de Sant Andreu, ocupades des del 2001 per immigrants de diverses nacionalitats i membres del col·lectiu okupa. En paral·lel al desallotjament comencen les discussions per definir els nous usos que s'atribuiran als terrenys.

Les casernes de Sant Andreu, antigues casernes militars d'artilleria de la *Maestranza*, ocupen més de 100.000 m² a banda i banda del passeig Torras i Bages, al barri de Sant Andreu. Les casernes eren propietat del Ministeri de Defensa i havien caigut en desús des de l'any 1998. L'any 2001 se'n va retirar definitivament la vigilància i l'Ajuntament de Barcelona es va mostrar preocupat per l'abandó de les instal·lacions. El 27 de maig de 2001, l'Ajuntament de Barcelona va interposar una denúncia al Ministeri de Defensa per atemptar contra la salut pública, que va ser rebutjada el setembre del 2002, i el 28 d'octubre de 2002 l'Ajuntament va presentar un contenciós al Jutjat Central número 2 de Madrid per la mateixa causa.

A partir de l'any 2001 les casernes es van anar ocupant gradualment per grups d'immigrants i per joves europeus vinculats al moviment OKUPA [67]. Fins a la darreria del 2002 la ocupació dels edificis de les casernes no havia estat conflictiva, segons declaracions del veïns: hi havia normes de neteja i una bona convivència entre els ocupants.

El 2003 augmenta el nombre de residents i s'inicia el procés de desallotjament

En començar l'any 2003 quatre-centes persones residien d'una manera habitual a les casernes i la població flotant podia arribar a dues-centes persones més, segons la Creu Roja. A més dels joves okupes, les casernes estaven habitades per quasi cinc-centes persones de més de trenta nacionalitats. Marroquins i eslaus van ser els primers a arribar-hi, també hi havia importants comunitats procedents de països sud-americans i de l'Àfrica subsahariana.

Els veïns van denunciar el deteriorament de la situació i de la convivència, i van demanar a l'Ajuntament que es desallotgessin i s'enderroquessin les instal·lacions. Al mateix temps, l'Associació de Veïns de Sant Andreu Nord recollia ajuts per als habitants de les casernes. Els comerciants van expressar al regidor del districte, Ferran Julian, la seva preocupació pels petits robatoris que s'estaven produint a la zona i demanaven solucions per a normalitzar la situació.

El Ministeri de Defensa inicia el procés de desallotjament per la via civil

Durant el mes de març el Ministeri de Defensa va iniciar un procés, per la via civil, per a desallotjar de les casernes les persones que hi vivien. El 14 d'abril l'Ajuntament de Barcelona va interposar de nou una denúncia al Ministeri de Defensa en què demanava «la màxima urgència en el procés de desallotjament i enderrocament» i posteriorment el va multar amb dos mil euros per l'estat d'abandonament i les deplorables condicions sanitàries en què es trobaven les casernes. El Consistori retreia a Federico Trillo la seva passivitat, mentre que el Ministeri de Defensa responia dient que ja havia presentat una demanda civil de desnonament dels ocupants.

La Creu Roja va demanar prudència i paciència. Des del mes d'abril aquesta entitat, que havia signat un conveni amb la Generalitat de Catalunya per fer una primera anàlisi i proporcionar atencions bàsiques als immigrats no comunitaris que hi vivien, oferia aliments i avaluava les diverses situacions personals dels habitants de les casernes.

Inici dels treballs de neteja i enderroc de les àrees no ocupades

El 16 de juny l'Ajuntament de Barcelona i el Ministeri de Defensa van arribar a un acord que autoritzava els serveis municipals a intervenir en les zones no ocupades de les casernes. L'1 de juliol es va iniciar el procés de desratització, desinfecció i desinsectació de la zona i en paral·lel la Creu Roja va iniciar el pla personalitzat de reallotjaments temporals dels immigrants, en pisos i pensions.

Les persones que s'havien instal·lat a les casernes, agrupades en naus segons la nacionalitat, es van reunir en assemblea i van demanar que la neteja del recinte es fes ben aviat; es van oferir per ajudar l'Ajuntament a fer les tasques de neteja, però es van oposar a qualsevol possibilitat d'enderrocar els edificis. També van demanar als veïns comprensió i solidaritat, tot i que entenien les seves demandes de transformar les casernes en serveis i equipaments per al barri.

Si bé alguns dels habitants de les casernes es van acollir al pla de la Creu Roja, d'altres el van rebutjar. Segons Yerko Toro, immigrant xilè i portaveu dels ocupants, el pla no era una veritable solució, «la ciutat necessita albergs i instal·lacions adequades per acollir els immigrants». La reivindicació prioritària dels immigrants, uns sis-cents aleshores, era legalitzar la situació. Volien papers per poder trobar feina i, al seu torn, estar en condicions de llogar un habitatge, explicava Enrique Mosquera, de l'entitat Papers per Tothom.

Els treballs de neteja es van fer en companyia d'excavadores i camions que enderrocaven uns quants murs i tallaven el sub-

ministrament d'energia elèctrica dels pavellons i també en companyia de la policia que realitzava identificacions i tasques de vigilància. Els representants dels immigrants es van reunir amb la gerent del districte, Glòria Figuerola, però van declarar que no hi va haver diàleg i que estaven vivint una forta pressió, fets que els van empènyer a presentar una denúncia contra el Ministeri de Defensa, l'Ajuntament de Barcelona i l'empresa d'enderrocs Arper, per «coaccionar diversos ocupants i aconseguir que abandonessin les casernes i així enderrocar una de les naus».

El director gerent d'Infraestructures de Defensa, Miguel Ángel Jusdado, va remarcar que l'objectiu del Ministeri era «netejar el recinte, tirar a terra les naus i el mur perquè deixi de ser un "gueto" i desallotjar les casernes a mig termini» i va manifestar: «És una utopia pensar que una persona, pel fet d'atrinxerar-se en aquest lloc, podrà obtenir papers».

SOS Racisme va manifestar que el Govern central havia deixat consolidar la situació perquè «una imatge conflictiva de la immigració li feia guanyar vots i justificava l'enduriment de la seva política i de la legislació d'estrangeria», mentre proposava «la creació de dispositius d'acollida efectius i de mecanismes de regularització continus per a la població immigrada». Metges del Món, que havia presentat una denúncia al Síndic de Greuges per la manca de salubritat dels recintes, es va queixar que l'actuació municipal arribava tard.

Carlos Lorenzo, vicepresident de l'Associació de Veïns de Sant Andreu demanava que es construïssin els equipaments que necessitava el barri, però no estava d'acord amb un desallotjament «sense respecte als drets humans més elementals» i insistia a reclamar el reallotjament dels ocupants i una resposta humanitària més ferma per part de l'Administració que no es limités a oferir un o dos mesos de pensió als ocupants de les casernes. Aquesta posició va rebre crítiques d'alguns veïns del barri que insistien a fer un desallotjament ràpid.

Procediment judicial

A la darreria de juliol, la jutgessa Isabel Gallardo va refusar gairebé tots els arguments dels tretze advocats defensors que havien subratllat que les finques no havien estat vigilades durant força temps abans de ser ocupades i que el desallotjament només traslladaria el problema a una altra part de la ciutat. Tot i que el desallotjament era inevitable, la jutgessa va rebutjar la via d'urgència sol·licitada pel Ministeri de Defensa, posposant la decisió fins el setembre.

Els habitants de les casernes, la meitat dels quals no tenien papers, seguien demanant temps i exigien a les tres administracions implicades, Ajuntament, Generalitat i Govern central, un pla que els donés garantia d'una nova ubicació i «alhora que busqués sortides socials i laborals». Yerko Toro va recalcar que havien canviat la demanda de papers per tothom per «l'objectiu d'aconseguir un sostre per tothom».

A l'agost es van enderrocar algunes de les naus de les casernes i els habitants que hi vivien van denunciar la pressió policial que patien amb una manifestació que va tenir lloc el 7 d'agost a la plaça de Sant Jaume i que va rebre el recolzament de diferents organitzacions no governamentals. Yerko Toro, que fou detingut durant la manifestació i posteriorment posat en llibertat, va assegurar que fins aleshores havien estat deportats uns trenta ocupants de les casernes.

A mitjan mes de setembre el nombre d'ocupants s'havia reduït a dos-cents i entretant els murs del perímetre i els edificis no ocupats havien estat enderrocats.

La sentència obliga a abandonar els edificis

El 17 d'octubre va ser dictada la sentència que obligava els ocupants a abandonar els edificis sense considerar acreditat que el Ministeri hagués abandonat les instal·lacions ni que n'hagués tolerat l'ús. Tanmateix no va ser fins a la darreria de novembre quan la jutgessa va donar un mes de termini als ocupants avisant-los que en cas contrari el desallotjament es duria a terme per força. La jutgessa es basava en l'informe del dispositiu d'acollida de la Creu Roja i va declarar que «totes les persones que havien volgut acollir-se al programa d'atenció, ho havien pogut fer».

Prop de dos-cents immigrants van recórrer la sentència, al·legant que ni la Generalitat ni l'Ajuntament els havien ofert un pla sòlid de reallotjament que els hauria permès marxar. Demanaven almenys un espai digne per a viure durant l'hivern i van repetir aquesta demanda en una carta oberta a l'Ajuntament.

La Comissió Municipal d'Immigració va aprovar l'Informe sobre l'evolució del Pla d'actuació pel sanejament de les casernes de Sant Andreu i també la línia d'actuació social amb els ocupants, un pla prou crític amb els col·lectius okupes i l'associació Papers per Tothom per «la pressió que exercien sobre els ocupants». A la tardor, mentre es tramitava la LLEI DE GRANS CIUTATS [73] al Congrés dels Diputats, la premsa va relacionar el procés de desallotjament de les casernes de Sant Andreu amb la demanda d'aprovació de la CARTA MUNICIPAL DE BARCELONA [78], que hauria de permetre a l'Ajuntament poder actuar independentment en casos similars, quan un cop aprovada la carta, assumís competències en matèries que fins al moment pertanyien a Interior i a Justícia.

A la darreria d'any, la Creu Roja va informar que havia reallotjat tres-cents trenta-dos immigrants, el 51% de les persones entrevistades pels seus propis tècnics, si bé dues-centes devien haver marxat voluntàriament o bé devien haver estat expulsades d'Espanya i unes cent encara hi vivien. El 12 de desembre van començar els treballs d'enderroc de la façana de l'antiga caserna de la *Maestranza*. El 30 de desembre, la jutgessa va emetre una resolució judicial que ja no es podia recórrer, en la qual s'informava que durant la primera quinzena de febrer es verificaria definitivament el desallotjament de les casernes. Els residents tenien fins al dia 5 de gener per anar-se'n voluntàriament. Des de les associacions de veïns i el Districte de Sant Andreu ja es treballava per definir els futurs usos de l'espai: els veïns demanaven una escola bressol i habitatges de protecció i de lloguer.

Més informació:

www.sant-andreu.com/casernes/manifest001avvtn.htm
www.lafavb.com/comunicats/2004_02_16.php

AOB i MHC

115 Transformació urbana, Ciutat de la Justícia



Comencen les obres de construcció de la Ciutat de la Justícia a l'Hospitalet de Llobregat. El Pla especial de la Ciutat de la Justícia suposarà l'edificació al voltant de la Gran Via d'un complex d'equipaments que centralitzarà tots els òrgans judicials de les ciutats de Barcelona i l'Hospitalet.

El febrer del 2003 la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments de Barcelona i de l'Hospitalet de Llobregat van aprovar el Pla especial de la Ciutat de la Justícia.

Promogut pel Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya, la Ciutat de la Justícia seria un nou complex judicial de 300.000 m² construït sobre els antics terrenys de la Caserna de Lepant, entre els termes municipals de l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona, i inclouria tots els òrgans de l'administració de Justícia. La previsió era que s'hi traslladessin més de dos-cents jutjats de Barcelona i l'Hospitalet, l'Audiència de Barcelona, la Fiscalia, els serveis tècnics associats i l'Institut de Medicina Legal de Catalunya. Amb aquesta operació, planejada conjuntament amb LA TRANSFORMACIÓ DE LA GRAN VIA [112] al sud de la plaça d'Espanya, es volia resoldre la dispersió dels organismes judicials a la ciutat de Barcelona.

El projecte, dissenyat per l'arquitecte britànic David Chipperfield, preveia la construcció d'onze edificis, amb una superfície total construïda de 280.000 m² i una reserva de 20.000 m² més per a necessitats futures.

Les obres, que van ser adjudicades el més de juliol i van començar a l'octubre, tenien un cost previst de 230,7 milions d'euros.

Pel que fa a la creació de nous espais i equipaments públics, el Pla especial especificava el tipus d'equipaments i les condicions d'edificació dels sòls inclosos en l'àmbit, juntament amb l'ordenació corresponent. Dels més de 53.000 m² previstos, 41.000 es dedicarien a equipament comunitari de nova creació, 9.500 a viari bàsic i gairebé 2.500 a espais lliures de nova creació.

Cap a la nova Ciutat de la Justícia es calculava que es desplaçarien diàriament 3.500 treballadors i una mitjana de 15.000 visitants. L'accessibilitat que aquest nou complex generaria quedaria resolta gràcies a infraestructures com la futura LÍNIA 9 DEL METRO [80], els FERROCARRILS DE RODALIES [65] de la Generalitat de Catalunya i la proximitat de les connexions aeroportuàries. Precisament la mobilitat generada pels nous equipaments va ser un dels aspectes que més controvèrsia va suscitar entre els veïns i entre els grups polítics municipals de l'oposició.

La Plataforma Contra l'Especulació del Sòl, creada el mes de novembre del 2003 a partir de la iniciativa de diferents col·lectius socials i entitats veïnals de l'Hospitalet, va criticar l'augment que preveia el Pla especial de la Ciutat de la Justícia quant a l'edificabilitat definida pel Pla general metropolità. Aquest fet va afavorir la presentació, per part de la Plataforma, d'un contenciós administratiu al Tribunal Superior de Justícia de Catalunya contra els ajuntaments de Barcelona i l'Hospitalet. En segon lloc, els representants de la Plataforma sostenien que aquest gran projecte no havia estat sotmès a un veritable procés de participació ciutadana.

El grup d'Esquerra Republicana de Catalunya a l'Ajuntament de l'Hospitalet va presentar, al mes d'abril, un recurs de reposició contra l'acord d'aprovació definitiva del Pla especial de la Ciutat de la Justícia de Barcelona i l'Hospitalet. Anna Simó, portaveu del grup, al·legava que es tractava d'un «projecte de concentració, insostenible, de fort impacte i desmesurat» que podria comportar greus problemes de mobilitat a la ciutat.

A la darreria del 2003 es preveia l'acabament de les obres per al 2007.

Més informació:

www.gencat.net/ptop/actuacions/ciutatjudicial.htm

JBL

Transformació urbana, Fòrum 2004

116



Les obres i les reformes urbanístiques a l'àrea del Fòrum Universal de les Cultures, situada entre els límits municipals de Sant Adrià de Besòs i de Barcelona, avancen durant el 2003 i comencen a mostrar quin serà l'aspecte final del nou espai. El projecte, que ha provocat reaccions enfrontades, suposa la creació de nombroses instal·lacions de nova planta en una superfície de 30 hectàrees al costat del mar.

A mesura que s'avançava cap a la data d'inauguració del Fòrum Universal de les Cultures, pel maig del 2004, els treballs realitzats durant el 2003 van permetre observar la morfologia definitiva del nou espai que havia de servir d'escenari al Fòrum.

La reforma urbanística del Fòrum

El Fòrum Universal de les Cultures s'havia de celebrar en un espai parcialment guanyat al mar, entre el límit nord de la ciutat de Barcelona i el sud del municipi de Sant Adrià de Besòs. Amb una superfície total de 30 ha, el recinte es localitza a la confluència entre l'avinguda Diagonal i la rambla Prim, fet que possibilita la continuació fins al mar d'aquests dos bulevards. La urbanització d'uns espais antigament ocupats per equipaments de sanejament i la construcció d'una nova estació de la LÍNIA 4 DEL METRO [83] de Barcelona i del TRAMVIA DEL BESÒS [118], juntament amb un nou viaducte sobre el riu Besòs van permetre la creació d'un nou espai de vertebració urbana entre el sud de Sant Adrià de Besòs, els barris del Besòs barceloní i el sector nord del barri del Poblenou.

Els dos primers treballs realitzats al recinte Fòrum, el port esportiu de Sant Adrià i el cobriment de la depuradora del Besòs, que va suposar la creació d'una gran esplanada de més de 15.000 m^2, van configurar l'estructura del recinte on se celebraria l'esdeveniment.

Dins del recinte Fòrum se situarien importants equipaments urbans destinats a la celebració d'esdeveniments que comporten una gran afluència de públic. El Centre de Convencions Internacional de Barcelona, dissenyat per l'arquitecte Josep Lluís Mateo, juntament amb l'Edifici Fòrum, obra de l'equip suís format per Jaques Herzog i Pierre De Meuron, ambdós connectats mitjançant una rambla subterrània de 20 metres d'amplada, es van concebre per pal·liar una mancança històrica de la ciutat en el camp de l'organització de congressos, ja que per la capacitat dels dos edificis esdevindrien el complex congressual més gran del sud d'Europa.

Entre l'esplanada i el mar hi ha el Parc dels Auditoris, de 4 ha, projecte d'Alejandro Zaera. El Parc va ser configurat com un seguit de dunes que salven el desnivell entre la plaça i el mar i va ser preparat per acollir dos auditoris a l'aire lliure per a 8.500 i 3.500 persones.

Aquest Parc donaria pas a la nova zona de banys, ideada per l'arquitecta Beth Galí. Amb l'ampliació de la platja de la Nova Mar Bella i la construcció de diferents piscines i d'una illa artificial paral·lela a la costa, es va recuperar per a l'ús ciutadà el litoral del nord de la ciutat de Barcelona, abans ocupat per grans equipaments de sanejament i producció energètica.

Al nord del port esportiu es troba l'anomenat Parc de la Pau, obra dels arquitectes Iñaki Ábalos i Juan Herreros. Amb 11 ha d'extensió, es va situar com a zona de transició entre les renovades centrals de valoració energètica i tèrmica, el nou campus universitari de llevant i el mar. La prolongació del Parc acabaria en una nova platja de prop de 500 metres de longitud.

Finançament

El pressupost total d'aquests nous equipaments, que formen un recinte de 30 hectàrees, va ser aproximadament de 3.200 milions d'euros, repartits entre l'empresa pública municipal Infraestructures de Llevant (795 milions d'euros), les administracions autonòmica, estatal i europea (430 milions d'euros) i diversos promotors privats, socis i patrocinadors, que van aportar el gruix de la inversió, amb 1.625 milions d'euros destinats a infraestructures i 318 milions d'euros destinats als continguts de la trobada.

Les reaccions al projecte

Al voltant del recinte, que quedarà obert per a ús públic un cop acabada la celebració el mes de setembre del 2004, es van construir diversos edificis singulars destinats a usos hotelers i d'oficines. El tractament de la trama urbana en el recinte Fòrum juntament amb la tipologia arquitectònica d'aquests nous edificis, de gran alçada, i l'operació immobiliària Diagonal Mar, contigua al recinte Fòrum, van ser objectiu, durant el 2003, de dures crítiques per part de nombrosos arquitectes i urbanistes i d'importants sectors de la societat civil.

Així, el mes de març es va celebrar al Museu d'Art Contemporani de Barcelona un debat en què es van posar de manifest les diferents opinions sobre aquesta operació. L'arquitecte Josep Maria Montaner va afirmar que amb les operacions del Fòrum de les Cultures i de Diagonal Mar es va posar fi al Model Barcelona de gestió i desenvolupament urbà. El necessari equilibri entre els interessos del sector privat i del sector públic va quedar malmès, segons l'arquitecte, en favor dels primers, en imposar un model urbà aliè a la trama preexistent que creava una excessiva monofuncionalitat de l'espai

i afavoria interessos especulatius immediats en els entorns de l'àrea del Fòrum.

Per la seva banda, l'arquitecte Joaquim Espanyol, director de Plans i Projectes Urbans de Barcelona, va defensar l'operació del Fòrum de les Cultures en un context més ampli. Segons Espanyol, el Fòrum s'havia d'entendre com una part de la TRANSFORMACIÓ URBANA DEL POBLENOU-22@ DE BARCELONA [110], cridat a ser el cor productiu de la nova Barcelona terciària, situat entre tres pols ben diferenciats: el Fòrum com a àrea de serveis, la PLAÇA DE LES GLÒRIES [99] com a pol cultural i la Sagrera com a nus de comunicacions terrestres. Referint-se al tractament de l'espai al recinte Fòrum, Espanyol va valorar molt positivament l'aposta per la creació de grans espais buits, l'ús dels quals hauria de ser explorat progressivament per la ciutadania.

A banda de l'urbanisme, el Fòrum Universal de les Cultures va generar també un important debat sobre la sostenibilitat del projecte. Així, l'entitat ecologista Greenpeace, en el seu informe *Destrucción a toda costa, 2003*, va alertar que el projecte de reordenació del litoral previst pel Fòrum suposava una amenaça per a les platges del nord de la ciutat de Barcelona, que a mig termini patirien un descens de l'aportació de sorra necessària per a la regeneració natural del litoral procedent dels corrents marins. Així mateix l'entitat ecologista va criticar l'artificialitat del litoral ocupat pel Fòrum, construït sobre una plataforma guanyada al mar, una actuació que no concorda amb els valors de sostenibilitat que el Fòrum defensava, segons va dir Maria José Caballero, responsable de la campanya de costes de Greenpeace.

Per altra banda, Ecologistes en Acció va protagonitzar el 23 de novembre una manifestació al parc Diagonal Mar per reiterar el seu rebuig a la construcció de l'Ecoparc del Mediterrani, en el marc de les obres del Fòrum. Aquest nou complex de tractament de residus, en construcció durant el 2003, hauria d'optimitzar els recursos de la incineradora de Sant Adrià de Besòs i obrir, el 2005, una deixalleria, una planta de triatge i una planta de metanització per a la producció de biogàs a partir de la matèria orgànica. Segons va manifestar l'organització ecologista, aquesta instal·lació no contribueix a una gestió més sostenible dels residus pel fet d'acceptar exclusivament deixalles de rebuig.

No obstant això, una auditoria ambiental, elaborada durant el 2003 per l'Institut Cerdà, va avalar els criteris ecològics amb què es realitzaven les obres del Fòrum. L'estudi va destacar els criteris ciutadans amb què es van crear els espais públics i també la qualitat dels edificis, l'adequació de les instal·lacions com la incineradora o la depuradora i el sistema centralitzat de fred i calor.

Usos futurs de les instal·lacions

Quant a l'activitat econòmica que hauria de dinamitzar l'espai un cop finalitzat el Fòrum Universal de les Cultures, es van preveure tres pols d'atracció. D'una banda, el Centre de Convencions Internacional de Barcelona seria gestionat per l'empresa francesa Générale Location, que a la darreria del 2003 ja comptava amb més de cinquanta contractes per als anys 2004 i 2005. En segon lloc, l'Edifici Fòrum, que a més de disposar d'un auditori per a 3.500 persones disposa també d'una àrea per a exposicions de 5.000 m². En darrer lloc, el nou port esportiu de Sant Adrià de Besòs, que finalment rebria el nom comercial de Port Fòrum. Aquest últim es gestionaria en règim de concessió a partir de la darreria del 2004 per l'empresa Marina Premià i comptaria amb cent cinquanta-nou amarratges per a embarcacions d'entre 10 i 25 m i amb una marina seca on es podrien guardar fins a tres-centes embarcacions de menys de 9 m d'eslora. L'empresa concessionària va presentar durant el Saló Nàutic de Barcelona el pla d'explotació dels vuitanta-quatre locals comercials de què disposarà el port, segons el qual es fugirà de l'oferta de lleure present als altres ports esportius de la ciutat de Barcelona i s'incidirà en serveis de caràcter comercial destinats a un sector de la població amb un alt poder adquisitiu.

Les obres d'edificació del recinte del Fòrum, que van començar el febrer del 2001, estaven executades, a la darreria del 2003, en un 80%.

Més informació:

www.barcelona2004.org/
www.moviments.net/resistencies2004/

JBL

Tramvia del Baix Llobregat

117



El Trambaix comença a circular en període de proves. Un cop consolidat el traçat definitiu, el tramvia que unirà Barcelona amb Sant Feliu de Llobregat passant per l'Hospitalet, Esplugues, Cornellà, Sant Joan Despí i Sant Just Desvern, es prepara per entrar en funcionament a principis del 2004.

Amb la creació el 1987 de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), es va començar a estudiar la possibilitat de posar en marxa una línia de tramvia o metro lleuger de superfície que cobrís el corredor avinguda Diagonal-Baix Llobregat.Tres dècades després de la supressió del tramvia, les autoritats municipals sospesaven la possibilitat de reintroduir-lo com a mitjà de transport públic.

Al llarg de la dècada següent es van redactar diversos estudis i projectes que reclamaven un nou protagonisme per al tramvia en el conjunt del transport metropolità. Finalment, el 1997, l'EMT va encarregar a l'Agència Barcelona Regional la redacció del Projecte de concessió del tramvia-metro lleuger Diagonal-Baix Llobregat, que hauria d'integrar els diversos estudis sectorials que definien el nou sistema de transport.

El 1998 l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) es va incorporar a la direcció i seguiment d'aquests treballs. Pocs mesos més tard la Generalitat de Catalunya i l'EMT delegaven en l'ATM les respectives competències administratives i les obligacions econòmiques derivades, relatives a la planificació, ordenació i concessió d'un sistema de tramvia/metro lleuger en el corredor Diagonal-Baix Llobregat a l'àrea de Barcelona.

El 27 d'abril del 2000, l'ATM va adjudicar les obres per a la construcció del tramvia Diagonal-Baix Llobregat (Trambaix) al consorci liderat per les empreses Alstom i Fomento de Construcciones y Contratas (FCC).

Els traçats

El primer traçat de l'any 1991 que projectava el Trambaix preveia fer-lo arribar de manera radial (en tres branques) des de la plaça de Francesc Macià fins a Sant Feliu, Sant Joan Despí i Sant Boi de Llobregat. Posteriorment, l'any 1997 i també el 1998, es van presentar altres traçats possibles, fins que, després de sortir a concurs, l'empresa TramMet va proposar un projecte propi l'any 2001. Es va presentar una al·legació a l'alçada de la Zona Universitària per part de la Universitat de Barcelona (UB) a fi que el recorregut inclogués una parada a la Zona Universitària. L'octubre del 2002, l'ATM va notificar als Ajuntaments de Sant Joan Despí i Sant Feliu de Llobregat la intenció acordada de no fer entrar el tramvia a Sant Feliu en una primera fase. Àngel Merino, aleshores alcalde de Sant Feliu, va rebutjar la proposta.

El traçat de la primera fase de construcció entre Barcelona i Sant Joan Despí incloïa el pas per l'Hospitalet, Esplugues, Cornellà i Sant Just Desvern i s'organitzava definitivament en tres línies: la T1, entre la plaça Francesc Macià i la parada de Bon Viatge, a Sant Joan Despí; la T2, entre la mateixa plaça Francesc Macià de Barcelona i Sant Martí de l'Erm (també a Sant Joan Despí), i la T3, entre la mateixa plaça i la parada de Consell Comarcal, a Sant Just Desvern.

Felip Puig, aleshores conseller de Política Territorial i Obres Públiques, va confirmar el juny del 2003 que un cop entrés en funcionament el Trambaix es plantejarien «fermament ampliar-lo» en una segona fase, cap al nord, fins a Quatre Camins, i cap al sud, fins a l'Hospital de Bellvitge, on connectaria amb la línia 1 del metro.

Finalment el novembre del 2003 es projectava l'arribada del tramvia a Sant Feliu de Llobregat per a la darreria del 2004. El recorregut que havia de fer el tramvia pel nucli urbà va generar diversitat d'opinions. El govern municipal (Partit dels Socialistes de Catalunya, Convergència i Unió i Esquerra Republicana de Catalunya) i ATM defensaven el pas pel barri de Falguera (un traçat perifèric); Iniciativa per Catalunya Verds –a l'oposició– i l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) creien, en canvi, que la millor opció era que el tramvia creués el municipi per l'antiga N-340 i es fes un ramal cap a l'estació de RENFE.

L'opció que recorria el barri de Falguera va ser finalment incorporada al traçat a la darreria del 2003. Això suposava la construcció de quatre estacions (tres al nucli urbà i una a la zona industrial) a Sant Feliu de Llobregat i una altra prevista a Torreblanca.

Les previsions a finals del 2003 eren que el Trambaix entrés en funcionament el febrer del 2004

A la darreria de setembre del 2003 l'ATM ja preveia que la inauguració del Trambaix comportaria retallades a la xarxa d'autobusos. En principi es preveia la desaparició de les línies 67, 68, 167 i 158, i retallades als números 7 i 57. El municipi més afectat per la reestructuració del servei era Cornellà, que d'aquesta manera perdia dues de les tres connexions d'autobús que tenia amb Barcelona per la Diagonal. Altrament, a principis de desembre, TMB va assegurar que no es retirarien les línies 67 i 68, com havia proposat anteriorment, i que ja s'estudiaria una vegada entrés en funcio-



Traçat del Trambaix. (Infografia: M. Ferrés)

nament el Trambaix. Els veïns de les Corts van demanar que no es canviessin els itineraris ni s'eliminés cap línia.

Sant Just Desvern

A Sant Just Desvern (carretera N-340), a la darreria de desembre, les obres del tramvia van topar amb un jaciment romà i van estar aturades a l'espera que es determinés la importància de les restes arqueològiques. Els treballs continuaven als dos extrems del tram mentre TramMet confiava poder traslladar les restes i que el descobriment no afectés l'entrada en funcionament del tram que uniria Esplugues amb Sant Feliu de Llobregat i que estava prevista per a la darreria del 2004.

L'Hospitalet de Llobregat

A l'Hospitalet, a causa dels endarreriments en part de les expropiacions previstes, les obres van afectar la calçada i van deixar un pas molt estret per als vianants. Per a l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), es tractava d'un fet que afectaria la mobilitat ciutadana i que, segons apuntaven, posava en qüestió la seguretat dels autobusos, que no podrien circular en paral·lel per falta d'espai i que en cas d'avançament pel segon carril podrien tocar els miralls del tramvia.

Tot i així Antoni Nogués, gerent de l'Agència de Desenvolupament Urbanístic de l'Ajuntament de l'Hospitalet, assenyalava que la solució era provisional i que l'any 2004, un cop tramitats els plans de Porta Nord i l'antic mercat de verdures, «les voreres seran de 3 metres i donaran a espais lliures». TramMet –l'empresa adjudicatària del servei– i l'ATM van garantir que el disseny del tramvia mantindria tots els paràmetres de seguretat i van subratllar que els carrils per al trànsit rodat serien com els de les vies urbanes, per passar en paral·lel un autobús i un turisme.

Esplugues de Llobregat

L'arribada del metro al municipi d'Esplugues de Llobregat havia estat una reivindicació històrica de l'Ajuntament. L'anunci de l'arribada del tramvia es va interpretar inicialment com un pas enrere en les aspiracions municipals a disposar de metro. Per això els responsables municipals continuaven reivindicant l'arribada del metro sense desmerèixer l'arribada també del tramvia. El lema de l'Ajuntament va ser des d'un principi «Metro sí, tramvia també». L'alcalde Lorenzo Palacín manifestava en una entrevista posterior a les eleccions municipals que «sempre hem demanat el metro i volem que arribin les LÍNIES 3 [83] i 12 [82], però creiem que el Trambaix és una bona alternativa de transport i crec que les persones que hi estan en contra al final acabaran canviant d'opinió».

Sant Feliu de Llobregat

L'opció de fer passar el tramvia pel barri de la Falguera va ser finalment incorporada al traçat, malgrat l'oposició de l'associació de veïns del barri, que reclamava l'arribada del metro enlloc del tramvia. El president de l'Associació de Veïns de la Falguera, Francisco Santacruz, va mostrar la seva oposició al Trambaix: «Estem en contra del tramvia i encara més que passi pel nostre barri, perquè ens causarà moltes molèsties. Nosaltres estem a favor del metro».

La PTP

Altres entitats com ara l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) s'havien posicionat clarament a favor del tramvia. Segons paraules del seu president, Pau Noy, el tramvia «és ràpid, democratitza el carrer, fa rendible l'espai, és molt segur, invulnerable al col·lapse, accessible, ecològic, econòmic, promou la integració urbanística i és amic del vianant». Altrament, en reconeixia els inconvenients: «Conceptualment, el tramvia en pot tenir dos: velocitat i capacitat». La velocitat mitjana és de 20 km/h, un 25% inferior a la del metro convencional. La velocitat de servei no depèn del sistema emprat, sinó de la densitat de parades. «Tramvia, metro i tren de rodalia compleixen funcions diferents». Quant a la capacitat, el metro actual pot transportar en hora punta fins a vint-i-cinc mil persones; el tramvia, amb la mateixa freqüència, sis mil, però «les estacions del tramvia estan preparades per rebre composicions dobles, de manera que la capacitat podria arribar a dotze mil persones per hora, més que suficient per cobrir qualsevol demanda». Segons Pau Noy, «el tramvia té una forta càrrega subversiva, perquè qüestiona l'esquema tradicional de divisió de l'espai públic.

Fins ara el transport públic de qualitat era soterrat, no fos cas que fes nosa als automobilistes». «Ara el tramvia dóna en superfície un servei semblant al metro, i treu alhora espai als vehicles privats i el dóna al vianant. La quadratura del cercle de la mobilitat sostenible.»

Consideracions tècniques, període de prova i entrada en funcionament

Respecte a altres mitjans de transport, estava previst que els combois del tramvia gaudissin de prioritat en els semàfors, sempre que fos possible.

El tramvia es dissenyava per gaudir d'intervals de pas fixos (cada 5 minuts al tronc comú del traçat) i d'una velocitat comercial d'uns 20 km/h, contra els 12 km/h dels autobusos. Però, a diferència del metro, la marxa del tramvia estaria influïda per la resta de trànsit rodat i sotmesa a les normes i els senyals de circulació. L'avantatge és que aquests senyals estarien comandats des de centraletes informàtiques que vetllarien pels seus interessos.

A mitjan any 2003, la previsió era fer viatges de prova a l'eix entre Cornellà i Sant Joan Despí, des de la tardor fins a l'hivern, amb la intenció que les línies 1 i 2 s'inauguressin a la primavera del 2004. La línia 3, fins a Sant Just, hauria d'esperar almenys mig any més.

Les línies T1 i T2, que acaben a Sant Joan Despí i a la intersecció de les avingudes Barcelona i Baix Llobregat, a prop dels estudis de Televisió de Catalunya (TVC), respectivament, es preveia, a la darreria del mes de juny, que començarien a funcionar el gener del 2004.

El Trambaix va començar a funcionar en període de proves el setembre del 2003 a Sant Joan Despí i Cornellà. Al desembre es preveia que ho fes a la Diagonal. Es va considerar que els conductors i els vianants no estaven acostumats a compartir la via pública amb el tramvia, i per tant es feia necessari un temps d'aprenentatge.

L'entrada en funcionament del Trambaix va suposar la prohibició per als automovilistes de fer el gir a l'esquerra des del lateral de la Diagonal. El període de proves estava previst fins a la darreria de gener amb intenció que el tramvia entrés definitivament en funcionament la segona quinzena de febrer.

Més informació:

www.tramvia.org/entrada800.htm
www.mobilitat.net/basica/descarrega/trambaix.jpg
www.mobilitat.net/cat/html/int_tram.htm

AOB

118 Tramvia del Besòs



Avancen les obres del TramBesòs, el tramvia que unirà Barcelona amb Sant Adrià de Besòs i Badalona. Tot i haver acabat el termini per a la presentació d'al·legacions, continuen les discussions i les modificacions sobre el traçat aprovat originalment.

Trambesòs és el nom amb què es va batejar el tramvia que havia de connectar l'avinguda Diagonal de Barcelona, a l'alçada de la PLAÇA DE LES GLÒRIES [99], amb Sant Adrià de Besòs. Tot i formar part d'un mateix projecte de reintroducció del tramvia com a mitjà públic de transport col·lectiu, la creació del TramBesòs i del TRAMVIA DEL BAIX LLOBREGAT (TRAMBAIX) [117], que circula en direcció al Baix Llobregat, es va decidir en dates diferents.

L'any 1989 es van realitzar els primers estudis del Trambaix. En canvi, fins al maig del 2001 l'Autoritat de Transport Metropolità (ATM) no va incloure en la redacció del Pla director d'infraestructures 2001-2010 (PDI) la construcció del TramBesòs, amb un cost previst d'uns 170 milions d'euros.

El traçat

El Trambesòs es va dissenyar inicialment amb una doble línia que, partint del Parc de la Ciutadella de Barcelona, s'havia de dirigir al barri del Gorg de Badalona i a Sant Adrià de Besòs per la Gran Via de les Corts Catalanes i la Diagonal, respectivament. Concretament, això significava una línia 1 entre l'Estació del Nord de Barcelona i l'estació de metro de Gorg (L2) a Badalona, i una línia 2 entre el carrer de Wellington (connexió amb el metro L4-Ciutadella) i l'estació de Sant Adrià de RENFE.

El Consell d'Administració de l'Autoritat de Transport Metropolità (ATM) va aprovar definitivament el traçat i el projecte a la darreria del mes de gener del 2002; al mes següent es va realitzar el concurs per a la construcció i explotació del Trambesòs. El concurs, similar al convocat per al Trambaix, el va guanyar Tramvia Metropolità SA (TramMet) que també havia estat l'adjudicatària del TRAMVIA DEL BAIX LLOBREGAT.

A la darreria del 2002 la Generalitat de Catalunya va confirmar l'adjudicació del pressupost per al finançament del projecte. La primera pedra es va posar a principis del mes de gener del 2003.

Badalona

Hi va haver dos aspectes relacionats amb el pas del tramvia per Badalona que van ser força discutits: d'una banda, el tramvia només arribava al barri del Gorg i el tram final tenia el mateix recorregut que el metro, cosa que també passava a Barcelona i Sant Adrià.

De l'altra, l'alcaldessa de Badalona, Maite Arqué, va demanar una reunió amb la Generalitat i l'ATM per arribar a una solució sobre la urbanització dels carrers afectats.

La Federació d'Associacions de Veïns de Badalona (FAVB) manifestava la seva preferència per «l'arribada de la línia 2 del metro al centre de la ciutat i del tramvia a Can Ruti».

L'ATM no compartia les queixes de la FAVB i afirmava que «es va redactar un projecte fruit de les reunions amb representants polítics de totes les poblacions i en el cas de Badalona no hi va haver ni una sola al·legació» [...] «si s'ha apostat per aquest traçat, és perquè és rendible. Si realment no servís de res, estaríem llençant 205 milions d'euros», argumentava el director general de l'ATM. D'aquesta manera, considerava que criticar el tramvia perquè part del traçat coincidia amb el del metro era «un argument primitiu perquè hi ha viatgers diversos i s'ha de disposar d'ofertes complementàries». Tanmateix, l'ATM no va negar que en un futur el tramvia pogués arribar al centre de Badalona, «però s'ha d'anar pas a pas». Sobre la urbanització dels carrers afectats, el director va ser clar: «Nosaltres arreglarem els vuit metres que ocupa el tramvia; la resta de la via és competència municipal».

L'Estació del Nord

El març del 2003, per ordre del districte de l'Eixample, es van paralitzar les obres d'un tram del Trambesòs. L'origen del conflicte era el camí que feia el tramvia per arribar a l'Estació del Nord. Es plantejaven bàsicament dues alternatives: la que defensava l'ATM, que consistia a fer passar el tramvia per dins del parc, on conflueixen línies d'autocar i de metro, o bé que l'envoltés.

Iniciativa per Catalunya Verds ICV plantejava un tram alternatiu que no dividís en dos la zona de vianants de l'Estació del Nord. Finalment es va decidir que el tramvia circularia dividint el parc en dos i que se'n reduiria l'impacte de la seva presència limitant a una el nombre de vies necessàries: els tramvies que anessin en un sentit i en l'altre compartirien vies. Aquesta decisió va ser presa tenint en compte les protestes dels veïns que no volien veure ocupat pel tramvia un indret freqüentat pels infants.

A l'agost del mateix any, TramMet va qualificar d'improcedent la intenció de l'Ajuntament de Barcelona de fer pagar a l'empresa adjudicatoria la reparació del paviment aixecat a l'Estació del Nord des del febrer del 2003. «La decisió de pa-

ralitzar la construcció d'aquest ramal va ser política, no tècnica, presa per l'Ajuntament, i ni l'empresa ni l'Autoritat del Transport Metropolità hi tenen cap responsabilitat», argumentava el director tècnic de TramMet, Joan Carsi. El parc, aleshores, continuava ple de tanques i amb el paviment aixecat. Finalment, l'abril de l'any 2004, es va decidir que la línia 1 del tramvia que sortiria de Diagonal Mar només arribaria fins a la Meridiana i no fins a l'Estació del Nord, com s'havia previst en un principi.

Les restriccions dels traçats que afectaven l'Estació del Nord també es van repetir a les Glòries. En tots dos casos es va optar per la via única, amb el perill conseqüent que se'n pogués ressentir la regularitat del servei. L'Estació del Nord i la plaça de les Glòries quedaven d'aquesta manera com dos punts crítics del recorregut. TramMet advertia el juny del 2003 que aquests colls d'ampolla podien afectar la regularitat del servei. En total més de 600 m de vies es cavalcarien per reduir l'amplada de la plataforma. Javier Vizcaíno, director general de Tramvia Metropolità, no amagava la seva contrarietat per aquestes restriccions, «quan en totes les explotacions s'estan eliminant les vies úniques».

Poblenou

El desembre del 2003, quan ja havia acabat el termini per a la presentació d'al·legacions, la plataforma de Veïns de la Rambla Nova de Poblenou va manifestar el seu rebuig al traçat del TramBesòs. La línia 2 d'aquest tramvia passava per la Rambla Nova de Poblenou entre la Gran Via i la Diagonal. Feia poc temps que el passeig s'havia transformat en zona de vianants i els veïns consideraven que el pas del tramvia suposava fer «marxa enrere», i el concebien com «absurd i perillós», ja que passava a prop d'una guarderia. També consideraven un problema el fet que «el projecte preveiés fer circular cotxes pels laterals del tramvia, en ser una via de vianants». Segons l'entitat veïnal «el que té lògica és que el tramvia arribi a Glòries per la Gran Via». L'ATM contestava de manera senzilla: «Entre la Rambla i les Glòries, la Gran Via s'estreny i el tramvia no hi cap; a més els contractes ja estan adjudicats i les obres en marxa». Els veïns plantejaven dues alternatives: una, que fos d'un sol carril per la Gran Via, al tram estret. «És la mateixa solució que a les Glòries», apuntaven. I l'altra, que la línia anés soterrada entre la Rambla de Poblenou i les Glòries. «Es pot fer, costa més, però es pot fer.» Igual que amb el Trambaix, els veïns també temien que l'entrada en funcionament del TramBesòs comportés la supressió de línies d'autobús que estaven en funcionament, com ara la línia 7 que connecta amb el centre i amb l'altre extrem de la Diagonal.

Finalment, el primer ramal enllestit va ser el del carrer Wellington de Barcelona i no pas la connexió amb l'Estació del Nord. La previsió era que la línia 1 connectaria provisionalment el carrer Wellington amb Sant Adrià de Besòs i entraria en funcionament l'abril del 2004 poc abans de l'inici del Fòrum 2004 de les Cultures [116]. En canvi, la totalitat de la línia 2 es preveia que no s'acabaria fins a l'any 2005.

Més informació:

www.tramvia.org/entrada800.htm
www.mobilitat.net/basica/descarrega/trambesos.jpg
www.mobilitat.net/cat/html/int_trambesos.htm

119 Trobada d'entitats en defensa del territori i Declaració de Figueres



Representants d'una cinquantena d'entitats i plataformes ecologistes es troben a Figueres per compartir experiències i coneixements amb la defensa del territori com a temàtica comuna. Els participants han aprovat una declaració que inclou demandes i compromisos d'actuació amb l'objectiu d'assolir una nova cultura del territori.

Uns quatre-cents participants, membres d'una cinquantena d'entitats i plataformes, es van reunir a Figueres entre el 10 i el 12 d'octubre del 2003 en la Primera Trobada d'Entitats i Plataformes en Defensa del Territori. Fruit de la trobada, i a tall de cloenda, els participants van redactar i aprovar conjuntament una declaració, anomenada *Declaració de Figueres*, que incloïa setze punts reivindicatius i una sèrie de compromisos que adquirien les persones participants a la Trobada. Aquest compromís cristal·litzava l'intercanvi de diferents inquietuds i el reconeixement com a pròpies del conjunt de reivindicacions establertes a la Trobada, segons apuntava la declaració mateixa.

La reunió entre entitats ecologistes i plataformes en defensa del territori va significar el primer pas d'una estratègia comuna de coordinació mútua que en el futur s'hauria de consolidar segons apuntava Marta Ball-llosera, portaveu de Salvem l'Empordà, entitat organitzadora de l'esdeveniment. Aquestes entitats i plataformes de base reconeixien que les reivindicacions en defensa del territori tindrien més ressò si sumaven els esforços, per això van decidir posar en comú les seves experiències en aquesta trobada que naixia amb voluntat de continuïtat.

La primera proposta d'actuació unitària desenvolupada va ser la creació d'un portal a Internet per intercanviar experiències i coordinar-se d'una manera temàtica (suport tècnic, legal i altres informacions).

El debat de la Trobada es va estructurar en quatre eixos: la planificació territorial, les grans infraestructures, els espais no urbans que caldria conservar i la gestió dels residus.

Pel que fa a la planificació territorial, es va posar un èmfasi especial a denunciar la manca d'una planificació general del territori, l'absència de planejament territorial parcial i la manca de planejament sectorial per a determinats aspectes, com ara l'agricultura, i també l'escàs desenvolupament dels plans sectorials aprovats, com ara el Pla d'espais d'interès natural (PEIN).

El manifest recordava que, segons l'Agència Europea del Medi Ambient, els Països Catalans són una de les quatre regions europees que pateixen un impacte més gran sobre el territori. També es va constatar un incompliment reiterat de la normativa ambiental que feia que interessos privats de caire especulatiu passessin per damunt dels interessos del patrimoni cultural i natural. En aquest sentit, s'instava a aconseguir que la societat civil s'organitzés per defensar el territori. En definitiva, com afirmava Josep M. Forcadell, president de l'Assemblea d'Entitats Ecologistes de Catalunya (AEEC), totes les associacions tenien un denominador comú quant a les respectives reivindicacions, per damunt de problemàtiques concretes i específiques: denunciar una gestió política deficient de les diverses administracions que donen prioritat al creixement econòmic per davant de la sostenibilitat. Per a Forcadell, les administracions demostraven tenir una sordesa crònica que les incapacitava per escoltar les reclamacions dels ciutadans.

Les conclusions resumides al manifest van recollir demandes com:

– Retirar el PLA HIDROLÒGIC NACIONAL [97] i definir una política correcta dels usos de l'aigua, en el context de la nova cultura de l'aigua.

– Fer un canvi cap a un model energètic eficient basat en les energies renovables i sostenibles en què es respectin els espais naturals, culturals i paisatgístics, i a més rebutjar al Pla de l'energia 2010 de Catalunya.

– Manifestar la necessitat d'una reforma tributària ecològica i d'un canvi en el sistema de finançament dels municipis.

– Crear uns jutjats especialitzats en matèria ambiental i potenciar la tasca de les fiscalies de medi ambient.

– Demanar a l'Administració que apliqui la llei vigent per a la conservació dels espais naturals.

– Promoure la conservació del paisatge com a element clau de la identitat col·lectiva, amb aplicació del Conveni europeu del paisatge.

– Promoure la protecció dels espais agraris mitjançant el desenvolupament del pla sectorial previst al Pla territorial general de Catalunya (PTGC del 1995).

– Promoure la definició d'un model de mobilitat que garanteixi la màxima eficiència energètica i que minimitzi l'ocupació del territori tot fomentant el transport públic i el de mercaderies per ferrocarril.

– Aplicar eines de planificació territorial supramunicipal que garanteixin un model d'urbanisme compacte i amb



Cartell de convocatòria de la primera trobada d'entitats en defensa del territori. (Font: Salvem l'Empordà)

poc consum de sòl, i una moratòria del desenvolupament urbanístic de la franja litoral i dels espais agrícoles i naturals d'alta vàlua.

– Exigir mecanismes reals i efectius que garanteixin la participació ciutadana en la presa de decisions que afecten el territori com a element clau d'un model realment democràtic, com per exemple demanar que les agendes 21 siguin vinculants i auditades.

La resposta del Govern de la Generalitat

Els posicionaments acordats a la Trobada van ser rebatuts des del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. El conseller Felip Puig va demanar una reflexió autocrítica al conjunt d'entitats de defensa del territori, dient que haurien de deixar de banda l'estricta confrontació i oposició, els talls de carretera o les manifestacions, i apostar per buscar punts d'acord amb l'Administració. Respecte a la moratòria urbanística al litoral, el delegat del Govern de la Generalitat a les comarques de Girona, Carles Llorens, afirmava que el camí que calia seguir era la negociació amb els propietaris que tenien drets sobre el territori per evitar indemnitzacions multimilionàries. El delegat va demanar als moviments ecologistes que fossin realistes.

Posteriorment a la trobada de plataformes, més de vint-i-cinc entitats i col·lectius de Catalunya i la Catalunya Nord, aplegats en l'Assemblea en Defensa de les Terres Nord-Orientals, van convocar a Girona una manifestació en defensa del territori. Per les mateixes dates també es va presentar el DEBAT COSTA BRAVA [38], que havia de tenir lloc la primavera del 2004, i que pretenia fer una anàlisi crítica actualitzada de les intervencions al litoral gironí amb l'objectiu de garantir-ne un futur sostenible.

La segona trobada es preveu que tingui lloc durant la primavera del 2004, probablement a les Terres de l'Ebre (Tortosa), segons l'acord pres a Figueres.

DECLARACIÓ DE FIGUERES

Per una nova cultura del territori

Els Països Catalans són un territori privilegiat pels seus valors paisatgístics, naturals i culturals que cal conservar i gestionar per assegurar la nostra qualitat de vida, la de les generacions futures i la memòria històrica.

Tanmateix, el model socioeconòmic imperant està comportant un desgavell territorial, econòmic, ambiental i social sense precedents. Segons l'Agència Europea del Medi Ambient ens trobem en una de les quatre regions d'Europa que pateixen un major impacte sobre el territori. Si considerem les contínues agressions a causa de l'especulació, la planificació incorrecta i deficitària per part de l'Administració i la permissivitat envers l'incompliment de la normativa ambiental; s'entén que els últims anys dotzenes d'entitats i plataformes arreu del país s'hagin creat per aturar alguns dels projectes més agressius.

Els quatre-cents participants membres d'una cinquantena d'entitats i plataformes que ens hem reunit a Figueres, el 10, 11 i 12 d'octubre del 2003, en la Primera Trobada d'Entitats i Plataformes en Defensa del Territori dels Països catalans, reconeixem com a pròpies les diferents lluites i volem reclamar de manera conjunta:

– L'aplicació de la legislació vigent sobre espais naturals per garantir-ne la conservació i l'establiment de les connexions ecològiques per garantir-ne la biodiversitat.

– La protecció de l'espai agrari mitjançant el desenvolupament del pla sectorial previst al Pla territorial general de Catalunya (PTGC).

– Un pla de gestió integral del litoral que garanteixi la conservació dels darrers espais verges i dels ecosistemes marins.

– Una planificació econòmica que aposti per la diversificació i contra l'insostenible monocultiu turístic.

– La definició d'un model de mobilitat que garanteixi la màxima eficiència energètica i que minimitzi l'ocupació del territori tot fomentant el transport públic i el transport de mercaderies per ferrocarril.

– La definició d'una política forestal que garanteixi la funcionalitat ecològica dels boscos i l'aprofitament correcte.

– L'aplicació d'eines de planificació territorial supramunicipal per garantir un model d'urbanisme compacte i amb poc consum de sòl, i una moratòria del desenvolupament urbanístic de la franja litoral i dels espais agrícoles i naturals d'alta vàlua.

– La definició d'una política correcta dels usos de l'aigua dins el context de la nova cultura de l'aigua. Retirada del Pla hidrològic nacional.

– Una gestió dels recursos basada realment en la reducció, la reutilització i el reciclatge i en la corresponsabilització dels qui generen més residus.

– Un canvi cap a un model energètic eficient equilibrador del territori, basat en les energies renovables i sostenibles i que respecti els espais naturals, culturals i paisatgístics. Rebuig a les previsions del Pla d'energia 2010 de Catalunya.

– Conservar el paisatge com a element clau de la identitat col·lectiva aplicant el Conveni europeu del paisatge.

– Impulsar una reforma tributària ecològica i un canvi en el sistema de finançament dels municipis.

– Crear jutjats especialitzats en matèria ambiental i potenciar les fiscalies de medi ambient, atesa la complexitat d'aquesta matèria, la importància de la defensa dels valors i drets mediambientals dels ciutadans d'acord amb el mandat constitucional.

– Exigir mecanismes reals i efectius per a garantir la participació ciutadana en la presa de decisions que afecten el territori com a element clau d'un model realment democràtic. Com per exemple demanar que les agendes 21 siguin vinculants i auditades.

– No vetllar només pel nostre territori sinó també comptar amb els efectes de les nostres activitats, tant col·lectives com personals, sobre l'entorn global. Pressionar contra les polítiques internacionals amb conseqüències socioecològicament negatives.

– i, denunciem les contínues pressions i amenaces que pateixen els activistes mediambientals, particularment intenses en les poblacions rurals, i que són una vulneració dels drets democràtics més elementals.

Havent intercanviat les diferents inquietuds entre els participants de les trobades ens sentim reconegudes en les lluites de la resta, i ens comprometem a:

– Seguir treballant d'una manera local per conservar i millorar el territori on habitem, mitjançant una lluita pacífica que englobi la informació i conscienciació social. Demanem a l'administració pertinent el compliment de la legislació vigent, una planificació basada en la sostenibilitat, amb la participació de la societat civil, que tingui en compte el medi natural i humà i que deixi de banda els interessos especulatius i el clientelisme polític.

– Seguir proposant alternatives sostenibles a l'actual model imposat.

– Establir xarxes de comunicació, debat i suport entre les organitzacions per intentar consolidar una unitat d'acció d'àmbit nacional basada en propostes concretes. Per seguir fomentant l'autoformació, la comunicació i l'intercanvi d'experiències es potenciaran actes com els celebrats aquí a Figueres.

– Treballar perquè la societat prengui consciència de l'actual situació i que s'impliqui en les diverses reivindicacions.

Empordà, octubre 2003

Més Informació:

www.salvem-emporda.org/comunicat1.doc
mailman.drac.com/pipermail/eco/2003-October/000038.html

AOB

Urbanització a l'Aldea

120



La immobiliària FADESA presenta un projecte per a urbanitzar la finca de la Palma a l'Aldea. La proposta, que inclou la construcció d'un camp de golf i més de mil tres-cents habitatges, és autoritzada per l'Ajuntament malgrat les crítiques dels col·lectius ecologistes. El projecte s'afegeix així a un altre camp de golf previst a la zona de Vinaxarrop.

La finca de la Palma són uns terrenys que pertanyen al municipi de l'Aldea, a la comarca del Baix Ebre, d'aproximadament 125 hectàrees de superfície, situats a la vora del riu Ebre i davant del municipi d'Amposta.

Els terrenys, que fins al moment havien estat dedicats al conreu d'arrossars, van ser adquirits per l'empresa gallega FADESA, segona immobiliària de l'Estat espanyol, amb l'objectiu de construir-hi una gran urbanització de caire turístic.

El projecte de FADESA

El projecte proposat per FADESA constava d'un complex urbanístic de primera i segona residència, amb 1.318 habitatges desglossats en 840 apartaments i 478 habitatges unifamiliars, entre cases aïllades, aparellades i arrenglerades, un camp de golf de divuit forats que ocuparia una superfície aproximada de 60 hectàrees, diferents àrees comercials, instal·lacions esportives i zones verdes. A més, dins del complex mateix, la immobiliària havia reservat també un espai per a fer-hi un hotel. Segons FADESA la inversió seria d'uns 165 milions d'euros i suposaria un espectacular increment del nombre d'habitants del municipi que llavors eren uns 3.500 aproximadament. Es preveia començar-ne les obres a l'estiu del 2004.

Segons l'empresa, aquest projecte suposaria la creació d'uns sis-cents nous llocs de treball, entre els directes i els indirectes, que es procurarien cobrir amb habitants de la zona.

FADESA considerava que l'entorn natural del Delta, el futur potencial turístic de les Terres de l'Ebre i les bones comunicacions viàries de la zona (la proximitat de la N-340, de l'autopista A-7 i de l'estació de RENFE) havien estat factors decisius per decantar-se a invertir a l'Aldea.

El vist-i-plau de l'Ajuntament

Al mes de setembre l'Ajuntament de l'Aldea va aprovar una modificació puntual de les normes subsidiàries amb l'objectiu de permetre la urbanització de la finca de la Palma. L'alcalde de l'Aldea, Jordi Gas, i l'equip de Govern van manifestar durant el mes d'octubre la seva satisfacció per la inversió prevista, que consideraven podia ser positiva per a l'Aldea i per al conjunt de les Terres de l'Ebre, atès que comportaria una reactivació econòmica i turística de la zona.

Segon camp de golf projectat a la zona

El camp de golf projectat per FADESA era el segon previst al municipi. Abans, l'empresa Armilar ja havia presentat un projecte per construir un camp de golf a la zona de Vinaxarrop. Al costat del camp de golf, aquesta empresa també preveia una actuació urbanística amb la construcció d'uns quatre-cents habitatges en una superfície de 100 hectàrees. L'alcalde de l'Aldea argumentava el mes d'octubre que aquest altre projecte estava més avançat que el de FADESA perquè el 1997 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) ja havia aprovat la requalificació dels terrenys per poder construir-hi el camp de golf.

El municipi veí d'Amposta es va mantenir expectant davant del projecte, ja que, per proximitat geogràfica, molts dels futurs habitants de l'altra banda del riu haurien d'utilitzar els seus serveis.

Protestes dels grups ecologistes

El Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) va manifestar el mes de novembre la seva preocupació, ja que considerava que el projecte era contrari a la nova cultura de l'aigua (fer un ús sostenible de l'aigua i rebutjar els usos superflus) que tant s'estava reivindicant des de la zona. Al·legaven que la urbanització i els camps de golf consumirien una gran quantitat d'aigua de l'Ebre que, segons ells, no es podia extreure per a activitats lúdiques tenint en compte la situació que patia el riu i el delta de l'Ebre.

El GEPEC va denunciar que el projecte preveia l'ocupació d'una àmplia zona del marge esquerre del riu, una zona d'inundació natural que considerava que no era urbanitzable segons la legislació. El grup ecologista recordava, a més, que les vores del riu són zones amb un important interès ambiental i que una gran part estan incloses al Pla d'espais d'interès natural (PEIN) de Catalunya. El mateix grup també va manifestar la seva preocupació per la contaminació que implicaria el nou camp de golf a causa de la quantitat de productes químics que s'utilitzarien per al manteniment.

A la darreria del 2003 el complex projectat per FADESA encara es trobava en fase inicial.

Més informació:

www.elformiguer.org/Pagines/Articles/Informe_Urbanitzacio_Aldea.htm
www.fadesa.es

MTL i MHC

121 Urbanització de Cala Banys, Cala Marcona i Sant Quirze



La suspensió cautelar de llicències durant un any dels àmbits de Cala Banys, Cala Marcona i Sant Quirze activa tot un procés de reflexió sobre el model de creixement i sobre l'ús del sòl al municipi de Lloret de Mar.

El ple de l'Ajuntament de Lloret de Mar va acordar el 27 de febrer de 2003 la suspensió, pel termini d'un any, de la tramitació dels plans urbanístics derivats de projectes de gestió urbanística i d'urbanització complementaris i de l'atorgament de llicències als sectors de Sant Quirze, Cala Banys i Cala Marcona, el dos primers classificats com a sòl urbanitzable programat i el darrer, com a sòl urbanitzable no programat.

El mes de juliol de 2003, la nova associació de ciutadans SOS Lloret va demanar la revisió dels plans parcials de Cala Banys, Cala Marcona i Sant Quirze amb l'objectiu de convertir en definitiva la suspensió de llicències i d'aconseguir l'alentiment en l'aplicació del pla de Santa Clotilde. En el manifest que van redactar, SOS Lloret explicitava que el seu principal objectiu era frenar el ràpid creixement urbanístic experimentat els darrers anys al municipi de Lloret. L'entitat defensava un creixement mesurat i lent, basat en la qualitat i no en la quantitat, que no posés en perill el futur de la zona.

Cala Banys és un paratge de 5,8 ha on abans de la suspensió de llicències, com a sòl urbanitzable s'hi podien construir fins a cinquanta-sis habitatges, dels quals quaranta-dos eren pisos o cases adossades. Cala Marcona, urbanitzable no programat, té una superfície de 46,115 ha i per als experts seria el darrer espai o corredor biològic, juntament amb Cala Morisca, que comunica la franja costanera amb les zones PEIN (Pla d'espais d'interès natural) interiors de les Gavarres i l'Ardenya. Abans de la suspensió del mes de febrer hi havia projectats cent trenta-nou habitatges, cinc hotels i un camp de golf situat a l'est de la riera de Pagueres. Sant Quirze, amb 32,75 ha, abans de la suspensió de llicències tenia un pla parcial aprovat definitivament pocs mesos abans per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona que preveia la construcció d'uns nou-cents vint habitatges, dels quals vuit-cents catorze serien plurifamiliars (de tres i quatre plantes). L'aprovació definitiva del Pla parcial de Sant Quirze no va ser ben rebuda pel Govern municipal que es va proposar aturar-lo i reduir-ne l'edificabilitat.

Un informe publicat el mes d'octubre del 2003, encarregat per l'Ajuntament de Lloret de Mar a l'empresa Arquitectes & Associats SCP –que estaven redactant el Pla especial de la façana marítima de Lloret–, va posar de manifest que amb el planejament general vigent el 2003 (Pla general del 1985) el municipi de Lloret podria arribar a créixer fins a setze mil habitants, doblant el cens d'aquell moment, i que, si continuava amb el ritme de creixement de la darrera dècada, es podien crear disfuncions importants en els serveis i activitats del municipi. L'alcalde de Lloret, Xavier Crespo (Convergència i Unió), va declarar que calia frenar la construcció d'habitatges i millorar la planificació urbana. SOS Lloret, recollint les dades de l'informe, considerava que els sectors de Cala Banys, Cala Marcona i Sant Quirze tenien un important valor paisatgístic i natural, que es trobaven en una situació delicada atesa la fragilitat del medi a primera línia costanera i que Sant Quirze tenia una important riquesa forestal. Els autors de l'estudi i SOS Lloret coincidien també en la necessitat de redactar el més aviat possible una modificació puntual del Pla general per conduir les expectatives urbanístiques i protegir al màxim els valors naturals i paisatgístics.

L'alcalde de Lloret de Mar va anunciar que les primeres intervencions de desclassificació de sòls urbanitzables es realitzarien a Cala Marcona i Cala Banys, els quals esdevindrien parc urbà. L'Ajuntament també va presentar un recurs al Pla parcial de St. Quirze al conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig, que el mes de novembre es va declarar partidari de suspendre cautelarment el Pla per poder negociar una disminució de l'edificabilitat.

Més informació:

www.soslloret.org/

MTL i MHC

Urbanització de Fluvianàutic (Sant Pere Pescador) 122



Als anys setanta va iniciar-se una urbanització marina a la desembocadura del Fluvià (Sant Pere Pescador) de la que només van construir-se la xarxa de canals de navegació i l'estructura d'un edifici que van quedar abandonats durant vint-i-cinc anys. Tanmateix, la revisió del PGOU va mantenir la classificació de sòl urbà per al sector. La represa del projecte d'urbanització va suscitar una forta oposició de les entitats ecologistes i la IAEDEN va interposar un recurs contra l'aprovació del PGOU en entendre que el sector no reunia condicions per ser sòl urbà. El Conseller de Política Territorial i Obres Públiques va estimar finalment aquest recurs i va acordar la reclassificació dels terrenys com a sòl no urbanitzable. Els promotors van recórrer la decisió i van exigir una indemnització econòmica; mentre les entitats ecologistes van demanar la restauració de la zona humida i la seva integració al Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà.

Represa i posterior aturada d'un projecte d'urbanització marina als aiguamolls de l'Empordà que estava paralitzat des dels anys setanta

El Pla d'ordenació urbana municipal de Sant Pere Pescador autoritzava des de l'any 1975 la urbanització d'un sector dels aiguamolls de la desembocadura del riu Fluvià, a primera línia de mar, que limita amb el que avui és el Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà i que es localitza al corredor entre les reserves integrals de les Llaunes i l'illa de Caramany. L'any 1975 s'hi va projectar una urbanització marina amb el nom de Fluviamarina i una empresa constructora del holding Rumasa en va iniciar les obres amb l'obertura de la xarxa de canals de navegació per a embarcacions d'esbarjo i la construcció de l'estructura d'un edifici de sis plantes. Les obres, però, van quedar aturades per la conjunció de les mobilitzacions socials de defensa dels Aiguamolls de l'Empordà, iniciades l'any 1976, i que van desembocar en la creació del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà l'any 1983 i la fallida del grup Rumasa.

Tanmateix, tant la delimitació del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà, creat l'any 1983, com el Pla d'espais d'interès natural (PEIN) del 1992 van deixar aquests terrenys fora del seu àmbit pel fet d'estar classificats com a sòl urbà en el planejament urbanístic.

Al llarg de vint-i-cinc anys el projecte va estar paralitzat, amb els canals i l'estructura de l'edifici de sis plantes construïts i abandonats. Però les diverses modificacions del Pla d'ordenació urbana no van fer variar en cap moment la classificació del sector, de manera que al llarg d'aquests anys es van succeir diverses propostes per a desencallar el projecte d'urbanització que no es van arribar a concretar. Així, la darrera revisió del Pla general, aprovada definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona el 26 de setembre de 2001, continuava classificant aquest sector com a sòl urbà, tot i que en rebaixava l'edificabilitat.

El juny del 2001, l'empresa navarresa VLV va reprendre els tràmits per executar-hi una urbanització marina de luxe, ara rebatejada amb el nom de Fluvianàutic. El pla parcial presentat pels promotors preveia entre cinc-cents i set-cents apartaments (a preus entre cent cinquanta mil i tres-cents mil euros), sis nous edificis de tres plantes, un hotel de 1.125 m², un restaurant, una àrea comercial, un club nàutic i 379 amarradors repartits per la xarxa de canals navegables ja existent. La inversió prevista era de cent vint milions d'euros i la data final del projecte estava prevista per a l'any 2004. El màxim responsable de la promotora, Víctor Latorre, va afirmar que «serà una urbanització espectacular, de pel·lícula. Els edificis simularan les cobertes dels grans transatlàntics, amb unes línies molt estilitzades». Els promotors afirmaven també que la urbanització seria respectuosa amb l'entorn, que per les dimensions reduïdes suposaria poc impacte ambiental i que aportaria molts beneficis al municipi gràcies als impostos i el consum dels veïns.

Entitats ecologistes interposen un recurs d'alçada contra el Pla d'ordenació urbana i demanen la classificació del sector com a no urbanitzable

El novembre de l'any 2001, l'organització ecologista Institució Alt Empordanesa per la Defensa i l'Estudi de la Natura (IAEDEN) va interposar al Departament de Política Territorial i Obres Públiques un recurs d'alçada contra la revisió del Pla d'ordenació urbana de Sant Pere Pescador. El recurs argumentava que el sector de Fluvianàutic no reunia els requisits per a ser classificat com a sòl urbà atès que, si es permetia l'entrada d'aigua salada a la reserva de les Llaunes (Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà), el fet afectaria el règim hidrològic; que, a més, aniria en contra dels estudis de l'Agència Catalana de l'Aigua que prohibeixen l'extracció d'àrids al riu Fluvià; que l'accés rodat a la urbanització afectaria l'illa de Caramany, i que tot plegat vulneraria la Llei de costes i el conveni internacional Ramsar de salvaguarda de zones humides. Alhora, reclamava reclassificar els terrenys com a sòl no urbanitzable d'especial protecció i integrar-los al Parc Natural. Tanmateix, en la revisió del planejament aprovada el 2001, el Parc Natural no va al·legar contra la condició de sòl urbà d'aquest sector. Al llarg de l'any 2002, la IAEDEN, la coordinadora Salvem el Fluvià i la Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA) van convocar diverses manifestacions, accions de protesta i recollides de signatures sota el lema «Prou agressions al Fluvià», per frenar definitivament el projecte. Posteriorment, aquesta reivindicació va ser continuada pel col·lectiu Salvem l'Empordà.

L'Ajuntament de Sant Pere Pescador, a través del seu alcalde, Florenci Bosch, va mantenir una postura municipal ambigua sobre la qüestió en manifestar que «no estic ni a favor ni en contra del que s'hi vol fer. Però tothom té els mateixos drets a fer urbanitzacions» o en dir «farem el que vulgui el poble». Segons l'alcalde: «L'última paraula sobre el projecte la té Urbanisme, que ha de donar el permís o denegar-lo. Des de

l'Ajuntament no podem fer-hi res ni a favor ni en contra». Tanmateix, reconeixia tant els drets adquirits dels propietaris, atès que el projecte s'adequava al planejament vigent, com els avantatges socials i econòmics que podia suposar la inversió per al municipi. Així mateix, Artur Mas, conseller en cap de la Generalitat, en una visita a Sant Pere Pescador el març del 2002, va recordar que «són uns terrenys amb uns drets adquirits que no es poden esborrar» i que la decisió depenia de l'Ajuntament.

L'Associació d'Amics del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà (APNAE) i l'exdirector del Parc, Jordi Sargatal, també es van manifestar plenament en contra del projecte per l'impacte negatiu que podia representar la pressió humana al corredor existent entre les reserves naturals del Parc, per l'alteració que podia patir la barrera natural de sorra de la desembocadura i pel risc de salinització del riu i l'aqüífer com a conseqüència de la draga de la gola del Fluvià, necessària per permetre que les embarcacions sortissin a mar. Així mateix, la Junta Rectora del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà va encarregar un informe sobre les conseqüències que podria tenir la urbanització al Parc.

D'altra banda, Carles Pàramo, president de la Diputació de Girona i del Patronat de Turisme Costa Brava, va proposar la desclassificació dels terrenys per impedir l'execució del projecte, al·legant que el model d'urbanitzacions de segones residències era contraproduent per al país i que el litoral gironí ja estava saturat d'urbanitzacions. Així mateix, el president del Consell Comarcal de l'Alt Empordà, Jordi Cabezas, i Unió de Pagesos també van mostrar el seu desacord amb el projecte.

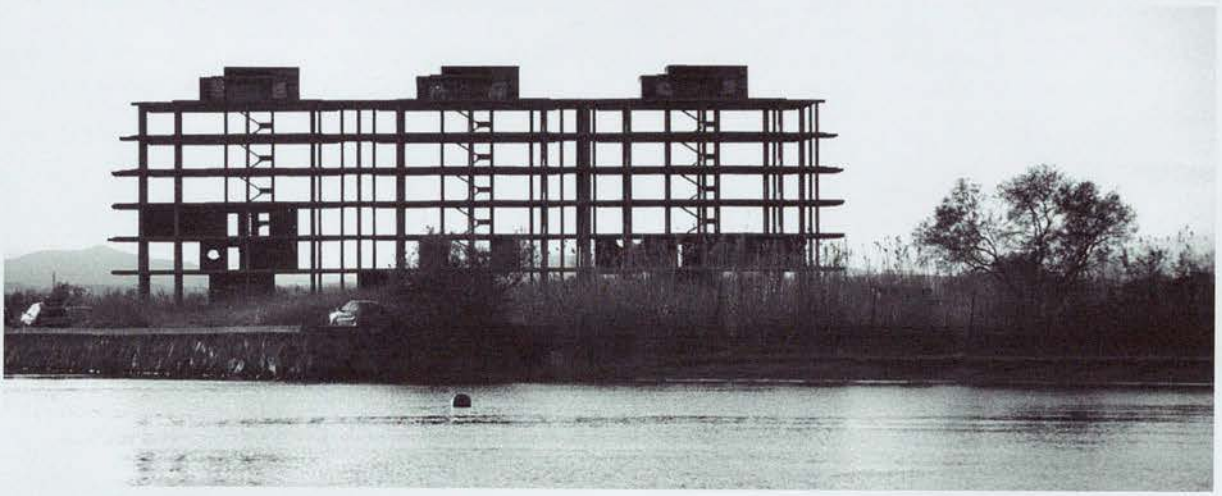
L'any 2002, Manel Nadal, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va anunciar la presentació al Parlament de Catalunya d'una proposició no de llei en què es demanaria a la Generalitat, la Diputació de Girona i el Consell Comarcal de l'Alt Empordà que compressin els terrenys en termes similars al que es va fer a L'ESPAI D'INTERÈS NATURAL CASTELL-CAP ROIG [41], argumentant que aquesta sortida era la fórmula més efectiva de protecció de l'espai. El PSC va reiterar el plantejament de l'adquisició en les esmenes als pressupostos de la Generalitat per al 2003, amb una proposta de consignació de cinc milions d'euros. Pere Maluquer, director general de Boscos i Biodiversitat, va admetre que la Generalitat estudiava l'adquisició dels terrenys. Així mateix, Joan Boada, d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), també va presentar una proposició no de llei al Parlament en què demanava la protecció de la desembocadura del Fluvià i l'anul·lació de l'aprovació del Pla general de Sant Pere Pescador. Aquesta iniciativa va ser rebutjada amb els vots a favor d'ICV i Esquerra Republicana de Catalunya, en contra de Convergència i Unió i el Partit Popular i amb l'abstenció del PSC.

Joan Boada, també va apuntar la possibilitat que el projecte dels promotors de Fluvianàutic fos una fórmula per intentar que l'Administració comprés els terrenys a preu de sòl urbà, amb la intenció d'obtenir-hi «un interès especulatiu per mirar de fer negoci sense haver de fer cap obra». En aquest sentit, tant Boada com la IAEDEN consideraven que, després de vint-i-cinc anys en què el pla parcial no s'havia desenvolupat, els promotors ja n'havien perdut els drets i que la reclassificació es podria fer sense haver de pagar indemnitzacions.

El març de 2002, l'Ajuntament de Sant Pere Pescador va convocar una reunió informativa amb els veïns per conèixer la voluntat veïnal i decidir un posicionament des del Consistori. A la reunió van assistir uns cent cinquanta veïns (un 10% dels habitants) i hi va haver divergències manifestes entre els assistents que defensaven la necessitat d'inversions i l'aposta pel turisme i els que consideraven el projecte com una agressió ecològica. De resultes d'aquesta reunió, l'Ajuntament va acordar no oposar-se al projecte per no haver d'indemnitzar els promotors –compromís que seria desproporcionat per a la hisenda municipal–, i esperar els estudis d'impacte ambiental dels promotors i de la Generalitat sobre el risc de salinització de l'aqüífer.

El setembre del 2002, la promotora VLV va presentar el pla especial a l'Ajuntament que el va suspendre cautelarment perquè un dels hotels i el club nàutic envaïen la zona marítimo-terrestre protegida per la Llei de costes. Alhora, l'Ajuntament va demanar als promotors més documentació sobre la sortida al mar de les embarcacions i sobre el risc de salinització de l'aqüífer.

Paral·lelament, com que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques no resolia el recurs d'alçada



L'enderroc de l'estructura de sis plantes construïda als anys setanta hauria de donar peu a la integració dels terrenys al Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà connectant així les reserves naturals de la Llauna i Carmanys. (Foto: Tarroja)

presentat per la IAEDEN en què es demanava la reclassificació dels terrenys, aquesta entitat va presentar un contenciós administratiu al Tribunal Superior de Justícia de Catalunya.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques reclassifica el sector com a no urbanitzable

El 12 de febrer de 2003, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig, va resoldre estimar el recurs d'alçada presentat per la IAEDEN contra la revisió del Pla general de Sant Pere Pescador i reclassificar els terrenys, convertint-los en no urbanitzables. Les raons argumentades per la conselleria van ser bàsicament que la xarxa de serveis parcialment executada l'any 1975 era obsoleta i insuficient d'acord amb la nova llei d'urbanisme, que el pla Inuncat de l'Agència Catalana de l'Aigua considerava la zona on està situat el projecte susceptible d'inundació, l'elevat valor agrícola i ecològic dels terrenys i la proximitat al Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà.

Lluís Benejam, portaveu de Salvem l'Empordà, i Joan Boada, diputat d'ICV, van atribuir la resolució a la intensa mobilització social. La reclassificació d'aquest sector va constituir el primer projecte significatiu que la coordinadora Salvem l'Empordà va aconseguir aturar.

Al mes d'abril, l'empresa promotora VLV va anunciar la intenció de presentar un contenciós administratiu per obtenir una indemnització per la desclassificació dels terrenys, sense descartar una negociació amb la Generalitat a fi d'arribar a un acord previ sobre compensacions econòmiques, una opció que ja havia apuntat Felip Puig, conseller de Política Territorial i Obres Públiques. Tanmateix, a la darreria de l'any 2003 encara no s'havia concretat la resolució del conflicte amb els promotors.

Un cop protegit l'entorn de la desembocadura del riu Fluvià, el col·lectiu Salvem l'Empordà va reclamar l'enderroc urgent de l'estructura de sis plantes construïda als anys setanta, l'eliminació dels canals, la restauració de la zona humida preexistent i la incorporació dels terrenys al Parc Natural.

Florenci Bosch, alcalde de Sant Pere Pescador per CiU, coincidia en la necessitat de l'enderroc i, alhora, reclamava a la Generalitat inversions compensatòries dels ingressos que l'Ajuntament deixaria de percebre per les llicències d'obres de la urbanització. Mentrestant, Carles Pàramo, president de la Diputació de Girona, proposava estudiar la promoció turística de la desembocadura del Fluvià.

Així, al mes d'abril, la Generalitat, la Diputació de Girona, l'Ajuntament de Sant Pere Pescador i el Consell Comarcal de l'Alt Empordà van signar un conveni per estudiar les diferents alternatives d'intervenció a la zona. En els mesos posteriors, l'Ajuntament va rebre diverses propostes d'aprofitament del sector, entre les quals hi havia l'aprofitament dels canals com a viver d'escopinyes o la instal·lació d'un càmping, totes desestimades per l'Ajuntament.

La proposta d'integració d'aquest espai al Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà, (que no es va concretar al llarg de l'any 2003) va ser molt ben valorada pel director del Parc, Josep Espigulé, atès que milloraria la connexió entre les reserves naturals de les Llaunes i Caramany, avui separades per la urbanització. Alhora, la supressió de la urbanització obre les portes al Departament de Medi Ambient a fer una revisió integral dels usos de tot l'entorn de la desembocadura del Fluvià, que podria incloure la negociació del trasllat del càmping Nàutic Almata (al terme municipal de Castelló d'Empúries), que ha passat a ser l'únic obstacle entre les dues reserves naturals.

Més informació:

www.depana.org
www.didal.com/iaeden
www.mediambient.gencat.net/cat/el_medi/parcs_de_catalunya/aiguamolls
www.salvem-emporda.org

ATC

123 Urbanització del Gorg de Creixell



L'anunci de dos projectes d'urbanització a la zona d'aiguamolls de l'espai litoral del Gorg de Creixell topa amb l'oposició de les entitats ecologistes de la zona que demanen l'aturada dels projectes i la protecció definitiva de l'espai. L'Ajuntament de Creixell decreta finalment la suspensió de les llicències.

El Gorg de Creixell és un espai d'aiguamolls d'unes 19 ha situat a la franja marítima del municipi de Creixell, entre Roda de Barà i el municipi de Torredembarra. El Gorg forma part de les setze zones humides de les comarques de Tarragona –en total n'hi ha vint-i-dues– que no estan protegides per l'Administració com a zona d'interès natural.

Tot i ser la continuació de les zones humides i les dunes naturals de la costa de Torredembarra (els Salats i els Muntanyans), que sí que estan protegides al Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN), aquesta zona del litoral de Creixell està considerada zona urbanitzable.

Els dos projectes d'urbanització

L'any 1991 l'Ajuntament de Creixell va aprovar el Pla general d'urbanisme on es classificaven els terrenys on es troba el Gorg del Creixell com a sòl urbanitzable. En aquesta zona hi ha dos plans parcials. El primer, el Pla parcial de la Marinada, aprovat definitivament l'any 2000, preveia la construcció de cases arrenglerades de dos pisos, amb més de dos-cents habitatges a la franja costanera. Els terrenys els va comprar una promotora privada per a construir-hi la urbanització la Marinada. Va ser el més polèmic perquè ja estava aprovat i se'n preveia la urbanització a partir del mes d'abril. Actualment n'està suspesa l'execució.

El segon pla, anomenat Pla parcial la Gavina, es va aprovar inicialment l'any 2002, i projectava la construcció de dos hotels de quatre plantes als antics terrenys del càmping La Gavina (al costat de la platja de Creixell).

La resposta dels grups ecologistes

L'agost del 2002 grups ecologistes van denunciar davant la fiscalia de Tarragona els dos projectes urbanístics.

L'Associació per a la Conservació del Medi Natural del Gorg de Creixell denunciava els abocaments continus de runa i l'estat d'abandonament general de l'espai del Gorg de Creixell, motiu pel qual demanava una reunió amb el consistori de Creixell perquè en requalifiqués els terrenys com a aiguamolls (sòl no urbanitzable).

L'entitat ecologista també alertava del perill que podria comportar edificar en uns terrenys susceptibles de patir inundacions. Per això demanava al Govern de la Generalitat i al Govern central que indemnitzessin l'empresa promotora comprant els terrenys de la Marinada, ja que eren els únics que tenien diners per fer-ho.

Paral·lelament, dos estudis van aportar informació sobre els valors ecològics i geològics del Gorg. D'una banda hi havia l'Informe sobre les característiques de la zona anomenada el Gorg del municipi de Creixell, fet pel Departament de Geodinàmica i Geofísica de la Facultat de Geologia de la Universitat de Barcelona, a càrrec de Ma. Àngels Marques Roca (2003) i l'Informe del Grup de Recerca Consolidat Risknat (riscos naturals) de la Universitat de Barcelona, reconegut per la Generalitat de Catalunya, a càrrec de Joan Manuel Vilaplana (2003). Els dos informes tècnics aportats per l'Associació per a la Conservació del Medi Natural del Gorg de Creixell i el Grup per a la Conservació dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) van concloure que la zona estava molt degradada, que era una zona humida inundable i un espai afectat per les llevantades.

Des de la mateixa associació es reclamava que l'Ajuntament sol·licités al Departament de Medi Ambient la inclusió de la zona al PEIN, amb l'objectiu d'evitar-hi l'edificació. Si prosperés la iniciativa i es recuperés com a espai natural, passaria a formar part d'una de les zones humides més grans entre el delta de l'Ebre i el delta del Llobregat.



Els terrenys del Gorg de Creixell van ser classificats com a sòl urbanitzable en el pla general de Creixell. En primer terme el sector de la Maninada, on es preveia construir cases arrenglerades, i al fons el sector de la Gavina, on es projectaven dos hotels. (Foto: Tarroja)



La zona humida del Gorg de Creixell presenta actualment un alt grau de degradació. (Foto: Tarroja)

L'Ajuntament decreta la suspensió de llicències

El mes de maig l'Ajuntament de Creixell va aprovar la suspensió de llicències i de tramitació dels plans parcials que amenaçaven aquesta zona humida, fins al moment urbanitzable, de manera que els dos projectes haurien d'esperar la revisió del Pla general.

No obstant, les accions de protesta per part dels grups ecologistes van continuar. Així, el mes d'octubre, el grup ecologista GEPEC i l'Associació per a la Conservació del Medi Natural del Gorg de Creixell van tallar la N-340 per reivindicar la protecció de les zones humides del Gorg del Creixell.

Més informació:

www.ajtarragona.net
www.geocities.com/gorgcreixell/INDEX.html
www.gepec.org

AJF

124 Urbanització Parc Samà



Conflicte de competències entre l'Ajuntament de Cambrils i el Govern de la Generalitat per construir un camp de golf i una urbanització en una zona propera al Parc Samà. La resolució resta pendent de la decisió dels tribunals malgrat els canvis soferts en els respectius governs i els intents d'arribar a una solució consensuada.

L'any 1995, l'Ajuntament de Cambrils va aprovar el Pla general d'ordenació urbana, en el qual es va incloure la possibilitat de construir al municipi un camp de golf de divuit forats i una nova urbanització d'uns cent trenta habitatges.

El projecte es desenvoluparia a les finques del Parc Samà i del Mas d'en Blai. El Parc Samà, declarat Bé Cultural d'Interès Nacional, es troba situat entre els termes municipals de Cambrils i Montbrió del Camp, entre les rieres d'Alforja i Riudecanyes.

Promogut per Salvador Samà i Torrens, Marquès de Mariano, a les acaballes del segle XIX, i dissenyat per Josep Fontseré i Mestres, el Parc Samà és considerat una de les millors representacions de la jardineria romàntica del segle XIX del Mediterrani espanyol.

A la darreria del 2001 l'empresa multinacional especialitzada en complexos turístics Med Group, propietària d'altres complexos turístics al litoral tarragoní, es va interessar pel projecte i va manifestar la seva voluntat d'incrementar significativament la dotació d'habitatges i l'extensió del camp de golf. L'Ajuntament de Cambrils, governat per un acord entre Convergència i Unió (CiU), Partit Popular (PP) i independents, va decidir al principi del 2002 l'aprovació inicial d'una modificació puntual del Pla general, en la qual s'incrementava el nombre d'habitatges a cinc-cents vint i el nombre de forats del camp de golf a vint-i-set, argumentant els grans beneficis turístics i econòmics que el projecte aportaria al municipi.

Segons el projecte de l'empresa Med Cambrils Golf SL, filial de Med Group, amb un pressupost proper als cent vuitanta milions d'euros, el complex hauria d'incloure un total de 522 habitatges entre xalets i adossats, un hotel de quatre estrelles, un camp de golf amb tres recorreguts de nou forats, locals comercials i una zona esportiva.

L'execució del projecte s'iniciaria amb la construcció del camp de golf, continuaria seguidament amb els habitatges i acabaria, el 2007, amb la construcció dels serveis hotelers.

Canvi de govern a Cambrils

A la darreria de l'any 2002, l'acord de govern es va trencar per causa de desavinences internes relacionades amb el projecte del Parc Samà i això va donar lloc, després d'una moció de censura que va prosperar el dia 9 de gener de 2003, a la constitució d'un govern alternatiu. El nou govern, format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya Verds (ICV), disconforme amb el procés de revisió del Pla general, va aturar el procés d'aprovació definitiva del projecte de Med Group. La proximitat de les eleccions municipals el maig del 2003 va portar l'ajuntament a suspendre'n qualsevol decisió esperant els resultats electorals.

Conflicte entre l'Ajuntament i la Generalitat per la subrogació per part del Govern autonòmic del procés d'aprovació dels plans

En aquell moment, la promotora privada, que havia comprat les finques el 31 de març, va demanar la subrogació del procés d'aprovació dels plans parcials a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona, al·legant indefinició municipal. El conseller de Política Territorial, Felip Puig, acceptà subrogar el procés d'aprovació de dos plans parcials d'urbanisme relacionats amb el camp de golf i amb els habitatges previstos al voltant del Parc Samà un cop rebuts els informes favorables emesos respectivament pels Departaments de Medi Ambient, de Treball, Indústria, Comerç i Turisme i de Cultura, així com per la Direcció General de Carreteres i l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA).

L'alcalde de Cambrils, el socialista Robert Benaiges, va expressar la seva preocupació per l'impacte que un projecte com aquest podria tenir en un municipi com Cambrils, molt especialitzat en el sector turístic i amb pocs recursos per oferir satisfactòriament serveis municipals a una urbanització com la del Parc Samà, situada a més de 6 km del nucli urbà.

Un cop coneguts els resultats electorals i ratificada la coalició d'esquerres al govern municipal, el Parlament de Catalunya va aprovar el 27 de maig una proposició no de llei que instava el Govern de la Generalitat a tornar a avaluar l'impacte que podria suposar la realització del projecte d'urbanització i de camp de golf al voltant del Parc Samà, tal com el va tramitar la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona. El grup parlamentari Socialistes-Ciutadans pel Canvi (CpC) va defensar la proposició de revisió de l'impacte ambiental del camp de golf als voltants del jardí romàntic del Parc Samà i a l'aqüífer, del qual s'extraurien les aigües de reg, fent costat, amb això, a l'Ajuntament de Cambrils, despossedit de les competències en matèria d'urbanisme amb la subrogació per part de la Generalitat de la tramitació dels plans parcials.

Durant el mes de juny, l'alcalde Robert Benaiges va fer una crida al diàleg amb el Govern de la Generalitat i l'empresa promotora a fi de reconsiderar el projecte i adaptar-lo a les condicions establertes pel Pla general del 1995.

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona va aprovar definitivament els dos plans parcials del Parc Samà el dia 25 de juny, ratificant així el complex hoteler i residencial tal com l'havia plantejat l'empresa promotora. La materialització del projecte, però, hauria d'esperar l'aprovació definitiva del Pla especial de la zona per part de l'Ajuntament de Cambrils.

Recursos creuats entre l'Ajuntament, el Govern de la Generalitat i l'empresa promotora

El fet que la Generalitat aprovés els plans parcials del Parc Samà abans del Pla especial va fer que l'alcalde de Cambrils considerés la possibilitat de presentar un recurs contenciós administratiu contra la Generalitat de Catalunya, al·legant que eren el municipi i l'ajuntament democràticament elegits els qui tenien la competència per definir el model urbanístic de la seva població.

El recurs contenciós administratiu es va fer efectiu l'endemà que la Comissió Territorial d'Urbanisme aprovés, el 23 de juliol, donar a l'Ajuntament un mes de termini per aprovar definitivament el Pla especial. En cas que no ho fes, la Comissió subrogaria les competències de l'Ajuntament i seria l'encarregada d'aprovar definitivament el Pla especial, tal com ho havia fet amb els plans parcials.

Al mes d'agost, el govern de Cambrils va considerar que havia esgotat totes les vies per recuperar les competències subrogades per la Generalitat per a la urbanització de la zona del Parc Samà. Davant d'aquesta situació, el Consistori va decidir modificar el Pla general d'ordenació urbana per recuperar-ne les condicions que tenia el 1995, fet que impossibilitaria el projecte de la promotora Med Group en les condicions que aquesta i la Generalitat establien. L'Ajuntament es va mostrar disposat a assumir la possible indemnització a l'empresa per haver canviat la normativa a mig procés de tramitació.

Després de dos mesos en què les posicions de l'Ajuntament i de la promotora no es van apropar malgrat la voluntat del conseller Felip Puig de trobar una solució de consens, l'empresa Med Cambrils Golf SL va presentar un recurs contenciós administratiu contra l'Ajuntament de Cambrils en què s'acusava el Consistori de bloquejar el procés de desenvolupament del Parc Samà suspenent el desenvolupament dels plans parcials aprovats per la Comissió Territorial d'Urbanisme.

Paral·lelament, el 14 d'octubre, l'Ajuntament va presentar un segon recurs contenciós administratiu contra el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), argumentant que el conseller Puig no havia respost els recursos d'alçada presentats pel Consistori.

En el mateix ple municipal en què es va decidir la presentació del recurs contenciós administratiu, l'Ajuntament va aprovar inicialment la modificació puntual del PGOU per tornar les finques afectades pel projecte de Med Group a la qualificació del 1995.

Al marge del complicat procés referent a la urbanització del Parc Samà, el dia 19 d'octubre es va presentar a Cambrils la Diagnosi socioambiental de l'Agenda 21 que el municipi havia encarregat a la darreria del 2001.

L'alcalde Benaiges va aprofitar la presentació d'un treball de diagnosi mediambiental de Cambrils, encarregat a l'Estudi Ramon Folch-Gestió i Comunicació Ambiental, per defensar la revisió del PGOU en què es volia limitar substancialment la urbanització del Parc Samà, seguint les recomanacions de l'Agenda 21.

En aquest context, en què l'Ajuntament havia presentat a la Comissió Territorial d'Urbanisme la modificació del PGOU, en el qual s'invalidava la urbanització del Parc Samà, i al mateix temps que l'empresa promotora exigia a la Comissió la publicació del text refós del projecte, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona va decidir aprovar ambdues iniciatives, entenent que totes havien estat correctament presentades malgrat ser contradictòries.

Intent fallit de trobar una solució negociada

El director general d'Urbanisme de la Generalitat, Joan Llort, va convocar, tanmateix, una reunió entre l'Ajuntament, l'empresa promotora i la Generalitat per evitar que la resolució del conflicte fos finalment decidida pels tribunals.

A la darreria de novembre, però, l'alcalde de Cambrils va decidir posar punt final a les converses en no aconseguir cap acord entre les parts.

La urbanització del Parc Samà, l'extensió del camp de golf i l'aprofitament urbanístic de la zona hauria de ser finalment decidit pel Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) que va admetre a tràmit, el dia 10 de desembre, el recurs de l'Ajuntament de Cambrils contra el Departament de Política Territorial i Obres Públiques per haver adjudicat, via subrogació, la tramitació del projecte i haver lesionat, així, segons l'Ajuntament, les competències municipals.

Més informació:

www.cambrils.org

JBL

125 Xarxa de custòdia del territori



Diferents entitats, associacions i administracions creen la Xarxa de Custòdia del Territori amb l'objectiu d'impulsar una nova manera de treballar basada en la concertació entre propietaris i diferents agents per a la gestió i conservació dels territoris i els seus valors.

La custòdia del territori és una iniciativa d'actuació per a la protecció i la gestió sostenible dels espais oberts, d'aplicació molt recent al nostre país, que es basa en el respecte i la conservació del medi natural, el paisatge i el patrimoni cultural. La custòdia es fa efectiva després que el propietari del territori i l'entitat de custòdia arribin a un acord per conservar el territori i els seus valors. L'acord es produeix entre el propietari del territori i una entitat de custòdia, que pot ser una entitat privada sense afany de lucre o bé una administració pública pròxima al territori.

Aquesta filosofia s'origina a Catalunya entrat l'any 2000. Tot i així, anteriorment ja s'havien creat dues fundacions que utilitzaven l'estratègia de la custòdia del territori en els respectius projectes: la Fundació Natura (1997) i la Fundació Territori i Paisatge (1997).

Les primeres xerrades sobre la custòdia del territori a Catalunya van tenir lloc el novembre de l'any 2000 al Castell de Montesquiu (Osona) sota el nom de *I Seminari internacional de Custòdia del Territori*. En aquestes trobades, impulsades per la Fundació Territori i Paisatge, es van donar a conèixer les diferents experiències sobre custòdia del territori que s'havien produït a altres països, com els Estats Units, Canadà, França i també Itàlia, i hi van intervenir organitzacions i institucions públiques i privades. Com a resultat d'aquestes trobades es va consensuar la *Declaració de Montesquiu*, on es definien les necessitats per al desenvolupament de la custòdia a Catalunya i es posaven les bases per a la creació de la Xarxa de Custòdia del Territori (XCT).

Arran del Seminari també es van editar dues guies referents a la custòdia: *La custòdia del Territori. Una guia per a la implantació a Catalunya* i la *Guia d'opcions per a la custòdia del territori en finques privades. Guia pràctica per a la propietat*.

L'any 2001 va tenir lloc la II Reunió de la XCT a Planes de Son i Esterri d'Àneu (Pallars Sobirà), organitzada novament per la Fundació Territori i Paisatge i amb el suport del Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya, on es van debatre les iniciatives i els elements per a constituir com a entitat jurídica la XCT. L'any següent es va elaborar el Pla director de la XCT, amb la participació dels ens interessats, i es va començar a distribuir un noticiari electrònic mensual anomenat *Custòdia de 30 en 30*.

La XCT es va constituir formalment el 6 de març de 2003 a Vic amb la participació de trenta-un membres entre els quals hi havia diferents entitats, associacions i administracions.

Segons es defineix la pròpia XCT, «la XCT és una organització sense ànim de lucre, que té com a base facilitar les iniciatives voluntàries de conservació de la natura, del paisatge i també del patrimoni cultural en finques privades i municipals, per gestionar-ne i conservar-ne correctament els valors i recursos». Els objectius de la XCT són el respecte, la conservació, la difusió, l'assessorament, la formació i el diàleg sobre la custòdia del territori i la seva divulgació. Utilitza diferents eines i mecanismes de gestió per posar en contacte els usuaris de la custòdia, de manera voluntària, mitjançant acords de custòdia a partir dels quals s'intenta arribar d'una manera acurada a la gestió d'un territori entre propietaris i entitats de custòdia (qualsevol organització pública o privada). Tanmateix, la filosofia de la custòdia rau, en definitiva, en el fet de tenir cura de la terra.

La XCT compta amb una assemblea de membres que al mateix temps col·labora amb un grup de treball. La XCT també té un consell directiu i executiu i un director tècnic (Jordi Pietx). Aquesta estructura principal es complementa amb diferents assessors, tècnics i responsables que treballen per gestionar tots els projectes de la Xarxa. Tanmateix, la XCT desenvolupa una sèrie d'activitats que reben el suport d'allò que anomenen «nodes d'expertesa» i «nodes territorials». Els primers fan referència a la sèrie de professionals que els recolza en les diferents àrees temàtiques que porten a terme. Quant als nodes territorials, representen les entitats de diferents àrees geogràfiques, a més de les organitzacions col·laboradores que també participen en projectes de la XCT. La XCT es finança amb les aportacions del Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya (amb un conveni de tres anys de durada 2003-2006 i un import de 60.000 €), la Fundació Territori i Paisatge (amb un conveni anual renovable per al mateix període que l'anterior i amb un import de 45.000 €), la Universitat de Vic (amb la cessió del laboratori de la XCT) i diferents organitzacions i persones que contribueixen amb una quota anual.

Durant el 2003 la XCT va organitzar seminaris sobre acords de custòdia del territori, concretament els dies 9 d'abril i 8 de maig, a Osona i el Baix Empordà, respectivament, amb la presentació de la guia *Opcions per a la custòdia del territori en finques privades*. Del 17 al 19 d'octubre es van organitzar les I Jornades de Custòdia del Territori a les illes Balears, els dies 25 i 26 del mateix mes es va realitzar, a la Comunitat Valenciana

(Muro, el Comtat), una jornada sobre custòdia del territori i del 20 al 23 de novembre va tenir lloc a Tremp (Pallars Jussà) la III Reunió de la XCT.

Més informació:

www.custodiaterritori.org

www.fundacionatura.org/
www.mediambient.gencat.net/
www.obrasocial.caixacatalunya.es/
www.uvic.es/

AJF

ÍNDEXS ALFABÈTICS

Índex de topònims

* Les entrades d'aquest índex fan referència al número de l'article i no al de la pàgina.

A

A-14, autopista 103
A-17, autopista 10
A-7, autopista 10, 11, 15, 53, 68, 91, 97, 103, 120
Abigdon 71
Abrera 15
Àfrica 114
Aguiró 48
Agulla, parc de l' 43
Agulla, vinya de s' 45
Aiguabella 48
Aiguamolls de l'Empordà 7, 16, 122
Aiguaviva 8
Aigües, carretera de les 93
Aigüestortes i Estany de Sant Maurici, Parc Nacional d' 47, 48
Alacant 15, 63, 97
Albagés, embassament d' 18
Albarells, túnel d' 12
Albiol, l' 69
Albons 16
Alcanar 97
Alcarràs 4
Aldea, l' 53, 63, 120
Aldover 97
Alemanya 66
Alfacada, l' 88
Alfacs, els 88
Alfara de Carles 30
Alfés 6, 18
Alfés, aeròdrom d' 6, 18
Alforja 31
Alforja, riera d' 124
Alguer, l' 8, 41
Alins 85
Almeria 97
Alp 64
Alps, els 75
Alt Àneu, l' 85
Alt Camp, l' 4, 52, 53, 98
Alt Empordà, l' 4, 16, 28, 40, 60, 61, 87, 95
Alt Maresme, l' 94, 108
Alt Penedès, l' 52, 53, 54, 68, 91, 106
Alt Pirineu 47, 85
Alt Urgell, l' 75, 85, 102
Alta Cerdanya, l' 64
Alta Ribagorça, l' 75
Ametlla de Mar, l' 2, 97
Ampolla, l' 2, 88, 97
Amposta 76, 97, 120
Amsterdam 32
Andorra 49, 85, 102
Àneu, valls d' 47, 85
Anglaterra 71
Anoia, l' 54, 69, 91
Anoia, riu 54
Antist 48
Aragó 49, 97, 102
Arcalís 85
Ardenya, l' 121
Arenella, s' 87
Arenys de Mar 62, 94
Arenys de Munt 94, 108
Arenys, riera d' 108
Argelaguer 13
Argentera, l' 31
Armes, pont d' 111
Arnes 30
Arrabassada, barri de l' 14
Àrreu, vall d' 47, 85
Artesa de Lleida 18
Ascó 71
Aspa 18
Astell 48
Aubi, plana de l' 41
Aubi, riera d' 41
Avinyonet del Penedès 54

B

B-20, carretera 10
B-30, carretera 10, 34, 59, 62
B-40, carretera 15
B-500, carretera 19
Badalona 19, 66, 73, 80, 84, 118
Bages, el 43, 69, 104
Bages, pla de 43
Baix Aragó 51
Baix Camp, el 2, 4, 9, 31, 52, 53, 69, 92, 98
Baix Ebre, el 2, 30, 33, 63, 69, 88, 97, 105
Baix Empordà, el 3, 4, 69, 95, 125
Baix Gaià, el 98
Baix Llobregat, el 7, 15, 39, 54, 55, 58, 65, 67, 91, 99, 117, 118
Baix Llobregat, Parc Agrari del 55
Baix Maresme, el 62, 94
Baix Penedès, el 4, 52, 53, 54, 91, 98
Baixa Segarra, la 98
Baixàs 72, 95
Balaguer 66
Balears, illes 49, 125
Balsareny 43
Baltasar, els ullas de 88
Banya, punta de la 88
Banyoles 21, 86
Banyoles, estany de 86
Banyoles-Porqueres 5
Banys, cala 121
Barajas 7
Barcelona 7, 10, 11, 12, 15, 18, 20, 21 23, 25, 34, 39, 40, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70,73, 78, 80, 81, 82, 83, 84, 89, 95, 96, 97, 100, 109, 110, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118
Barcelona, àrea metropolitana de 5, 15, 32, 34, 52, 57, 62, 65, 67, 91, 96
Barcelona, port de 22, 25, 32, 37, 39, 49, 80
Barcelonès, el 64, 84, 91
Barenys, barranc de 103
Barques, platja de les 16
Bàscara 11
Bassetes, les 106
Batea 97
Begur, muntanyes de 41
Bèlgica 9, 79
Bellaterra 10
Bellet, torrent de 104
Bellissens 92
Bellmunt, serra de 21
Bellvitge, barri de 83, 112
Benifallet 97
Beranui 48
Beret, massís de 47
Berguedà, el 75
Berlín 49
Berna 6
Besalú 21, 13
Bescanó 72, 95

Besòs, barri del 116
Besòs, riu 80, 83, 84, 89, 116
Bilbao 73
Birmingham 8
Bitem 105
Bitlles, riu de 91
Biure 28
Blancafort 1
Blanes 8, 38, 45
Boadella d'Empordà 28
Boella 9
Bol Nou, punta del 87
Bolonya 49
Bonaigua, vall de la 47
Bonavista, barri de 26
Bonn 6
Born, barri del 113
Boscos, urbanització 14
Bot 30
Botarell 2
Botja, serra de 30
Bournemouth 8
Bracons, coll de 21, 90
Bracons, túnel de 21, 90
Bratislava 49
Brull, barranc del 2
Brussel·les 8, 9, 97
Buda, illa de 88
Budellera, camí de la 14
Bujaraloz 51
Burdeus 61
BV-4608, carretera 21
BV-5224, carretera 21

C

C-14, carretera 102
C-1415, carretera 107
C-16, carretera 10, 107
C-17, carretera 20, 21, 90
C-243, carretera 59
C-25, carretera 21, 104
C-250, carretera 11
C-255, carretera 11
C-31, carretera 7, 41
C-32, carretera 7
C-37, carretera 21, 90
C-55, carretera 104
C-58, carretera 10, 107
C-59, carretera 19
Cabdella 48
Cadaqués 87
Cadaqués, badia de 87
Caldes de Malavella 68
Caldes de Montbui 15, 89
Caldes, riera de 89
Calella 8
Calobres, central eòlica de 27
Calonge 38
Camarles 2, 97
Cambrils 9, 14, 53, 103, 124
Camp Clar, barri de 26
Camp de Tarragona, el 2, 9, 23, 27, 37, 52, 53, 92, 97, 98, 101
Camp dels Pilans, el 16
Campredó 105
Can Blanc 95
Can Bonvilà 15, 17
Can Carreras, barri de 55
Can Cases, barri de 55
Can Causa, mas de 87
Can Coll, torrent de 10
Can Cuiàs 81
Can Deu, bosc de 15
Can Fornaca de Riudarenes, urbanització 68
Can Garriga 68
Can Guitard 107
Can Masdeu, masia 67
Can Matas 46
Can Moragues 89
Can Roca 65
Can Ros 65
Can Ruti 118
Can Zam, barri de 80
Canadà 71, 125
Canal Vell, el 88
Canalet, el 105
Canonja, la 26
Canyelles 83
Canyer, urbanització 68
Cap de Creus 28, 87
Cap Gros 87
Cap Norfeu 87
Cap Ras 95
Cap-Roig 41, 95
Capsacosta, túnels de 21
Caputxins, barranc dels 105
Caramany, illa de 122
Cardener, riu 43, 104
Cardener, vall del 104
Cardona 40
Cardós, vall de 85
Carmel, barri del 83
Carrera, pla de la 104
Casasses, les 90
Casp 51
Cassà de la Selva 11, 68
Castell, plana del 34
Castell, platja de 41, 95
Castell, turó del 102
Castellar del Vallès 89
Castellbisbal 58, 62
Castell-Cap Roig 41, 95
Castell-ciutat 102
Castelldefels 7, 82
Castell-Estaó 48
Castellet i la Gornal 54
Castellfollit de la Roca 13
Castelló de la Plana 53, 63
Castelló d'Empúries 38, 122
Castellona 31
Castellterçol 69
Catalunya Nord 38
Catllar, el 14
Cerdanya, la 20, 64, 69, 75, 102
Cerdanyola del Vallès 10, 34, 46, 93
Cervera 12
Cinc Sènies 42
Cinyana, riera de 16
Cirerers, els 106
Ciutadella, Parc de la 89
Ciutat Meridiana 81
Ciutat Vella 66, 113
Clot d'Espolla, aiguamoll del 86
Clot, barri del 99
Clota, la 16
Cogul, el 18
Colera 28
Coll de l'Alba 33
Coll del Moro 30
Coll Ventós 30
Coll, barri del 83
Colladetes 27
Collbaix, turó de 104
Colldejou 31
Collet dels Feixos 31
Collsacabra 21
Collserola, serra de 12, 15, 17, 34, 46, 67, 83, 89, 93, 100, 107
Colobrers, torrent de 89
Colomina, la 16
Colònia 9
Coma Bertran 29
Coma, barranc de la 12
Comandància, cala de la 111
Comes, les 30
Comtat, el 125
Conca de Barberà, la 1, 29, 31, 52, 53, 98
Conreria, la 19
Constantí 9, 92
Copenhaguen 32
Corb, vall del 29
Corbera d'Ebre 30
Cornellà de Llobregat 39, 55, 56, 73, 83, 117
Cornudella de Montsant 31
Corredor, serra del 108
Corts, les 66, 117
Costa Blanca, urbanització 58
Costa Brava 8, 9, 11, 38, 45, 95, 119, 122
Costa Daurada 9, 98
Costa de Capellans, la 105
Costa del Cèlio, la 105
Costa del Golf 46
Costanera, serralada 108
Creixell 123
Creixell, platja de 123
Creu de la Mercè 90
Cruïlles 3
Culubret, barri del 60

D

Dalt, ronda de 7, 10, 93
Darnius 28
Deltebre 2, 88, 97
Diagonal Mar 83, 116, 118
Domenys, els 106
Dublín 8, 9
Duesaigües 31

E

E-9 10
Ebre, delta de l' 33, 36, 88, 97, 120, 123
Ebre, riu 5, 27, 36, 51, 88, 97, 105, 120
Eduard Maristany, pont d' 84
Eindhoven 8
Eixample 57, 118
Empordà, l' 72, 95, 119
Empúries 16
Encalladora, s' 87
Encanyissada, l' 88
Envall 48
Erm, barri de l' 40
Ermots, els 104
Erms de Casablanca, els 88
Escala, l' 16, 38, 95
Escaules, les 28
Escorpí, urbanització 14
Espadelles 31
Esparreguera 65

Esperança, torrent de l' 90
Espluga de Francolí, l' 1
Esplugues de Llobregat 39, 82, 117
Espui 48
Essen 53
Estany Gento 48
Estaràs 12
Estartit, l' 95
Estats Units d'Amèrica 69, 71, 97, 101, 125
Estats, pica d' 85
Estavill 48
Esterri d'Àneu 47, 85, 125
Esterri de Cardós 85
Estocolm 9
Eucaliptus, platja dels 88

F

Falconera, punta 87
Fangar, punta del 88
Far, el 60
Farallons, els 87
Farrera 85
Fatarella, la 30, 97
Fatarella, Serra de la 30
Feixa Llarga, la 83
Ferreries 105
Figaró, el 64
Figueres 11, 13, 21, 60, 61, 90, 95, 119
Filià, vall de 48
Finlàndia 66
Flaçà 11
Floresta 69
Florida, barri de la 112
Fluvià, l'illa del 86
Fluvià, riu 13, 16, 122
Foia-Terranyes, central eòlica 30
Fonollosa, torrent de 104
Fontcalda 30
Fontcoberta 86
Forés 29
Forgues, les 31
Formigues, les illes 41
Fornells de la Muntanya 20
Fornells de la Selva 11
Fornés, vall del 21
Forques, les 29
Forques, pla de les 102
Fosca, vall 48
França 21, 49, 54, 57, 60, 61, 71, 125
França, estació de 83
Francolí, riu 1, 92, 111
Frankfurt 8, 9
Franqueses, les 64
Freser, riu 5

G

Gaià, massís del 98
Gaià, riu 98
Galera, la 97
Gallecs 44
Gallifa 69
Gandesa 30, 97
Garraf, el 5, 54, 91
Garraf, massís del 39
Garriga, la 64
Garriguella 28
Garrigues, les 4, 18, 29, 69
Garrotxa, la 4, 13, 21, 72
Garxal, el 88
Gavà 82
Gavarres, les 14, 41, 72, 121
Gelida 54, 65
Ges, vall del 5
GI-400, carretera 20
GI-512, carretera 68
GI-555, carretera 68
GI-674, carretera 68
Girada, barri de la 106
Girona 3, 5, 8, 9, 11, 13, 16, 21, 58, 59, 61, 66, 68, 72, 73, 76, 95, 96, 119
Girona-Costa Brava, aeroport de 8
Gironès, el 4, 68, 72
GIV-4016, carretera 20
Glasgow 8
Godall 97
Gorg de Creixell, el 123
Gorg, barri del 80, 118
Gorgs, torrent dels 10
Gràcia, barri de 65, 66, 67, 100
Gran Bretanya 71
Granera 69
Granja d'Escarp, la 69
Granollers 15, 62, 73, 94
Griell, el 90
Gros, tossal 29
Guadalajara 51
Guingueta d'Àneu, la 85
Gurri, riu 90

H

Hamburg 8
Hannover 9
Heures, parc de les 93
Heures, pla de les 104
Holanda 8, 9, 66, 79
Horta de Pimpí, l' 105
Horta de Sant Vicent, l' 105
Horta del Temple, l' 105
Horta, barri d' 12, 93
Horta, túnel d' 10, 15, 34, 46, 93
Horta-Guinardó, districte d' 10, 83, 93
Hospitalet de l'Infant, l' 9, 22, 23, 24, 71
Hospitalet de Llobregat, l' 7, 39, 62, 66, 73, 80, 112, 115, 117
Hostalric 68

I

Igualada 12, 65, 91
Iraq 67, 71
Irlanda 9
Itàlia 66, 71, 125

J

Jafre 87
Japó 71
Jesús 105
Joanetes 21
Jonquera, la 11, 28, 61
Jorba 69
Juncadella, torrent de 104
Juneda 4

K

Karlsruhe Baden 8

L

Lió 57
Lisboa 9
Litoral, ronda del 80
Litoral, serralada 15, 108
Liverpool 8
Lladorre 85
Llafranc 69
Llagostera 11, 38, 68
Llançà 28, 38, 72, 87, 95
Llaunes, reserva integral de les 122
Llaurat, pla del 104
Llavorsí 85
Llefià, barri de 80
Lleida 5, 6, 7, 12, 18, 21, 47, 51, 52, 53, 61, 66, 73, 96
Llena, serra de la 29, 31
Llenguadoc-Rosselló 49, 61, 102
Llevat, vall de 48
Lliçà de Vall 44
Llinars del Vallès 58
Llívia 69
Llobregat, delta del 7, 39, 80, 123
Llobregat, riu 7, 39, 43, 55, 56, 58, 82
Llorac 29
Lloret de Mar 8, 38
Llosa, la 93
Londres 8, 9
Luxemburg 101

M

Maçanet de la Selva 11, 62, 68
Maçanet Residencial Park, urbanització 68
Macosa, pla de 104
Madrid 7, 8, 9, 12, 49, 51, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 73, 78, 101, 114
Madrid, Comunitat de 49
Magraners, aeròdrom de 6
Maials 69
Major, riera 34
Màlaga 7, 9, 73
Malgrat de Mar 8
Malloles 90
Manlleu 21, 40, 64
Manresa 43, 56, 62, 65, 66, 73, 91, 104
Marboleny, muntanya de 21
Marcona, cala 121
Maresme, el 4, 8, 19, 42, 68, 91, 94, 99, 108
Margalef 31
Marimanha, tuc de 85
Marina, serra de 19, 108
Marinada, la 123
Marquesa, mur de la 88
Martorell 15, 54, 55, 58, 62, 65, 107
Mas Altaba, urbanització 68
Mas Blau 7, 56
Mas Bofill 41
Mas de la Potra 27, 31
Mas d'en Blai 124
Mas d'en Prat 90
Mas Juny 41
Mas Mollet 104
Mas Rabassa 106
Mas Ratet 90
Mas Ros 41
Mas Sert 41

Mas Xec 41
Masdenverge 97
Masia del Sol, la 45
Masies de Voltregà, les 4
Mata, la 42
Mata, urbanització de la 68
Matadapera 17, 107
Mataró 15, 42, 62, 66, 67, 73, 94
Mèder, riu 90
Medes, illes 5
Medtiterrània, mar 49, 63, 108, 111
Melió 106
Mequinensa 97
Migdia-Pirineus 49, 102
Milà 8, 9
Mina, la 40
Miracle, platja del 111
Miralcamp 4
Miravet 97
Mola Porquera 33
Mola Punxó 33
Molí d'en Rovira, el 106
Molí Nou 65
Molí, rec del 16
Molí, urbanització el 68
Molina, la 20
Molinàs 28
Molins 48
Molins de Rei 55
Mollet del Vallès 10, 19, 44, 58
Monistrol de Calders 69
Montagut 13
Montalegre, coll de 19
Montalt, el 108
Montargull 29
Montbarbat, urbanització 68
Montblanc 52, 98
Montbrió del Camp 124
Montcada i Reixac 44, 64, 66, 81, 84
Montesquiu 125
Montferrer i Castellbó 85
Montgat 84, 94
Montgat, turó de 108
Montgó 16
Montgrí, el 5
Montmaneu 12
Montmeló 58
Montpeller 49, 51, 53, 55, 59, 60, 61
Mont-Ras 41, 95
Mont-rei, urbanització 68
Mont-Ros 48
Mont-ros, la plana de 48
Montsant, serra del 27
Montsec, el 5
Montseny, el 15
Montsià, el 33, 88, 97
Móra d'Ebre 2, 97
Móra la Nova 2, 22, 23
Móra, la 14
Morell, el 92
Morera de Montsant, la 31
Morisca, cala 121
Mudèfer II, central eòlica 30
Munic 32
Muntanya Rodona 16
Muntanyans, els 123
Mura 69
Múrcia 97
Muro 125

N

N-152, carretera 20, 90
N-240, carretera 92
N-260, carretera 13, 102
N-340, carretera 14, 26, 91, 92, 117, 120, 123
N-420, carretera 9, 53
N-II, carretera 11, 12, 60
Nimes 61
Noguera de Cardós, la 85
Noguera de Vallferrera, la 85
Noguera, la 4, 18
Norè, pla 1
Nou Barris 66, 81, 83

O

Obac, serra de l' 69
Olèrdola 54, 68
Olesa de Montserrat 65
Oliana 18
Olles, bassa de les 88
Olot 13, 21, 72, 90
Om, l' 106
Omells de na Gaia 29
Osca 51
Oslo 8
Osona 4, 21, 64, 72, 90, 125
Oveix 48

P

Pagueres, riera de 121
País Valencià 49, 63, 97, 125
Palafrugell 38, 41
Palamós 41, 95
Palau, riera de 107
Palau-saverdera 87
Palau-solità i Plegamans 19, 44
Pallaressos, els 92
Pallars Jussà, el 48, 75, 125
Pallars Sobirà, el 47, 75, 85, 125
Pallejà 65
Palma de Mallorca 9, 49
Palma, la 120
Palou, pla de 104
Panadella, la 12
Pàndols i Cavalls, Serra de 27, 30
Panissars, coll de 28
Papiol, el 55, 58, 62
Parc Samà 124
Parets del Vallès 44
París 8, 9, 49, 56, 57, 61, 64
Parpers, coll de 15
Pas de les vaques, el 7
Passanant 29
Pau 72, 87
Paüls 97
Paüls de Flamicell 48
Pedrosa, polígon 80
Pelegrina, la 106
Penedès, el 15, 91
Perafort 9, 53, 92
Perelló, el 2, 27, 33, 97
Perpinyà 51, 53, 55, 59, 60, 61, 72
Pesells, serra dels 30
Pica d'Estats 85
Pilons, els 103
Pina de Ebro 51
Pineda de Mar 8
Pineda, la 92
Pinell de Brai 30
Pinya de Rosa 45
Pirineu, el 20, 47, 48, 61, 75, 85, 87, 97, 102
Pla d'Urgell, el 4, 12, 18
Pla de l'Estany, el 4, 86
Planasses, les 16
Planes de Son 125
Planoles 20
Platjola, la 88
Plegamans 19
Pobellà 48
Pobla de Bellveí, la 48
Pobla de Mafumet, la 92
Poble Nou (Vilafranca del P.) 106
Poblenou, barri del (Barcelona) 70, 83, 110, 116
Polinyà 44
Ponts 18
Porqueres 86
Porrera 31
Port de la Selva, el 87, 95
Portbou 11, 28, 58, 61, 68, 95
Portell, coll del 28
Portlligat 87
Ports de Besseit, els 27, 30
Pradell de la Teixeta 27, 31
Prades 31
Prades, muntanyes de 5, 29, 31
Prat de Comte 30
Prat de Llobregat, el 7, 17, 39, 55, 56, 57, 80
Preses, les 21
Prim, rambla de (Barcelona) 83, 116
Priorat, coll del 28
Priorat, el 2, 31, 52, 98
Puda, aiguamoll de la 86
Puig Ventós 3, 31
Puigcerdà 20, 62, 64, 90, 102
Puigcerver 31
Puigcerver-Molló, muntanyes de 31
Puigsacalm, massís del 21
Puigverd de Lleida 18
Punta Falconera 87
Putxet, el 100

Q

Quatre Camins 117
Queralt, Serra de 29

R

Rasquera 97
Raval, barri del (Santa Coloma de Gramanet) 84
Raval, barri del (Barcelona) 66
Regne Unit 9
Reguers 105
Remolar, llacuna del 7
Reus 9, 23, 27, 37, 53, 66, 73, 92, 98, 103
Reus, aeroport de 9
Rialb 18
Rialp 85
Riba, la 52
Riba-Roja d'Ebre 22, 23, 97
Ribera Baja del Ebro 51
Ribera de Cardós 85
Ribera d'Ebre, la 2, 22, 23, 97
Ribes de Freser 20
Ricarda, llacuna de la 7

Riells 58
Rimentol, riu 90
Ripoll 64, 90
Ripoll, riu 89
Ripollès, el 4, 20, 64, 75
Riu Clar, polígon industrial 14
Riuclar, urbanització 68
Riudarenes 68
Riudecanyes, riera de 124
Riudecols 31
Roca del Vallès, la 58
Rocacorba 86
Roda de Bará 53, 98, 123
Rodes, serra de 87
Roine, riu 5, 95, 72, 97
Roma 8
Roquetes 83, 97
Rosaleda, barri de la 43
Roses 28, 38, 87
Rosselló, el 72
Rovira, túnel de la 10, 93
Rubí 10, 17, 65, 107
Rubió, serra de 29
Rus, vall de 48
Rússia 9

S

Sabadell 15, 10, 58, 65, 66, 73, 89
Sagrera, barri de la 80, 83, 99, 116, 57
Sagrera, estació de la 57, 58
Salats, els 123
Salou 9, 53, 92, 103
Salou, Cap de 92, 103
Salut, barri de la 100
Sanferm, serra de 90
Sant Adrià de Besòs 22, 23, 40, 84, 89, 116, 118
Sant Andreu de la Barca 65
Sant Andreu de la Vola 21
Sant Andreu de Llavaneres 42
Sant Andreu del Palomar 66, 114
Sant Antolí 12
Sant Antoni 69
Sant Antoni, barranc de 97
Sant Antoni, illa de 88
Sant Boi de Llobregat 39, 55, 73, 83, 117
Sant Carles de la Ràpita 97
Sant Celoni 15, 58
Sant Cugat del Vallès 10, 17, 15, 34, 40, 46, 58, 65, 73, 100
Sant Esteve Sesrovires 55
Sant Feliu de Guíxols 8, 38, 40, 69
Sant Feliu de Llobregat 55, 82, 117
Sant Fost de Campsentelles 19
Sant Fruitós de Bages 43
Sant Genís, vall de 67
Sant Guim de Freixenet 12
Sant Jaume d'Enveja 97
Sant Joan Despí 39, 55, 66, 82, 117
Sant Joan, turó de 104
Sant Jordi, parc de 111
Sant Julià de Ramis 59
Sant Julià, barri de 106
Sant Just Desvern 39, 66, 82, 117
Sant Llorenç d'Hortons 54
Sant Llorenç del Munt, serra de 17, 69, 89, 107
Sant Llorenç Savall 69
Sant Martí de l'Erm 117
Sant Martí de Torroella 104
Sant Martíde Provençals 57, 99
Sant Mateu 21
Sant Medir, túnel de 46
Sant Medir, vall de 10
Sant Miquel de Campmajor, estanyols de 86
Sant Pere de Torelló 21
Sant Pere de Vilamajor 69
Sant Pere dels Arquells 12
Sant Pere Pescador 95, 122
Sant Pere, font de 90
Sant Quirze 121
Sant Quirze de Besora 64
Sant Sadurní d'Anoia 54, 91
Sant Simó, riera de 42
Sant Vicenç de Calders 62
Sant Vicenç de Torelló 21
Santa Bàrbara 97
Santa Caterina, barri de 113
Santa Clotilde 121
Santa Coloma de Cervelló 39
Santa Coloma de Farners 21, 68
Santa Coloma de Gramenet 73, 80, 84
Santa Coloma de Queralt 12
Santa Creu, vall de 87
Santa Eugènia de Berga 90
Santa Magdalena, vall de 85
Santa Margarida i els Monjos 54
Santa Maria de Corcó 21
Santa Maria de Martorelles 19
Santa Maria del Camí 12
Santa Perpètua de la Mogoda 44
Santa Susanna 8
Santiago de Compostela 100
Sants, barri de 7, 57, 66, 67
Sants, estació de 57
Sapinya, illa de 88
Saragossa 49, 51, 73
Sarrià, barri de 65, 66, 82
Sarrià-Sant Gervasi, districte de 66
Secuita, la 53
Segalassos, els 31
Segarra, la 4, 18, 29
Segre, riu 18, 40, 102
Segrià, el 4, 18, 69
Segura, riu 97
Selva de Mar, la 83, 87
Selva, la 69, 72
Senan 29
Sénia, la 97
Sentmenat 72, 95
Sèquia, la 43
Serra de Cavalls, central eòlica 30
Serra de Corrals, central eòlica 30
Serres, les 41
Serreta, la 106
Seu d'Urgell, la 102
Sevilla 57, 63, 73
Sils 68
Simpàtica, la 105
Sió, vall de 12
Sobirans, riera de 108
Solà, Can 46
Solertot, el 104
Soliba, urbanització de la 68
Solsona 104
Solsonès, el 75
Sometent, barri de 15
Soriguera 85
Sort 85
Stansted 9
Subirats 54
Suïssa 9
Suró, tossal del 26

T

Talavera 29
Tallat, serra del 29
Tamariua, cala 87, 95
Tancada, la 88
Taradell 90
Tarragona 5, 9, 14, 22, 23, 24, 26, 32, 37, 52, 53, 63, 66, 73, 92, 96, 97, 98, 111, 123
Tarragona, port de 32, 37, 98
Tarragonès, el 4, 9, 52, 53, 91, 92, 98
Tavascan 85
Teixó, coll del 28
Teixonera, la 83, 93
Ter Vell, riu 16
Ter, riu 5, 16, 40
Terra Alta, la 2, 30, 97
Terrades 28
Terrassa 15, 12, 17, 56, 58, 62, 65, 66, 73, 107
Terres Cavades, urbanització 14
Terres de l'Ebre 23, 27, 30, 33, 36, 97, 98, 105, 119, 120
Tiana 19, 84
Tibidabo 10
Tírvia 85
Tiudecols 31
Tivenys 97
Tivissa 2
Tolosa de Llenguadoc 49, 64
Tor de Querol, la 64
Tordera 62, 68, 94
Tordera, vall de la 94, 108
Torelló 21, 64
Torí 8
Torrassa, barri de la 112
Torre Brava, urbanització 68
Torre de Cabdella, la 48
Torre de Fontaubella, la 31
Torre de l'Espanyol, la 97
Torre del Baró, la 81
Torre d'en Franch 90
Torre Madrina, central eòlica 30
Torre Marimón 89
Torre Negra 40, 46
Torre Turull, la 89
Torreblanca 117
Torrebonica 15, 17
Torredembarra 123
Torroella de Montgrí 38, 95
Tortosa 2, 9, 27, 30, 33, 49, 63, 69, 97, 105, 119
Toses 20
Toses, Collada de 20
Tossa de Mar 8, 38
Tossa-Mola de Pascual, central eòlica 30
Trabucador, braç del 88
Tramonts, serra de 28
Tramuntana, serra de 28
Tremp 125
Trinitat Nova, barri de la 81, 83, 84
Trinitat Vella, barri de la 84
Tros Gran, el 104
Trucafort 27, 31
Turó de la Peira 67
Turonell, riu 13

U

Ullà 95
Ulldecona 97
Urgell, l' 4, 12, 18, 29
Urgellet, l' 102

V

Vacamorta 3
València 49, 53, 63, 73
Valira, riu 102
Vall d'Aran, la 47, 75
Vall d'en Bas, la 5, 21
Vall d'Hebron 83, 93
Vall d'Horta, riera de la 69
Vall fosca 48
Vallbona de les Monges 29
Vallbona, barri de 81
Vallcarca, barri de 83, 100
Valldeix 42
Vallès Occidental, el 15, 17, 44, 58, 69, 72
Vallès Oriental, el 19, 44, 58, 64, 69, 89, 108
Vallès, el 10, 15, 17, 34, 57, 58, 62, 65, 89, 91, 99
Vallferrera 85
Vall-llobrega, polígon industrial de 41
Vallparadís, parc de 65
Valls 9, 52, 98
Valls de Valira, les 85
Vallvidrera 10, 107
Vallvidrera, túnel de 10
Vandellòs 71
Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant 9, 22, 23, 24, 71
Vandellòs, centrals nuclears I i II 24
Vaquèira 47, 85
Veciana 12
Vedat del Pany, Lo 31
Vendrell, el 14
Venècia 8
Vent, plana del 24
Vent, tossa del 30
Vic 20, 21, 49, 62, 64, 90, 125
Vidreres 68
Viella 6
Vilabertran 60
Viladecans 82
Viladecavalls 15
Vilafant 60
Vilafranca del Penedès 15, 52, 54, 62, 91, 106
Vilajuïga 87
Vilalba dels Arcs 30
Vilallonga del Camp 92
Vilamalla 60
Vilanera 16, 95
Vilanova de Prades 31
Vilanova i la Geltrú 62, 73, 91
Vila-seca de Solcina 9, 14, 37, 92, 103
Vilassar de Mar 62
Vilobí d'Onyar 8, 59
Vilopriu 69
Vinallop 105
Vinaròs 97
Vinaxarrop 120
Violí, túnel de 12
Volateria, la 7
Vullpalleres 65

X

Xerta 30, 97
Xina 71
Xúquer, riu 97

Z

Zona d'Activitats Logístiques de Barcelona 96
Zona Franca, barri de la 80

Índex d'antropònims

* Les entrades d'aquest índex fan referència al número de l'article i no al de la pàgina.

A

Ábalos Vázquez, Iñaki 116
Acebillo Marín, José Antonio 66, 99
Alarcón Puerto, Sito 84
Alegre Calero, Sergi 7
Almirall Llozer, Valentí 49
Alonso Sainz, Jesús 66
Álvarez-Cascos Fernández, Francisco 7, 9, 12, 51, 52, 53, 60, 66
Amat Solé, Joan 54
Andreu Tarragó, Manuel 99
Anglada Casas, Carles 69, 109
Aparicio Escorza, Josep Lluís 23
Arenas Bocanegra, Javier 78
Arias Cañete, Miguel 101
Arias Salgado, Rafael 7, 12
Arqué Ferrer, Maite 118
Arriola madurell, Andreu 99
Arrojo Agudo, Pedro 97
Aznar López, José María 71, 97

B

Balanzó Moral, Arola 100
Ball-llosera Font, Marta 119
Barbaza, Ivette 38
Barceló Roca, Miquel 110
Bech de Careda, Joaquim 16
Bel Accensi, Ferran 2
Belil Boladeras, Mireia 109
Bellet Sanfeliu, Carme 109
Bellido Cardenas, Rafael 34
Benaiges Cervera, Robert 124
Benejam Vidal, Lluís 122
Blanco Rodríguez, Benigno 7, 13, 58
Boada Masoliver, Joan 122
Bofill Levi, Ricardo 7, 111
Bohigas Guardiola, Oriol 40, 50, 99
Boira Maiques, Josep Vicent 49, 63
Boix Domènech, Rafa 109
Bondia Borràs, Sebastià 31
Bonet Revés, Carles 63
Borràs Plana, Agàpit 108
Borràs Solé, Meritxell 112
Borrell Fontelles, Josep 12, 108
Bort Pardo, Javier 37
Bosch Soler, Florenci 122
Boter de Palau, Ramon 44
Bruguera Batalla, Rafael 16
Buesa Ibañez, Gustavo 2
Busquin, Philippe 71
Bustos Garrido, Manuel 89

C

Caball Subirana, Joan 101
Caballero de la Vega, María José 116
Cabanyes Rubió, Jaume 21
Cabezas Llobet, Jordi 95, 122
Calatayud Soweine, Daniel 17
Callol Armengol, Marta 16
Calm Puig, Miquel 21
Cals Güell, Joan 38
Camacho, Rafael 81
Camagni, Roberto 109
Campos Piñol, Santiago 2
Camps Ortiz, Francisco 49
Cañas Sala, Jordi 109
Capella Samper, Juli 99
Carbonell Roura, Eudald 21
Carreras Ollé, Carles 52
Carreras-Moysi Carles-Tolrà, Katy 113
Carsi Pérez, Joan 118
Casal, Fernando 100
Casamor Franquet, Carles 16
Casas Masjoan, Xavier 66, 100
Castan Estivill, Josep Maria 31
Catasús Lacruz, Miquel 99
Cawley, Michael 8
Cerdà Sunyer, Ildefons 99
Cerdán Heredia, Rufí 43
Chico Vara, Fèlix Domingo 15
Chipperfield, David 115
Cid Pañella, Marta 88
Clos Costa, Oriol 110
Clos Matheu, Joan 32, 66, 78, 83, 89, 99
Colomer Blasco, Roberto 66
Corbacho Chaves, Celestino 112
Corsini Freese, Miguel 51
Coscubiela Conesa, Joan 7
Crespo Llobet, Xavier 38, 121

D

Dalet Pérez, Sònia 100
Dávila, Marc 100
De la Riva, E. 17
Dematteis, Giuseppe 109
Domènech Montagut, Martí 109
Donaire Benito, José Antonio 38

E

Echeverría, José Luis 70
Espadalé Reballí, Josep 41
Espadaler Parcerisas, Ramon 1, 3, 4, 36, 86, 88, 97
Espanyol Llorens, Joaquim 116
Espigulé Dalmau, Josep 122
Espinet Rius, Josep Maria 38
Esteban Noguera, Juli 109

F

Fabra Homedes, Joaquim 36
Fainé Casas, Isidre 66
Fairbanks, Bruce 7
Falcón Martínez, Luis 70
Faludi, Andreas 109
Farinós Dasi, Joaquim 109
Feliu Torrent, Jaume 59
Fernández Díaz, Albert 99
Fernández Martínez, Pascual 97
Ferrater Lambarri, Carles 65
Ferrís Tortajada, Josep 24
Figuerola Anguera, Glòria 114
Fischler, Franz 101
Fluvià Font, Modest 11
Folgado Tena, Vicenç 16
Font Altaba, Manuel 100
Font Arellano, Antonio 7, 17
Fontseré Mestres, Josep 124
Forcadell Roig, Josep Maria 119
Franquet Bernis, Josep Maria 88, 97

G

Galí Camprubí, Beth 116
Gallardo Martín de Blas, Isabel 114
Ganau Casas, Joan 109
Garcia, Sebastià 69
Garcia, Xavier 40
García-Bragado Acín, Ramón 99
García-Orcoyen Tormo, Cristina 97

Garcia-Valdecasas Salgado, Julia 78
Gas Forés, Jordi 120
Gausa Navarro, Manuel 50, 70
Geli Martí, Josep 16
Gimeno, David 21
Gomà Cardona, Ricard 67, 109
González Virós, Itziar 100
Gordi Serrat, Josep 44
Grau Serís, Josep 4, 12, 18, 101
Guallart Furió, Vicente 50, 70
Guinart Solà, Josep Maria 16, 38

H

Haase Casanovas, Gemma 100
Hellín Escribano, Carles 52
Hereu Boher, Jordi 99
Hermosilla Pérez, Àngel 11
Herrero Canela, Maria 109
Herreros Guerra, Juan 116
Herzog, Jaques 116
Hildenbrand, Andreas 109
Hodgkinson, Peter 7
Homs Ferret, Francesc 80
Hospital, Txomin 17
Hostench Figueras, Antoni 8

I

Iborra, Patricio 8

J

Jordi Aragó, Narcís 38
Jornet Forner, Sebastià 105
Juan Franch, Imma 88
Julián González, Ferran 114
Jusdado Ruiz-Capillas, Miguel Angel 114

K

King, David 71

L

Lahosa Miralles, Francesc 105
Larrosa Padró, Manel 15
Latorre Val, Víctor 122
Llop Torné, Carles 43, 102
Llorens Vila, Carles 8, 119
Llorens, Jaume 16
Llort Corbella, Joan 77, 124
López Redondo, Joan 109
López, Jofre 66
Lorenzo, Carlos 114
Lucia, Lluís 49
Ludevid Anglada, Jordi 109

M

Macias Arnau, Pere 10, 80
Mackay, David 99
Majó Roca, Andreu 108
Mallén Ros, Joaquim 99
Mallol Pons, Agustí 37
Maluquer Ferrer, Pere 22, 87, 122
Maragall Mira, Pasqual 23, 49, 69, 71
Margalef López, Ramon 21
Marigó Costa, Josep 38
Marqués Roca, Maria Àngels 123
Marquilles, Ramón 104
Martí Jufresa, Carles 113
Martí, Antoni 38
Martín Cid, José Antonio 105
Martínez Mulero, Ezequiel 104
Martorell Codina, Josep Maria 99
Mas Gavarró, Artur 18, 66, 122
Masó Vázquez, Enric 100
Matas Borrut, Salvador 31
Matas Palou, Jaume 49, 88, 97
Mateo Martínez, Josep Lluís 116
Matés Gàlvez, Francesc 21
Mayol Beltran, Imma 10
Mayor Farguell, Xavier 109
Merino Benito, Ángel 117
Meuron, Pierre de 116
Milà Solsona, Salvador 42, 97
Miralles Guasch, Carme 109
Miralles Moya, Enric 113
Miralles Sabadell, Ferran 109
Mitjà Sarvisé, Albert 23
Mòdol Bresolí, Carmel 18
Molins Amat, Joaquim 99
Monclús, Adolfo 99
Montaner Martorell, Josep Maria 116
Montaña Josa, Pere 107
Montilla Aguilera, José 69
Montoro Romero, Cristóbal 66
Morral Berenguer, Antoni 34
Mosquera, Enrique 114
Müller Zappettini, Willy 50, 70
Mundet Torres, Pilar 38
Muñoz Ramírez, Francesc M. 50
Murphy, Patrick 97
Muscolino, Rinaldo 28, 87

N

Nadal Farreras, Joaquim 15
Nadal Farreras, Manel 49, 86, 122
Nadal Malé, Joan Miquel 9, 14
Naredo Pérez, José Manuel 66
Narváez Pazos, Francesc 99
Navarro Morera, Pere 15
Negre Clos, Carles 38
Nel·lo Colom, Oriol 40, 66, 76, 109
Nijkamp, Peter 109
Nogué Font, Joan 109
Nogués Olivé, Antoni 117
Nouvel, Jean 99, 112
Noy Serrano, Pau 117

O

Oliva Casas, Josep 99
Oliveras Samitier, Josep 109

P

Palacín Badorrey, Lorenzo 117
Palacio del Valle-Lersundi, Loyola de 63
Pallisé Martín, Fermí 2
Páramo Ponsetí, Carles 8, 28, 38, 87, 122
Pareja Lozano, Carlos 17
Pascual Sangrà, Joaquim 100
Pelegrí Aixut, Josep Maria 76, 78
Pérez Segura, Lluís Miquel 98
Perpinyà Grau, Romà 49
Petitbo Juan, Amadeu 66
Pi i Maragall, Francesc 49
Pietx Colom, Jordi 125
Piñar, Manuel 112
Piqué Camps, Josep 7, 66
Pla Miró, Joan 110
Playà Guirado, Joan 58
Porcioles Colomer, Josep Maria 100
Portabella Calvete, Jordi 10, 89
Prat Fornells, Narcís 97
Prat, Ramon 70
Puig Casañas, Cèsar 37, 92
Puig Godes, Felip 4, 7, 21, 34, 64, 66, 70, 80, 82, 91, 92, 95, 117, 119, 121, 122, 124
Puig, Ferran 84
Puigcercós Boixassa, Joan 69
Pujol Soley, Jordi 10, 15, 66, 71, 88

R

Rato Figaredo, Rodrigo 66
Ravetllat Mira, Pere 100
Recoder Miralles, Lluís 46
Reixach, Pere 8
Ribas Seix, Carme 100
Ricomà de Castellarnau, Francesc 14
Rigol Roig, Joan 40
Rivière de Caralt, Ferran 45
Robien, Gilles de 61
Roca Junyent, Miquel 76
Rodríguez Herrer, Elvira 97
Rodríguez Herrera, Angèlica 91
Rodríguez Zapatero, José Luís 66
Rodríguez Llistosella, Àngel 16
Roig Grau, Joan Maria 76
Roig Pujol, Ramon 109
Roig, Jordi 88
Romero González, Joan 109
Roo, Alexander de 97
Rovira Font, Magí 69
Rubió Tudurí, Nicolau 85
Rubió Tudurí, Santiago 85
Rueda Palenzuela, Salvador 50, 100, 109
Rui-Wamba Martija, Javier 99
Ruiz Posino, Àlex 11
Ruyra, Joaquim 45

S

Sabaté Bel, Joaquim 43
Sabaté Borràs, Joan 105
Sacrest Villegas, Lluís 21
Sáenz de Cosculluela, Javier 63
Sala Leal, Josep 95
Saladié Gil, Sergi 109
Samà Torrens, Salvador 124
Sancho Serena, Francesc 36
Sanllehí Brunet, Xavier Manuel 38
Santacana Portella, Francesc 98
Santacruz, Francisco 117
Sargatal Vicens, Jordi 21, 122
Serra Monté, Antoni 107
Serrano Rodríguez, Antonio 109
Sibina Tomàs, Domènec 66
Simó Castelló, Anna 115
Solà-Morales Rubió, Manuel 107
Solanellas Oset, Pere 31
Solans Huguet, Joan Antoni 90
Soler Barceló, Josep 106
Soler Casals, Jordi 38
Soriano Peláez, Federico 99
Subirats Humet, Joan 21, 109

T

Tamames Gómez, Ramón 101
Tarroja Coscuela, Àlex 109
Terradellas Redón, Daniel 21
Terricabras Nogueras, Josep Maria 21
Thorson Jorgensen, Ole 100
Toro, Yerko 114
Torras Sagristà, Laia 109
Torrent Sellens, Joan 11
Torres Grau, Pere 43
Torres Rodriguez, Salomó 1
Trias Vidal de Llobatera, Xavier 10, 66, 99
Trilla Bellart, Carme 66
Trillo-Figueroa Martínez-Conde, Federico 114
Trullén Thomas, Joan 109

U

Ulied Segui, Andreu 109

V

Valls Comas, Lluís Miquel 91
Valls Maseda, Miquel 10
Valls, Raül 21
Van Miert, Karel 49, 63
Vázquez Barquero, Antonio 109
Vàzquez Mendieta, Joan 6
Viaplana Canudas, David 100
Viaplana Vea, Albert 100
Vicente Rufí, Joan 109
Vigo Sallent, Pere 20
Vila Fulcara, Pere 38
Vilaplana Fernández, Joan Manuel 123
Vilaseca Requena, Jordi 11
Villalonga Villalba, Ignasi 49
Vizcaíno, Javier 118

X

Xandri, Xavier 108

Z

Zaera Polo, Alejandro 116
Zahonero Xifré, Anna 17

Índex d'institucions

* Les entrades d'aquest índex fan referència al número de l'article i no al de la pàgina.

A

Acciona 61
AC-Còpters 6
Actar Arquitectura 50
Actividades de Construcción y de Servicios (ACS) 61, 112
Adoberia Codina 90
ADP arquitectes associats 50
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) 7, 8, 9
Agència Catalana de l'Aigua (ACA) 2, 16, 39, 55, 84, 108, 122, 124
Agència d'Energia de Barcelona 25
Agència Local d'Ecologia Urbana de Barcelona 109
Agrupació d'Arquitectes Urbanistes de Catalunya (AAUC) 27, 43
Agrupació de Defensa Forestal del Bages Oriental 69
Agrupació de Veïns Ecologistes de Torrelavit (AVET) 91
Agrupació Excursionista de Palafrugell 41
Agrupació Guinovart, Obres i Serveis Hispania SA 21
Agrupació per a la Defensa del Medi Ambient de Sant Sadurní (ADEMA) 91
Aigües de Barcelona (AGBAR) 18, 99
Air Lingus 9
Air Luxor 9
Ajuntament d'Almacelles 51
Ajuntament d'Alt Àneu 47
Ajuntament d'Abrera 15
Ajuntament d'Alforja 31
Ajuntament d'Arenys de Munt 108
Ajuntament de Badalona 84
Ajuntament de Banyoles 86
Ajuntament de Barcelona 10, 25, 32, 56, 57, 62, 66, 67, 73, 78, 83, 84, 89, 93, 95, 99, 100, 109, 110, 113, 114, 115, 116, 118
Ajuntament de Blancafort 1
Ajuntament de Blanes 45
Ajuntament de Boadella d'Empordà 28
Ajuntament de Cadaqués 87
Ajuntament de Caldes de Montbui 89
Ajuntament de Cambrils 9, 124
Ajuntament de Castellbisbal 58
Ajuntament de Cerdanyola del Vallès 34
Ajuntament de Colera 28
Ajuntament de Cornudella de Montsant 31
Ajuntament de Creixell 123
Ajuntament de Figueres 60
Ajuntament de La Granada 91
Ajuntament de la Guingueta d'Àneu 47
Ajuntament de la Jonquera 28
Ajuntament de la Seu d'Urgell 102
Ajuntament de la Torre de Cabdella 48
Ajuntament de l'Aldea 120
Ajuntament de l'Escala 16
Ajuntament de l'Espluga de Francolí 1
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat 112, 115, 117
Ajuntament de Maçanet de la Selva 68
Ajuntament de Martorell 55
Ajuntament de Mataró 42
Ajuntament de Mollet del Vallès 44
Ajuntament de Montblanc 52
Ajuntament de Montgat 84
Ajuntament de Montmaneu 12
Ajuntament de Mont-Ras 41
Ajuntament de Palamós 41
Ajuntament de Parets del Vallès 44
Ajuntament de Porqueres 86
Ajuntament de Reus 9
Ajuntament de Riba-roja d'Ebre 22, 23
Ajuntament de Riudecols 31
Ajuntament de Salou 9, 103
Ajuntament de Sant Adrià de Besòs 84
Ajuntament de Sant Antoni de Vilamajor 69
Ajuntament de Sant Cugat del Vallès 46
Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat 117
Ajuntament de Sant Guim de Freixenet 15
Ajuntament de Sant Joan de Vilatorrada 104
Ajuntament de Sant Joan Despí 55, 117
Ajuntament de Sant Miquel de Campmajor 86
Ajuntament de Sant Pere de Vilamajor 69
Ajuntament de Sant Pere Pescador 122
Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia 54
Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet 84
Ajuntament de Santa Coloma de Queralt 12
Ajuntament de Senan 29
Ajuntament de Tarragona 9, 14, 32, 37, 111
Ajuntament de Terrassa 15, 17, 107
Ajuntament de Tiana 84
Ajuntament de Tivissa 2
Ajuntament de Tortosa 33, 97, 105
Ajuntament de Vallbona de les Monges 29
Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant 24, 71
Ajuntament de Vic 64, 90
Ajuntament de Viladecavalls 15
Ajuntament de Vilafranca del Penedès 54, 106
Ajuntament de Vila-seca 9
Ajuntament del Prat de Llobregat 7, 56
Ajuntament d'Espot 47
Ajuntament d'Estaràs 12
Ajuntament d'Olot 13, 21
Alstom 117
Alternativa per la Garrotxa 21
Amics dels Castells 33, 105
Ansaldo, Trasporti Sistemi Ferroviari 51
Aprofitament d'Energies Renovables de la Terra Alta 30
Armilar, grup immobiliari 120
Arper, S.A., enderrocs 114
Asociación Hipotecaria de España 66
Asociación Interprofesional de Ordenación del Territorio (FUNDICOT) 109
Assciació de Veïns del Barri d'Horta 12
Assemblea d'Entitats Ecologistes de Catalunya (AEEC) 47, 79, 119
Assemblea en Defensa de les Terres Nord-Occidentals 38, 72
Assemblea Nord-Catalana 72
Asser S.L. 8
Associació Arítjol 41
Associació Catalana de Municipis i Comarques 76
Associació d'Empresaris d'Hostaleria de l'Hospitalet de l'Infant 24
Associació d'Empresaris de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant 24
Associació d'Amics de la Cartoixa de Montalegre 19

Associació d'Amics del Cap de Creus-Parc d'Europa (APCE) 28, 87
Associació d'Amics del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà (APNAE) 122
Associació d'Amics del Prat 56
Associació de Defensa del Patrimoni Natural de Banyoles i Comarca (Limnos) 86
Associació de Dones «Alamanda» de Vandellòs 24
Associació de Dones «Blanca d'Anjou» de l'Hospitalet de l'Infant 24
Associació de Naturalistes de Girona 16, 21, 72
Associació de Productors d'Energies Renovables 27, 33, 71
Associació de Propietaris de la Riera de Sant Simó 42
Associació de Propietaris del Bages i el Vallès 69
Associació de Veïns Boscos Nord-Boscos Centre 10, 14
Associació de Veïns de Ciutat Meridiana 81
Associació de Veïns de la Falguera 117
Associació de Veïns de la Sagrada Família 99
Associació de Veïns de la Vall d'Hebron 93
Associació de Veïns de Sant Andreu 114
Associació de Veïns de Sant Andreu Nord 114
Associació de Veïns del barri d'Horta 10
Associació de Veïns del Clot-Camp de l'Arpa 99
Associació de Veïns del Fort Pienc 99
Associació de Veïns del Poblenou 99, 110
Associació de Veïns del segle XXI 14
Associació de Veïns l'Alternativa de Miami Platja 24
Associació de Víctimes de Renfe 64
Associació del Pla Estratègic Metropolità 96
Associació d'Empresaris de la Indústria Química de Tarragona 37, 92
Associació Nuclear Ascó-Vandellòs 24
Associació per a la Conservació del Medi Natural del Gorg de Creixell 123
Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) 10, 62, 74, 117
Associació per al Desenvolupament de l'Ecoparatge de la Marca Penedès 91
Associació per la Defensa de l'Aigua Riudebitlles - Mediona (ADARM) 91
Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC) 10, 15
Associació Valenciana d'Agricultors-Associació Agrària de Joves Agricultors (Ava-Asaja) 97
Audiència de Barcelona 115
Audiència Nacional 12, 15
Auma Consultores en Energía y Medio Ambiente S.L. 24
Autocars R. Mas 8
Autoritat del Transport Metropolità (ATM) 62, 65, 74, 80, 82, 94, 99, 117, 118
Autoritat Portuària de Barcelona 96
Ayuntamiento de Murcia 97

B

Banc Europeu d'Inversions 80
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA) 80
Banco de España 66
Banco Santander Central Hispano (BSCH) 80
Baqueira/Beret, S.A. 47, 85
Barcelona Economia 62
Barcelona Regional, SA 95, 109, 117
Barcelona Sagrera Alta Velocidad S.A. 57
BASF 26
Basiq Air 8
Bayer 37
Bonabé, estació d'esquí nòrdic 85
Borakasi, Informació i Consultoria 109
Bouygues 61

C

Caixa de Catalunya 49
Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona (La Caixa) 17, 49, 66, 80
Caja de Ahorros del Mediterráneo 49
Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Lleida 12
Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Manresa 15
Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Reus 9
Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Sabadell 15
Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Terrassa 15
Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Valls 9
Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona 7, 10, 96
Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Girona 8, 11, 21, 59
Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Sant Feliu de Guíxols 8
Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona 9
Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tortosa 9
Cambra Oficial de Contractistes d'Obres de Catalunya 66
Campanya Contra el Quart Cinturó (CCQC) 15
Canal Segarra Garrigues (CASEGA) 18
Candidatura d'Unitat Popular 42
Càritas Diocesana de Barcelona 66
Catalana d'Energies Renovables SL 31
Centre Cívic del Convent de Sant Agustí 113
Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB) 109
Centre d'Ecologia i Projectes Alternatius 2, 79
Centre d'Estudis Comarcals de Banyoles 86
Centre d'Estudis del Bages 43
Centre Excursionista de Banyoles 86
Centre Excursionista de Catalunya (CEC) 85
Centre Excursionista de la Comarca del Bages 43
Centre Excursionista de Lleida 47
Centre Excursionista de Porqueres 86
Centre Excursionista Montserrat 43
Centre Superior d'Estudis de l'Aire 9
Centre Tecnològic Mestral 71
Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas 71
Cercle d'Economia 96
Ciutadans pel Canvi (CpC) 56, 97
Cloud 9 50
Coalición Canaria 78, 97
Cobra 51
Col·lectiu d'Afectats per la Zona Industrial de la Serra de Baix de Sant Martí Sarroca 91
Col·lectiu Ecologista Bosc Verd-Alt Penedès 91
Col·lectiu Ecologista l'Alzina 43
Col·lectiu Miles de Viviendas 67
Col·lectiu Ripollès Existeix 64
Col·legi de Geògrafs 27, 43
Col·legi Oficial d'Agents de la Propietat Immobiliària de Girona 59
Col·legi Oficial d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Catalunya 43, 66
Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC) 6, 27, 38, 43, 50, 66, 109
Col·legi Oficial de Geòlegs de Catalunya 1, 52
Col·legi Oficial de Periodistes de Catalunya 49
Colegio Oficial de Geólogos de Aragón 51
Collectif Non à la THT 72
Comapa 18
Comissió d'Entitats Contra el Túnel de Bracons 21
Comissió Europea (CE) 6, 61, 62, 64, 69, 71, 88, 97, 109
Comissió Jurídica Assessora de la Generalitat de Catalunya 16
Comissió Nacional d'Administració Local 73
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) 17, 34, 46, 90, 104, 106, 107
Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) 16, 87, 95, 121, 122,
Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) 102
Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) 98, 105, 120, 124
Comisión Nacional de la Energía 24
Comissions Obreres (CC.OO.) 7, 66, 74, 96
Comité d'Organitzacions Professionals Agràries (COPA) 101
Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares (CESPA) 1
Comunitat de Treball dels Pirineus (CTP) 102
Comunitat Econòmica Europea (CEE) 101
Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya (CONFAVC) 66
Confederació Ecologista de Catalunya 21
Confederació Empresarial de la Província de Tarragona 9, 71
Confederació General de les Cooperatives Agràries de la Unió Europea (COGECA) 101
Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) 2, 18, 36
Confederación Española de Cajas de Ahorros (CECA) 66
Confraría de Pescadors de l'Ametlla de Mar 24
Congrés dels Diputats 14, 51, 58, 66, 69, 71, 73, 78, 97, 114
Conseil Régional de Languedoc-Roussillon 61

Conseil Régional de Midi-Pyrénées 61
Consell Català de la Mobilitat 74
Consell Comarcal de l'Alt Penedès 54
Consell Comarcal de la Cerdanya 20
Consell Comarcal de la Conca de Barberà 1, 29
Consell Comarcal de la Ribera d'Ebre 2
Consell Comarcal de la Segarra 12
Consell Comarcal de la Selva 68
Consell Comarcal de la Terra Alta 30, 76
Consell Comarcal de l'Alt Empordà 60, 95, 122
Consell Comarcal de l'Alt Penedès 91
Consell Comarcal del Baix Camp 2
Consell Comarcal del Baix Empordà 95
Consell Comarcal del Baix Llobregat 56
Consell Comarcal del Maresme 94
Consell Comarcal del Priorat 31
Consell Comarcal del Ripollès 64
Consell Comarcal del Vallès Occidental 15
Consell Comarcal del Vallès Oriental 58
Consell Consultiu de la Generalitat de Catalunya 76
Consell de Cambres de Comerç de Catalunya 6, 61
Consell de la Joventut de Barcelona 67
Consell de Seguretat Nuclear 24
Consell d'Europa 88
Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 16, 18, 19, 21, 23, 26, 27, 29, 28, 30, 32, 34, 36, 37, 39, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 51, 55, 56, 57, 58, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 92, 93, 96, 97, 98, 99, 102, 106, 108, 111, 114, 115, 117, 118, 122, 123, 124
Consell Nacional de Joventut de Catalunya 67
Consell Regulador de la Denominació d'Origen de Qualitat Priorat 31
Consell Regulador de la Denominació d'Origen Montsant 31
Consell Reulador de la Denominació d'Origen Penedès 106
Consell Social de la Ciutat de Barcelona 73
Consell Superior d'Investigacions Científiques 71
Consell Superior de Col·legis d'Arquitectes 66
Consorci d'Aigües de Tarragona 97
Consorci de l'Alta Velocitat 57
Consorci de l'Espai Rural de Gallecs 44
Consorci de l'Habitatge de Barcelona 66
Consorci de la Zona Franca de Barcelona 96, 112
Consorci de l'Estany de Banyoles 86
Consorci del Camp de Tarragona 9, 53, 98
Consorci del Museu d'Art Contemporani de Barcelona 50, 116
Consorci del Parc de Collserola 10, 93
Consorci Localret 90
Consorci per a la Defensa de la Conca del Besòs 84
Consorci per a la Protecció Integral del Delta de l'Ebre (CPIDE) 24, 88, 97
Consorci per a la Reforma de la Gran Via 112
Consorci Universitat Internacional Menéndez Pelayo de Barcelona-Centre Ernest Lluch (CUIMPB-CEL) 109
Consorci Urbanístic del Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès 34
Convergència i Unió (CiU) 14, 10, 20, 21, 24, 28, 30, 31, 32, 34, 36, 46, 51, 52, 54, 60, 61, 66, 71, 73, 91, 97, 99, 104, 112, 117, 121, 122, 124
Coodinadora de Plataformes de les Comarques de Tarragona 27, 30
Cooperativa agrícola Progrés Garbí 38
Cooperativa d'Apicultors del Perelló 24
Coordinadora Antilínia de les Gavarres 72
Coordinadora Antitransvasament 97
Coordinadora d'Afectats de Grans Embassaments i Transvasaments (COAGRET) 97
Coordinadora d'Afectats pel 22@ 110
Coordinadora de Grups Ecologistes de l'Alt Penedès 91
Coordinadora de Plataformes Meridionals 27
Coordinadora d'Organitzacions d'Agricultors i Ramaders (COAG) 101
Coordinadora d'Organitzacions de Defensa Ambiental (CODA) 97
Coordinadora per la Defensa de la Terra 29
Coordinadora per la Salvaguarda del Montseny 72
Cos de Bombers de la Generalitat de Catalunya 69
Cosell Nacional de l'Aigua 97
Creu Roja 114

D

D.V. Construcción 61
D.Y.P. Tragemet 61
Departament d'Economia i Finances 80
Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca 4, 16, 18, 101
Departament de Cultura 16
Departament de Governació i Relacions Institucionals 76
Departament de Justícia 69, 115
Departament de Medi Ambient 1, 2, 3, 4, 6, 16, 24, 25, 27, 31, 36, 41, 45, 47, 68, 69,77, 84, 87, 88, 95, 97, 122, 123, 124, 125
Departament de Medi ambient i Habitatge 5
Departament de Política Territorial i Obres Públiques 5, 7, 10, 16, 19, 21, 34, 40, 49, 53, 61, 62, 64, 66, 70, 74, 77, 80, 82, 91, 92, 94, 95, 98, 107, 109, 112, 117, 119, 121, 122, 124
Departament de Treball, Indústria, Comerç i Turisme 24, 25, 30, 31, 92, 124
Depubaix SA 39
Diputació de Barcelona 69, 84, 89, 109
Diputació de Girona 8, 11, 16, 20, 64, 86, 122
Diputació de Lleida 11, 29
Diputació de Tarragona 29
Direcció General d'Emergències i Seguretat Civil de la Generalitat de Catalunya 69
Direcció General de Boscos i Biodiversitat de la Generalitat de Catalunya 122
Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya 19, 21, 43, 124
Direcció General de Patrimoni Cultural de la Generalitat de Catalunya 65, 95
Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya 6, 58, 83
Direcció General de Qualitat Ambiental de la Generalitat de Catalunya 25
Direcció General d'Energia de la Generalitat de Catalunya 23
Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya 16, 77, 92, 124
Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento 9
Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento 15
Down Chemical 26, 37
Dragados 61

E

Ecologistes en Acció de Catalunya 2, 22, 24, 26, 37, 71, 72, 116
Ecologistes per Catalunya 92
Ecoparc del Mediterrani 116
Ecovent Parc Eòlic SA 33
Editorial Empúries 40
Eiffage 61
Els Verds 21
Empresa Nacional de Residuos Españoles 71
Empresa Nacional del Gas S.A. (ENAGAS) 25
Empresa Nacional Hidroeléctrica de la Ribagorzana (ENHER) 28
Empúries Golf Club 16
Endesa 22, 24, 26, 28, 87
Energia Hidroelèctrica de Navarra SA 29, 33
Enron 22, 23
Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) 51, 52, 54, 55, 58, 61, 63
Entesa Catalana de Progrés 61, 63, 88
Entesa Catalana per a una Energia Neta i Renovable 32
Entesa Palamós 41
Entitat Metropolitana del Medi Ambient 39
Entitat Metropolitana del Transport (EMT) 117
Entorn 16
Eolic Partners 30
Equip d'Assessorament per a la Rehabilitació d'Habitatges S.L. (EARHA) 66
Esbrug SL 31
Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Agrària de Lleida (ETSEA) 69
Escola Universitària Politècnica de Manresa (EUPM-UPC) 43
Escurçó de Tarragona, l' 37
Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) 1, 2, 3, 5, 14, 15, 10, 19, 20, 21, 24, 29, 31, 33, 34, 41, 42, 52, 54, 60, 61, 63, 66, 69, 76, 88, 91, 97, 115, 117, 122, 124
Esquerra Unida i Alternativa (EUiA) 21, 73, 97
Estat espanyol 61, 63, 66, 71

Estat francès 61, 63
Estudi Ramon Folch. Gestió i Comunicació Ambiental 124
Estudi Xavier Mayor Farguell 109
Estudios y Proyectos Técnicos Industriales S.A. 15
Euroferro 61
Eurosolar 31
Excel Airways 9

F

FADESA, grup immobiliari 120
Federació d'Associacions de Veïns de Badalona 118
Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) 25, 66, 99
Federació d'Associacions de Veïns de Manresa 43
Federació d'Associacions de Veïns de Sabadell 15
Federació d'Associacions de Veïns del Bages 43
Federació d'Entitats Ecologistes de Catalunya 27
Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya (FEEC) 47
Federació d'Hostaleria del les Comarques de Girona 8
Federació d'Independents de Catalunya (FIC) 31
Federació d'Organitzacions Empresarials de Girona 8, 11
Federació Empresarial d'Hostaleria i Turisme de la demarcació de Tarragona 9
Federación Española de Golf 17
Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) 10, 55, 58, 62, 65, 80, 82, 83, 99, 100, 112, 115
Ferromed 61
Ferrovial Concesión 61
Ferrovial-Agroman 61
Fira de Barcelona 96, 112
Fiscalia de Barcelona 115
Fiscalia de Tarragona 88
Foment de Ciutat Vella, S.A. 113
Foment de les Arts Decoratives (FAD) 66
Foment Nacional del Treball 96
Fomento de Construcciones y Contratas (FCC) 12, 18, 21, 61, 117
Fons Monetari Internacional (FMI) 66
Foreign Office Architects 50
Foro de la Industria Nuclear 71
Fòrum de la Ribera del Besòs 110
Fòrum de Municipis del Barcelonès Nord 84
Fòrum Transversal de l'Escala 16
Frigorífics Tarragona 37
Fuerzas Eléctricas de Catalunya S.A.FEC-SA-Endesa 26, 27, 28, 84
Fundació Catalunya Oberta 97
Fundació Cultural Consolat de Mar 49
Fundació Estudis Turístics de la Costa Daurada 88
Fundació Jaume Bofill 66, 90, 109
Fundació Natura 125
Fundació Nova Cultura de l'Aigua 88, 97, 105
Fundació Politècnica de Catalunya 70
Fundació Territori i Paisatge 16, 44, 86, 125
Fundación Centro de Estudios Ambientales del Mediterráneo (CEAM) 11

G

Gas Natural SDG 22, 24, 25
Générale Location Events 116
Generalitat Valenciana 97
Gerr Grupo Energético XXI S.A. (GERR-SA) 29
Gobierno de Aragón 51, 88, 97
Govern Central, Delegació a Catalunya 69
Govern d'Andorra 75
Govern de l'Estat 4, 7, 9, 18, 36, 51, 52, 54, 56, 57, 58, 59, 63, 64, 65, 66, 68, 71, 72, 73, 75, 78, 80, 81, 97, 108, 114, 123
Govern francés 61, 72, 75
Greenpeace 22, 26, 71, 97, 116
Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) 2, 22, 24, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 37, 92, 97, 120, 123
Grup de Científics i Tècnics per un Futur No Nuclear 71
Grup de Defensa del Montgrí 95
Grup de Defensa del Ter 4
Grup de Medi Ambient de Subirats 91
Grup de Treball de Salut Mediambiental de la Societat Valenciana de Pediatria 24
Grup Ecologista del Vendrell (GEVEN) 91
Grup Freixenet 54
Grup Interdepartamental de Muntanya 75

H

Hapag lloyd Express 9
Hospital de Bellvitge 117
Hospital Universitari La Fe de València 24

I

Ibercaja, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja 49
Iberdrola 22, 24, 23
Ikea 112
Immobiliària Camo 41
Iñaki Ábalos & Juan Herreros 50
Ineco 61
Informes y Proyectos S.A. 15
Infraestructuras del Trasvase, S.A. (Trasagua) 97
Infraestructures de Llevant, S.A. 84, 116
Infraestructures Ferroviàries de Catalunya 80
Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) 3, 4, 5, 14, 15, 10, 19, 21, 24, 29, 31, 33, 34, 42, 51, 60, 63, 66, 71, 76, 94, 97, 117, 118, 122, 124
Iniciativa Verda de la Catalunya Nord 72
Institució Alt Empordanesa per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (IAEDEN) 16, 28, 72, 95, 122
Institució Catalana d'Història Natural 21, 43
Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de la Natura (IPCENA) 6, 27, 47, 48
Institut Català de l'Energia 27
Institut Català de Tecnologia 90
Institut Català del Sòl 16, 34, 44, 50, 66, 90, 112, 113
Institut Cerdà 116
Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya (IAAC) 50, 70
Institut d'Estudis Territorials (IET) 49
Institut de Medicina Legal de Catalunya 115
Institut de Patrimoni Natural 21
Institut d'Estudis Europeus 11
Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB) 109
Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVEE) 49, 63
Institut Municipal d'Urbanisme de Barcelona (IMU) 100
Institut per al Desenvolupament i la Promoció de l'Alt Pirineu i Aran 75
Instituto Nacional de Estadística (INE) 66
Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA) 87
Itinere 61

J

Janus 16
Jornet-Llop-Pastor S.C.P. 42, 44, 102, 104, 105, 107
Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya (JARC) 91
Junta Constructora del Temple de la Sagrada Família 57
Junta de Andalucía 109
Junta de Residus 1, 2, 79
Junta Electoral Central 76
Junta rectora del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà 122
Justícia i Pau 66
Jutjat Contenciós Administratiu de Barcelona 67
Jutjat Contenciós Administratiu de Girona 3

L

La Seda de Barcelona 56
Laboratori d'Investigació en Turisme 38
Limonium SCP 103
Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA) 7, 47, 85, 122
Lot Polske 9

M

Malmo Aviation 9
Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona 96
Marina Premià 116
MBM arquitectes 99
mCrit. Sistemes de suport a la planificació 109
Med Cambrils Golf S.L. 124
Med Group 124
Mepsa 25
Mercabarna 7, 80
Metàpolis 50, 70
Metges del Món 114
Metrovacesa 112
Ministerio de Administraciones Públicas 73, 78

Ministerio de Ciencia y Tecnologia 90
Ministerio de Defensa 6, 66, 114
Ministerio de Economía y Hacienda 24, 27, 78
Ministerio de Fomento 7, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 20, 21, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 78, 106, 111
Ministerio de Interior 78, 114
Ministerio de Justicia 78, 114
Ministerio de Medio Ambiente 18, 24, 25, 36, 39, 88, 89, 97, 108
Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) 63
Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) 15, 97
Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) 12, 15, 108
Mont S.A, constructora 46
MVRDV Architects 50

N

Necso Entrecanales Cubiertas S.A. 61
Nijmegen School of Management 109
Nordic East Airlink 9
Nova Provet 2000 45
Nuñez y Navarro; immobiliaria, promotora y constructora 46

O

Observatori de la Mobilitat 74
Òmnium Cultural 43
Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya (OCUC) 59, 66

P

Papers per Tothom 114
Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa 13, 21
Parc Natural de l'Alt Pirineu 85
Parc Natural de Sant Llorenç del Munt 69
Parc Natural del Cap de Creus 87
Parc Natural del Delta de l'Ebre 88
Parlament de Catalunya 3, 4, 5, 15, 10, 16, 19, 21, 22, 23, 27, 36, 40, 45, 58, 61, 64, 66, 68, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 86, 89, 91, 97, 98, 107, 110, 122, 124
Parlament Europeu 1, 97
Partido Nacionalista Vasco (PNV) 78
Partido Socialista Obrero Español (PSOE) 51, 66, 73, 78, 97
Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) 2, 5, 14, 15, 10, 16, 21, 23, 31, 33, 34, 37, 41, 42, 51, 54, 60, 61, 63, 66, 69, 71, 74, 76, 86, 91, 97, 98, 108, 117, 122, 124
Partit dels Socialites de Catalunya-Ciutadans pel Canvi, Grup parlamentari 3, 4, 19, 66, 76, 97, 110, 124
Partit Popular (PP) 3, 7, 14, 20, 36, 42, 54, 57, 61, 66, 71, 73, 76, 78, 97, 99, 122, 124
Patronal del Vi del Penedès (UVIPE) 91
Patronat de Catalunya per la Lluita Contra la Tuberculosi 17
Patronat de Turisme Girona-Costa Brava 8, 122
Patronat Municipal de l'Habitatge de Barcelona 66, 113
Patronat Municipal de Turisme de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant 24
Pimec-Sefes 21
Plataforma 400 W No, Gràcies 72
Plataforma Agua 97
Plataforma Alternativa a l'Abocador de Cruïlles 3
Plataforma Alternativa al Centre de Tractament de Residus de la Conca 1
Plataforma Aturem Can Joncoses 91
Plataforma Ciutadana Contra el Túnel d'Horta 10
Plataforma Ciutadana contra la Central Tèrmica del Port de Barcelona 22, 25
Plataforma Ciutadana per la Salut i el Medi Ambient dels Monjos 91
Plataforma Ciutadana Renfe Espavila't 64
Plataforma Cívica Cop al TAV 59
Plataforma Cívica en Defensa de Torre Negra 46
Plataforma Cívica per a la Reducció de Residus 79
Plataforma Contra l'Especulació del Sòl 112, 115
Plataforma d'Oposició als Transvasaments 16, 72
Plataforma d'Acció Cívica i Ambiental d'Arenys de Munt (PACAAM) 108
Plataforma de Defensa de les Cinc Sènies 42
Plataforma de Veïns de la Rambla Nova del Poblenou 118
Plataforma en Defensa de la Ribera d'Ebre 2, 109
Plataforma en Defensa de l'Ebre (PDE) 24, 97
Plataforma pel Desenvolupament Sostenible del Massís de Beret 47
Plataforma per a la Protecció del Patrimoni Natural, Històric i Paisatgístic de Gandesa i la Terra Alta 30
Plataforma per a l'Ús Racional de l'Energia Eòlica del Baix Ebre-Montsià 27, 33
Plataforma per al Dret a un Habitatge Digne 66
Plataforma per la Defensa de la Timoneda d'Alfés 6
Plataforma per la Defensa del Patrimoni Natural de la Ribera d'Ebre 22, 23
Plataforma per la Defensa del Patrimoni Natural del Priorat 2, 31
Plataforma per la Defensa del Patrimoni Natural i Cultural del Baix Camp 31
Plataforma per la Defensa del Territori de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant 22, 24
Plataforma per Senan 27, 29
Plataforma Pro Parcs Eòlics 33
Plataforma Prodesdoblament 12
Plataforma Terrassa Contra el Camp de Golf de Torrebonica i Can Bonvilà 17
Plataforma Una Altra Plaça Lesseps És Possible 100
Plataforma Veïnal Contra l'Especulació (PVCE) 113
Ploder 15
Politecnico di Milano 109
Politecnico di Torino 109
Producció Elèctrica en Règim Especial 27, 28, 29, 31, 32
Promoció de Ciutat Vella, S.A. (PROCIVESA) 113

R

R+B Roldán+Berengué Arquitectes 50
Recuperació de Pedreres SL 3
Red Eléctrica Española S.A. 27, 72
Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) 7, 28, 51, 54, 56, 58, 59, 62, 63, 64, 65, 66, 80, 82, 99, 105, 117, 118, 120
Registre d'Economistes i Assessors Fiscals 66
Regs Segarra Garriga (REGSEGA) 18
Reial Aeri Club de Lleida 6
Reial Club de Golf del Prat 17
Repsol YPF 37
Réseau Ferré de France 61
Ricardo Bofill.Taller d'Arquitectura 111
Roche & DVS Architects 50
Ruiz Mateos S.A. (RUMASA) 122
Ryanair 8, 9

S

S&Aa Federico Soriano, Dolores Palacios Arquitectos 50
SOS. Lloret 121
Sa Nostra, Caixa de Balears 49
Salvem Castell 41
Salvem el Crit 41, 95
Salvem el Fluvià 122
Salvem la Riera d'Arenys de Munt 108
Salvem la Serra del Tallat 29
Salvem la Vall d'Àrreu 47
Salvem l'Empordà 16, 28, 41, 78, 87, 95, 119, 122
Salvem les Valls 21
Salvem Pinya de Rosa 45
Salvem Vilanera 16
Sarfa 8
Scape Architecture Duncan Lewis + XTH Berlin Uwe Rieger Architects 50
Secretaría de Estado de Aguas y Costas 97
Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes 9, 13, 14
Secretaria per a la Planificació Territorial 43, 91, 98
Senado de España 63, 78
Servei Meteorològic de Catalunya 69
Servihabitat, immobiliària 110
Setec 61
Sigma 13
Síndicatura de Greuges 114
Sociedad de Tasación 66
Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT) 27, 43, 109
Societat Espanyola d'Ornitologia SEO-Birdlife 6
SOS Racisme 114
Subdelegació del Govern a Girona 59

T

Tarraco Eòlica SA 31
Tarragona Power 22, 26
Televisió de Catalunya (TVC) 117
Terra Vitium 91

Terranova Energy Corporation SA 33
Territori Taller 27
Thomas Cook Airlines 9
Tolmezo Medi Ambient 2
Torre Marimón XXI 89
TP Ferro 61
TRAGSA 54
Train, Estudios y Proyectos 63
Tramvia Metropolità, S.A. (TramMet) 117, 118
Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) 66, 83, 93
Tribuna Barcelona 66
Tribunal Constitucional 76
Tribunal de Comptes 51
Tribunal de Defensa de la Competència 66
Tribunal de Justícia Europeu 4
Tribunal Superior de Justícia de Catalunya 1, 2, 6, 7, 3, 16, 21, 41, 46, 76, 97, 115, 122, 124
Tribunal Suprem 41
Túnels i Accessos a Barcelona S.A. (TABASA) 10

U

Unió de Botiguers de Reus 9
Unió de Comerciants de l'Hospitalet de l'Infant 24
Unió de Pagesos (UP) 1, 15, 18, 42, 43, 91, 100, 122
Unió de Religiosos de Catalunya 19
Unió Europea (UE) 1, 4, 9, 37, 39, 47, 49, 61, 63, 64, 66, 71, 74, 75, 84, 85, 86, 97, 101, 119
Unió Excursionista de Catalunya (UEC) 47
Unió Excursionista de Sabadell (UES) 15
Unió General de Treballadors (UGT) 66, 96
Unió Intersectorial d'Empresaris de la Garrotxa 21
Unió per la Terra Alta 30
Unitat Escalenca 16
United Nations Educational, Scientific and Cultural Organisation (UNESCO) 88, 91
Universal Mediterrània-Port Aventura 9, 92, 103
Universidad Autónoma de Madrid (UAM) 101, 109
Universidad de Zaragoza (UZ) 97
Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) 21, 34, 65, 67, 69, 109
Universitat de Barcelona (UB) 21, 84, 87, 96, 117, 123
Universitat de Girona (UdG) 11, 21, 38, 59, 109
Universitat de Lleida (UdL) 109
Universitat de València (UV) 109
Universitat de Vic (UV) 125
Universitat Internacional de Catalunya (UIC) 88
Universitat Oberta de Catalunya (UOC) 11, 110
Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) 7, 15, 57, 66, 109
Universitat Politècnica de València (UPV) 109
Universitat Pompeu Fabra (UPF) 89, 90, 110
Universitat Rovira i Virgili (URV) 21, 37, 92, 97, 109
University of California-Berkeley (UCB) 97
University of Cambridge 71
University of London 97
University of Louisiana 97

V

Vallfosca Interllacs S.A 48
Vicente Guallart Arquitecte 50
Vilanera 94 SL 16
Vinci Concesión 61
Vinci Construcción 61
Viver d'Empreses 24
VLV Inmuebles S.L. (División Nautica) 122
Vrije Universiteit, Amsterdam 109

W

West 8 Landscape & Urban Planners 50
WMA Willy Muller Arquitectos 50
Workshop on European Battlefields Ebre 1938 30
World Information Service on Energy 71
World Wildlife Foundation-Asociación para la Defensa de la Naturaleza (WWF/Adena) 47, 97

X

Xarxa de Custòdia del Territori (XCT) 144, 25
Xarxa Natura 2000 6, 85, 86, 97
Xarxa per una Nova Cultura de l'Aigua 97

Acrònims

A

ACA	Agència Catalana de l'Aigua
ACPE	Associació d'Amics del Cap de Creus – Parc d'Europa
ACS	Actividades de Construcciones y Servicios
ACTUR	Actuación urgente
ADEMA	Agrupació per a la Defensa del medi Ambient de Sant Sadurní d'Anoia
ADENC	Associació per l'Estudi i la Defensa de la Natura
ADF	Agrupació de Defensa Forestal
AEEC	Assemblea d'Entitats Ecologistes de Catalunya
AENA	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
AEQT	Associació Empresarial Química de Tarragona
AERTA	Aprofitament d'Energies Renovables de la Terra Alta
AGBAR	Aigües de Barcelona
ANAV	Associació Nuclear Ascó-Vandellòs
ANC	Assemblea Nord-Catalana
ANG	Associació de Naturalistes de Girona
APPA	Associació de Productors d'Energies Renovables
ASAJA	Asociacion Agraria de Jóvenes Agricultores
ASSER	Asistencia y Servicios SL
ATM	Autoritat de Transport Metropolità
AVA	Asociación Valenciana de Agricultores
AVET	Agruapció de Veïns Ecologistes de Torrelavit

B

BBVA	Banco Bilbao Vizcaya Argentaria
BOE	Boletín Oficial del Estado
BSCH	Banco Santander Central Hispano

C

CASEGA	Canal Segovia-Garrigues
CC	Coalició Canària
CCCB	Centre de Cultura Contemporania de Barcelona
CCOC	Cambra Oficial de Contractistes d'Obra de Catalunya
CCOO	Comissions Obreres
CCQT	Campanya Contra el Quart Cinturó
CCT	Consorci del Camp de Tarragona
CDT	Coordinadora per la Defensa de la Terra
CE	Comissió Europea
CEE	Comunitat Econòmica Europea
CEC	Centre Excursionista de Cataluna
CEPA	Centre d'Ecologia i Projectes Alternatius
CEPTA	Confederació Empresarial de la Provincia de Tarragona
CHE	Confederació Hidrogràfica de l'Ebre
CIEMAT	Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas
CiU	Convergència i Unió
CJA	Comissió Jurídica Assessora
CNAL	Comissió Nacional d'Administració Local
COAC	Col·legi oficial d'Arquitectes de Catalunya
COAG	Coordinadora d'Organitzacions d'Agricultors i Ramaders
COAGRET	Coordinadora de Afectados por Grandes Embalses y Trasvases
CODA	Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental
COGECA	Confederació General de les Cooperatives Agràries de la Unió Europea
CONC	Comissió Obrera Nacional de Catalunya
CONFAVC	Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya
COPA	Comitè d'Organitzacions Professionals Agràries
CpC	Ciutadans pel Canvi
CPIDE	Consorci per a la Protecció Integral del Delta de l'Ebre
CREAF	Centre de Recerca Ecològica i d'Aplicacions Forestals
CSIC	Consejo Superior de Investigaciones Científicas
CSN	Consell de Seguretat Nuclear
CTCC	Central Tèrmica de Cicle Combinat
CTR	Centre de Tractament de Residus
CTUB	Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona
CUIMPB-CEL	Consorci Universitat Internacional Menendez Pelayo de Barcelona – Centre Ernest Lluch

D

DARP	Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca
DEPANA	Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural
DIA	Declaració d'Impacte Ambiental
DOGC	Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya

E

ENDESA	Empresa Nacional de Electricidad S.A.
ENRESA	Empresa Nacional de Residuos Españoles
ERC	Esquerra Republicana de Catalunya
ETS	Escola Tècnica Superior
EVO	Eix Vic – Olot

F

FAD	Foment de les Arts Decoratives
FAV	Ferrocarril d'Alta Velocitat
FAVB	Federació d'Associacions de Veïns de Badalona
FAVB	Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona
FCC	Fomento de Construcciones y Contratas
FECSA	Fuerzas Eléctricas de Catalunya S.A.
FEHT	Federació Empresarial d'Hostaleria i Turisme de la demarcació de Tarragona
FGC	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
FHCG	Federació d'Hostaleria de les Comarques de Girona
FNCA	Fundació Nova Cultura de l'Aigua
FOEG	Federació d'Organitzacions Empresarials de Girona
FUNDICOT	Asociación Interprofesional del curso de Ordenación del Territorio

G

GCTFNN	Grup de Científics i Tècnics per un Futur No Nuclear
GDT	Grup de Defensa del Ter
GEPEC	Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp
GEVEN	Grup Ecologista d'El Vendrell
GIF	Grans Incendis Forestals
GIF	Gestor Infraestructuras Ferroviarias ·
GISA	Gestió d'Infraestructures Societat Anònima

H

HLX	Hapag Lloyd Express

I

IAAC	Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya
IAEDEN	Institució Alt-empordanesa per la Defensa i Estudi de la Natura
ICV	Iniciativa per Catalunya-Verds
ICONA	Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza
IERMB	Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona
IIVEE	Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa
IMU	Institut Municipal d'Urbanisme de Barcelona
INCASOL	Institut Català del Sòl
INE	Institut Nacional d'Estadística
IPCENA	Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de la Natura
ITER	International Thermonuclear Experimental Reactor
IU	Izquierda Unida

J

JARC	Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya
JET	Joint European Torus

L

LCC	Low Cost Carriers
LIC	Lloc d'Interés Comunitari

M

MACBA	Museu d'Art Contemporani de Barcelona
MBM	Martorell Bohigas i Mackay, arquitectes
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
MPGM	Modificació del Pla General Metropolità de Barcelona

O

OXBMQ	Oficina de la Xarxa Barcelona Municipis de Qualitat

P

PAAC	Plataforma Alternativa a l'Abocador de Cruïlles
PAC	Política Agrària Comuna
PACAAM	Plataforma d'Acció Cívica i Ambiental d'Arenys de Munt
PACTR	Plataforma Alternativa al CTR de la Conca
PAUM	Pla d'actuació urbanística municipal
PDE	Plataforma en Defensa de l'Ebre
PDPNP	Plataforma per a la Defensa del Patrimoni Natural del Priorat
PDTAP	Pla Director Territorial de l'Alt Penedès
PDTVH	Plataforma per a la Defensa del Territori de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant
PEIN	Pla d'Espais d'Interès Natural
PERI	Pla Especial de Reforma Interior
PGM	Pla General Metropolità
PGOU	Pla General d'Ordenació Urbana
PHN	Pla Hidrològic Nacional
PIB	Producte Interior Brut
PIPDE	Pla Integral per a la Protecció del Delta de l'Ebre
PIT	Pla d'Infraestructures de Transport
PLASEQTA	Pla d'emergència exterior del sector químic de Tarragona
PNAP	Parc Natural de l'Alt Pirineu
PNCC	Parc Natural del Cap de Creus
PNDE	Parc Natural del Delta de l'Ebre
PNIN	Paratge Natural d'Interés Nacional
POT	Plataforma d'Oposició als Transvasaments
POUM	Pla d'ordenació urbanística municipal
PP	Partit Popular
PROCIVESA	Promoció de Ciutat Vella S.A.
PSC	Partit dels Socialistes de Catalunya
PSOE	Partit Socialista Obrer Espanyol
PTGC	Pla Territorial General de Catalunya
PTOP	Departament de Política Territorial i Obres Públiques
PTP	Associació per la Promoció del Transport Públic
PTP	Pla Territorial Parcial

R

R+D	Recerca i Desenvolupament
REE	Red Eléctrica Española
RENFE	Red Nacional de Ferrocarriles Españoles
REPE	Règim Especial de Productors d'Electricitat
RNP	Reserva Natural Parcial

S

SARFA	Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Carretera
SCOT	Societat Catalana d'Ordenació del Territori
SEO	Sociedad Española de Ornitología-Birdlife

T

TABASA	Túnels i Accessos de Barcelona, S.A.
TMB	Transports Metropolitans de Barcelona
TRAMMET	Tramvia Metropolità, S.A.
TSJC	Tribunal Superior de Justícia de Catalunya

U

UAB	Universitat Autònoma de Barcelona
UB	Universitat de Barcelona

UE	Unió Europea
UETE	Universitat d'Estiu de les Terres de l'Ebre
UGT	Unió General de Treballadors
UdG	Universitat de Girona
UdL	Universitat de Lleida
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organisation
UOC	Universitat Oberta de Catalunya
UP	Unió de Pagesos
UPC	Universitat Politècnica de Catalunya
UPF	Universitat Pompeu Fabra
UPTA	Unió per la Terra Alta
URS	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
UTE	Unió Temporal d'Empreses

W

WEBE-38	Workshop on European Battlefields Ebre 1938
WISE	Worlf Information Service on Energy
WWF-ADENA	World Wildlife Foundation-Asociación para la Defensa de la Naturaleza

X

XCT	Xarxa de Custòdia del Territori

Z

ZEPA Zona d'Especial Protecció per a les Aus

ANUARI TERRITORIAL DE CATALUNYA 2003 Abocador de l'Espluga de Francolí • Abocador de Tivissa • Abocador de Vacamorta (Cruïlles) • Abocament de purins • Acord per a un govern catalanista i d'esquerres • Aeròdrom i timoneda d'Alfés • Aeroport de Barcelona (El Prat) • Aeroport de Girona-Costa Brava • Aeroport de Reus • Autovia Horta-Cerdanyola, túnel d'Horta • Autovia N-II i Autopista A-7 a les comarques de Girona • Autovia N-II, tram de la Panadella • Autovia N-260, variant de Castellfollit • Autovia N-340, desdoblament a Tarragona • Autovia Orbital, quart cinturó • Camp de golf i urbanització de Vilanera • Camp de golf Torrebonica • Canal Segarra Garrigues • Carretera B-500 per la Conreria • Carretera N-152 Collada de Toses • Carretera Vic-Olot, Túnel de Bracons • Centrals tèrmiques. Introducció • Central tèrmica a Riba-roja • Central tèrmica a Vandellòs-Hospitalet de l'Infant • Central tèrmica del Port de Barcelona • Centrals tèrmiques de Tarragona • Centrals eòliques. Introducció • Centrals eòliques a l'Alt Empordà • Centrals eòliques a la Serra del Tallat • Centrals eòliques a la Terra Alta • Centrals eòliques al Priorat i el Baix Camp • Centrals eòliques als ports de Barcelona i Tarragona • Centrals eòliques del Coll de l'Alba • Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès • Consorci del Camp de Tarragona • Consorci per a la protecció integral del Delta de l'Ebre, CPIDE • Contaminació atmosfèrica al Camp de Tarragona • Debat Costa Brava • Depuradora del Delta Llobregat • Edició. Aquí No! Els conflictes territorials a Catalunya • Espai d'interés natural, Castell-Cap Roig • Espai obert, Cinc Sènies • Espai obert, entorn del Parc de l'Agulla • Espai obert, Gallecs • Espai obert, Pinya de Rosa • Espai obert, Torre Negra • Estació d'esquí de Vaquèira • Estació d'esquí i urbanització a la vall Fosca • Euroregió de l'Arc Mediterrani • Exposició Hipercatalunya-territoris de recerca • Ferrocarril d'alta velocitat, tram Saragossa-Lleida • Ferrocarril d'alta velocitat, tram dels túnels de la Riba i Montblanc • Ferrocarril d'alta velocitat, Estació del Camp de Tarragona • Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a l'Alt Penedès • Ferrocarril d'alta velocitat, traçat al Baix Llobregat • Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a l'aeroport de Barcelona • Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a Barcelona • Ferrocarril d'alta velocitat, traçat al Vallès • Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a Girona • Ferrocarril d'alta velocitat, Figueres-Perpinyà • Ferrocarril d'alta velocitat, traçat a Figueres • Ferrocarril d'alta velocitat, tram corredor mediterrani • Ferrocarril de rodalies RENFE • Ferrocarril del la Generalitat de Catalunya • Habitatge • Ferrocarril línia Vic-Puigcerdà • Ferrocarrils de Incendi forestal Sant Llorenç Savall • Institut Habitatge, okupació • Incendi forestal Maçanet de la Selva • thermonuclear experimental reactor ITER d'arquitectura avançada de Catalunya IAAC • International ciutats • Llei de mobilitat • Llei de Muntanya • Línia elèctrica de Sentmenat-Bescanó-Baixàs • Llei de grans reglament parcial • Llei, Carta Municipal • Llei d'organització comarcal, modificació • Llei d'Urbanisme, • Metro, Línia 12 • Metro, Línies 3,4,5 i de Barcelona • Lleis de residus • Metro, Línia 9 • Metro, Línia 11 Parc Natural de l'Estany de Banyoles • altres • Parc Fluvial del Besòs • Parc Natural de l'Alt Pirineu • • Parc Zoològic del Vallès • PAUM de Vic Parc Natural del Cap de Creus • Parc Natural del Delta de l'Ebre activitats industrials i turístiques del Camp • Pla director territorial de l'Alt Penedès • Pla director de les mobilitat i d'ordenació de sòls del Maresme de Tarragona • Pla director de la Vall d'Hebron • Pla director de de Barcelona • Pla hidrològic nacional • • Pla director territorial de l'Empordà • Pla estratègic metropolità • Plaça Lesseps • Política Agrària Comuna, Pla territorial parcial del Camp de Tarragona • Plaça de les Glòries de Sant Joan de Vilatorrada • POUM de Reforma • POUM de la Seu d'Urgell • POUM de Salou • POUM Terrassa • Riera d'Arenys, Canalització • Tortosa • POUM de Vilafranca del Penedès • POUM i PAUM de Poblenou • Transformació urbana de la Seminari: Estratègies Territorials • Transformació urbana, 22@ Via • Transformació urbana, barri de Santa façana litoral de Tarragona • Transformació urbana de la Gran Caterina • Transformació urbana, Casernes de Sant Andreu • Transformació urbana, Ciutat de la Justícia • Transformació urbana, Forum 2004 • Tramvia del Baix Llobregat • Tramvia del Besòs • Trobada d'entitats en defensa del territori i Declaració de Figueres • Urbanització a l'Aldea • Urbanització de Cala Banys, Cala Marcona i Sant Quirze • Urbanització de Fluvianàutic • Urbanització del Gorg de Creixell • Urbanització Parc Samà • Xarxa de Custòdia del Territori



Direcció: Juli Esteban, Àlex Tarroja • **Coordinació:** Àlex Tarroja • **Consell de Redacció:** Xavier Boneta, Maria Herrero, Àlex Tarroja • **Equip de redacció:** Josep Báguena, Xavier Boneta, Maria Herrero, Anna Jiménez, David Mongil, Alfons Olmo, Sergi Saladié, Àlex Tarroja, Manuela Tomàs • **Col·laboracions especials:** Jordi Cañas, Margarida Castañer, Jordi Julià, Joan Nogué, Ricard Pié, David Saurí, Josep Vila

SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI

INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS

ISBN 84-7283-746-7

9 788472 837461