

SCOT SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI

ANUARI TERRITORIAL DE CATALUNYA

T 2006

TRANSFORMACIONS - PROJECTES - CONFLICTES



T 2006

ANUARI TERRITORIAL DE CATALUNYA 2006

Direcció
Àlex Tarroja
Margarida Castañer
Montserrat Mercadé

Coordinació
Moisès Jordi (redacció)
Marcela Balliano (edició)
Néstor Cabañas (documentació)

Per contactar amb
l'equip de l'Anuari:
scot@scot.net

Equip de Redacció

			articles
AEV	Albert Barrientos Vilardell	historiador	64, 85, 88, 91, 114
ABR	Anna Borrell Rovira	enginyera de ccp	15, 72, 90, 123
AJF	Anna Jiménez Fernández	geògrafa	11, 12, 27, 69, 177, 178
ARR	Alfons Recio Raja	geògraf	3, 20, 29, 39, 50, 121, 158
ASG	Adolf Sotoca Garcia	arquitecte	160, 162
ATD	Anna Torres Delgado	ambientòloga	156, 164
AUV	Arnau Urgell Vidal	ambientòleg	14, 54, 58, 76, 120, 135, 141, 152, 167
CDB	Cristina Domènech Berenguer	geògrafa	66, 134, 195
ESR	Elisabet Sau Raventós	geògrafa	4, 24, 32, 37, 40, 44, 63, 74, 83, 84, 119, 135, 139, 148
HCG	Helena Cruz Gallisch	geògrafa	5, 46, 130, 132
JBL	Josep Bàguena Latorre	geògraf	103, 104, 105, 146
JBM	Jordi Bosch Meda	arquitecte	75, 82
JCV	Joaquim Carreras Vidal	geògraf	21, 22, 95, 176
JJFR	Joan Josep de la Flor Rigau	geògraf	17, 73, 107, 113, 184
JOS	Jordi Oliver Solà	ambientòleg	18, 57, 111
JRMR	Josep Ramon Mòdol Ratés	geògraf	13, 16, 45, 79, 85, 94, 129, 131, 145,149, 156, 159, 160, 162, 173
JVC	Juli Valdunciel Coll	geògraf	7, 53, 61, 67, 68, 189
LVP	Lorena Vecslir Peri	arquitecta	124, 133, 137, 140
MABG	Miguel Ángel Bartorila	arquitecte	33
MAC	Marta Albes Carbonell	politòloga	142
MBE	Maria Bonet Esteve	geògrafa	70, 187
MCT	Mercè Corretja Torrens	jurista	59
MDD-RCV	Mariana Debat Derna	arquitecta	125, 157, 179
	Román Caraccioto Vera	arquitecte	
MJP	Moisès Jordi Piratella	ambientòleg	28, 36, 38, 79, 112
MPB	Marta Pallarés Blanch	geògrafa	8, 9, 110, 117, 175
MSB	Marta Sánchez Borràs	enginyera de ccp	18, 47, 51, 62, 80, 86, 151
MXA	Maria Xalabarder Aulet	geògrafa	93, 96, 101, 113, 143, 169, 171, 186, 193
NCL	Néstor Cabañas López	geògraf	88, 139
NTB	Núria Terradas Boscà	bibliotecària	81, 102, 144, 155, 161
OCG	Oscar Carracedo Garcia-Villalba	arquitecte	122, 124, 182
PJL	Pablo Juárez Latimer-Knowles	arquitecte	35, 185
PPG	Pilar Paricio Garcia	arquitecta	147, 172, 190
RCN	Rosa Carbó Núñez	socióloga	34, 89, 97, 109, 150, 174, 181, 183, 195, 199, 197
XCN	Xavier Crehuet Niubó	polítòleg	42, 43, 77, 92, 99, 148, 166, 194
XMA	Xavier Matilla Ayala	arquitecte	52, 135, 168
X3EA	X3 Estudis Ambientals		
XBR	Xavier Bascra Roca	ambientòleg i periodista	48, 55, 56, 86, 127, 199
JRL	Jordi Romero-Lengua	ambientòleg	31, 35, 49, 109, 153, 197
XSR	Xavier Sabaté Rotés	ambientòleg	6, 25, 115, 118, 200
MSM	Marc Sogues Marco	ambientòleg	1, 2, 10, 23, 26, 41, 71, 87, 100, 128, 154, 163, 170, 198

Articles d'opinió. Ignasi Aldomà, Jaume Alós, Joan Amorós, Germà Bel, Jordi Borja, Francesc Capella, Manuel Delgado, Juli Esteban, Manel Larrosa, Xavier Llorente, Josep Maria Montaner, Joaquim Sabaté, Pere Sala, Sergi Saladié, Joan Subirats.

Direcció d'art
Jordi Boix

Fotografies
Marta Casas, Àlex Tarroja

Infografia
Montse Ferrés
Col·laboració
Sara Valentini

Maquetació
Maria Garcia

Correcció d'estil i traducció
Anna Jolis

Administració
Núria Fuster

Impressió
Limpergraf, S.L.

L'edició d'aquest llibre és el resultat d'un conveni de col·laboració entre la Societat Catalana d'Ordenació del Territori i la Diputació de Barcelona i els departaments de Política Territorial i Obres Públiques; Medi Ambient i Habitatge; Interior, Relacions Institucionals i Participació; i Governació i Administracions Públiques

Les entitats patrocinadores de l'Anuari Territorial de Catalunya 2006 no es fan responsables dels continguts expressats en aquest llibre, que són responsabilitat dels seus autors

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

Primera edició: novembre de 2007
Tiratge: 2.000 exemplars

ISBN: 978-84-7283-949-6
Dipòsit legal: B-52.059-2007

Són rigurosament 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 la xarxa telemàtica o d'Internet. Les infraccions d'aquests drets estan sotmesos a les sancions establertes per les lleis.

SCOT SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI

ANUARI TERRITORIAL DE CATALUNYA

T 2006

TRANSFORMACIONS - PROJECTES - CONFLICTES

SUMARI

Presentació
Margarida Castanyer

Introducció
ELS MIRATGES DE LA CERTESA?
Joan Subirats

200 TRANSFORMACIONS I PROJECTES TERRITORIALS

Mapa desplegable de localització de les 200 entrades
Llegenda dels pictogrames
Notes metodològiques

1 Abastament d'aigua al Camp de Tarragona 23
2 Abocador de Castellterà 25
3 Abocador de Pujalt 26
4 Abocador del Garraf 28
5 Aeròdrom de Sabadell 30
6 Aeroport de Barcelona (el Prat) 32
7 Aeroport de Girona-Costa Brava 38
8 Aeroport de la Seu d'Urgell 41
9 Aeroport de Lleida (Alguaire) 43
10 Aeroport de Reus 45
11 Autopista AP-7 a les comarques de Girona 47
12 Autopista AP-7 al Camp de Tarragona 49
13 Autovia A-14 Lleida-Viella i túnel de Viella (desdoblament de l'N-230) 51
14 Autovia A-2 a la Selva Marítima 52
15 Autovia A-27 Tarragona-Montblanc (desdoblament de l'N-240) 54
16 Autovia A-68 Alcanyís-litoral (desdoblament de l'N-420) 56
17 Autovia A-7 Altafulla-Vilafranca del Penedès (desdoblament de l'N-340) 57
18 Autovia B-40 Quart cinturó 59
19 Autovia C-13 variant sud de Lleida 61
20 Autovia C-15 eix Diagonal 63
21 Autovia C-16 eix del Llobregat 66
22 Autovia C-58 a Ripollet 67
23 Autovia C-66, C-31 i C-65 anella de les Gavarres 68
24 Camp de golf i urbanització de Vinallop 70
25 Canal Segarra-Garrigues i zones d'especial protecció d'aus 72
26 Canal Xerta-Sénia 77
27 Carretera C-25 eix Transversal (desdoblament) 79
28 Carretera C-37 Vic-Olot pel túnel de Bracons 81
29 Carretera N-260 a Portbou 83
30 Carretera N-II al Maresme 85
31 Catàlegs de paisatge de Catalunya 88
32 Central eòlica de Pontons (Alt Penedès) 90
33 Central eòlica marítima del delta de l'Ebre 92
34 Central Integral de Mercaderies (CIM) del Penedès 94
35 Central tèrmica de Riba-roja d'Ebre 97
36 Centrals eòliques. Introducció 99
37 Centrals eòliques de la Terra Alta 101
38 Centrals eòliques de l'Alt Empordà 103
39 Centrals eòliques de l'Alta Anoia 105
40 Centrals eòliques del Priorat. Acord comarcal 107
41 Centrals nuclears d'Ascó i de Vandellòs 109
42 Centre comercial Hipercor. Ampliació (Girona) 113
43 Centre penitenciari de Figueres 115
44 Centre penitenciari de preventius de Barcelona 117
45 Centre per a la sostenibilitat territorial 118
46 Congrés del Món Rural 119
47 Consorcis del transport: Girona, Lleida i Tarragona 121
48 Contaminació del riu Ebre a Flix 124
49 Decret d'ecoeficiència i nou codi tècnic de l'edificació 126
50 Depuradora de l'Alt Maresme (Pineda de Mar i Santa Susanna) 128
51 Dessaladora de l'àrea metropolitana de Barcelona (el Prat de Llobregat) 130
52 Directrius nacionals de mobilitat 132
53 Espai d'Interès Natural de Pinya de Rosa (Blanes-Lloret) 134
54 Espai d'Interès Natural dels Colls-Miralpeix (el Garraf) 136
55 Espais d'interès natural del delta del Llobregat 138
56 Estació d'esquí i urbanització de Baqueira-Beret 140
57 Estació radiofònica Radio Liberty. Desmantellament (Pals) 142
58 Estacions d'esquí d'Espot, Llesui i Port Ainé (Pallars Sobirà) 144
59 Estatut d'Autonomia de Catalunya. Aspectes territorials 145
60 Ferrocarril Barcelona-Puigcerdà 150
61 Ferrocarril d'Alta Velocitat. Introducció 152
62 Ferrocarril d'Alta Velocitat. Segrià i Garrigues 155
63 Ferrocarril d'Alta Velocitat. Camp de Tarragona 157
64 Ferrocarril d'Alta Velocitat. Alt Penedès 159
65 Ferrocarril d'Alta Velocitat. Aeroport del Prat 161
66 Ferrocarril d'Alta Velocitat. Barcelona 163
67 Ferrocarril d'Alta Velocitat. Selva i Gironès 167
68 Ferrocarril d'Alta Velocitat. Alt Empordà 170
69 Ferrocarril de rodalies 173
70 Ferrocarril de rodalies. Metro del Vallès (Terrassa) 176
71 Ferrocarril del corredor mediterrani 178
72 Ferrocarril Lleida-la Pobla de Segur 184
73 Ferrocarril orbital Vilanova-Mataró 186
74 Ferrocarril transversal de Catalunya 188
75 Habitatge 190
76 Incendi forestal a Vandellòs 196
77 Incendis forestals a l'Empordà 197
78 Incineradora de la Granja d'Escarp 198
79 Línia elèctrica de molt alta tensió Sentmenat-Bescanó-Baixàs 200
80 Llei de creació de l'Agència de la Natura de Catalunya 205
81 Llei de l'obra pública 207
82 Llei del dret a l'habitatge 209
83 Llei del sòl 213
84 Llei d'equipaments comercials de Catalunya 215
85 Llei d'urbanisme. Reglament 217
86 Llei ferroviària de Catalunya 218

87 Magatzem temporal de residus nuclears a Vandellòs 220
88 Manifest per a una nova cultura del territori 222
89 Mesquita de Badalona 227
90 Mesquita de Lleida 229
91 Metro. Línia 9 231
92 Millora urbana de la Gran Via-Llevant (Barcelona) 234
93 Millora urbana de la plaça de les Glòries (Barcelona) 235
94 Millora urbana del barri antic de Lleida 238
95 Millora urbana del barri antic de Valls 241
96 Millora urbana del barri de l'Erm (Manlleu) 243
97 Millora urbana del barri del Camp Clar (Tarragona) 245
98 Millora urbana del barri del Carmel (Barcelona) 247
99 Millora urbana del nucli antic d'Olot 250
100 Millora urbana del Port Vell de Barcelona 252
101 Millora urbana dels barris de la Serra d'en Mena (Badalona i Santa Coloma de Gramenet) 254
102 Ordenança de circulació de vianants i vehicles de la ciutat de Barcelona 256
103 Organització en barris (Barcelona) 258
104 Organització territorial. Debat sobre el model i la divisió territorial 262
105 Organització territorial. Vegueria del Penedès 264
106 Parc Aeroespacial i de Mobilitat de Catalunya (Viladecans) 266
107 Parc Científic i Tecnològic Agroalimentari de Gardeny (Lleida) 268
108 Parc d'Atraccions Tibidabo. Ampliació (Barcelona) 269
109 Parc de Collserola 271
110 Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici 272
111 Parc Natural de les Muntanyes de Prades 273
112 Parc Natural dels Aiguamolls de Pals, el Massís del Montgrí i les Illes Medes 275
113 Passeig marítim de la Platja Llarga de Tarragona 276
114 Peatges a la xarxa viària 278
115 Pla d'infraestructures aeroportuàries 280
116 Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 282
117 Pla director de les estacions d'esquí 286
118 Pla director territorial de la Garrotxa 288
119 Pla director territorial de l'Alt Penedès 290
120 Pla director territorial de l'Empordà 292
121 Pla director urbanístic de la Conca d'Òdena 294
122 Pla director urbanístic de la Serra de Rodes i entorns 298
123 Pla director urbanístic de les colònies del Llobregat 300
124 Pla director urbanístic del Pla de Bages 302
125 Pla d'usos de la muntanya de Montjuïc (Barcelona) 310
126 Pla sectorial de cabals de manteniment 312
127 Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran 314
128 Pla territorial parcial de les Comarques Centrals 316
129 Pla territorial parcial de Ponent 319
130 Pla urbanístic de Can Busquets (Sant Cugat del Vallès) 321
131 Pla urbanístic de la Platja Llarga (Vilanova i La Geltrú) 322
132 Pla urbanístic de l'aiguamoll de Can Poresic (Sant Quirze del Vallès) 324
133 Pla urbanístic de l'Eixample Nord (el Prat de Llobregat) 325
134 Pla urbanístic de les Madrigueres (el Vendrell) 327
135 Pla urbanístic de les Pomeres-Barenys (Salou) 328
136 Pla urbanístic de les Terres Cavades (Tarragona) 331
137 Pla urbanístic de Llevant (Viladecans) 333
138 Pla urbanístic de Ponent (Gavà) 335
139 Pla urbanístic del Pla de Rocacorba (Querol) 337
140 Pla urbanístic dels horts de Salt i Santa Eugènia de Ter (Girona-Salt) 339
141 Pla urbanístic dels Muntanyans (Torredembarra) 341
142 Pla urbanístic del Graell (Vic) 343
143 Pla urbanístic Porta de Barcelona-CAUFEC (Esplugues de Llobregat) 344
144 Plans de mobilitat als polígons industrials del Vallès 345
145 Pla d'ordenació urbanística plurimunicipal de la Segarra 347
146 Plans territorials parcials. Model socioeconòmic 349
147 Plans urbanístics de Mataró 353
148 Plans urbanístics de Port Aventura (Vila-seca i Salou) 355
149 Planta de compostatge de Maldà 357
150 Planta de tractament de residus Ecoparc (els Hostalets de Pierola) 359
151 Plataforma logística intermodal Logis-Ebre (l'Aldea) 361
152 Platges de Barcelona. Regeneració 363
153 Platges del Maresme. Regeneració 365
154 Port de Barcelona 367
155 Port de Tarragona 370
156 POUM d'Almacelles 372
157 POUM d'Argentona 374
158 POUM de Castelló d'Empúries 376
159 POUM de Cervera 378
160 POUM de Deltebre 381
161 POUM de Granollers 383
162 POUM de les Borges del Camp 385
163 POUM de Mont-roig del Camp 387
164 POUM de Palafrugell 389
165 POUM de Palau-solità i Plegamans 390
166 POUM de Ponqueres 393
167 POUM de Ripoll 395
168 POUM de Rubí 397
169 POUM de Sant Julià de Ramis 399
170 POUM de Santa Cristina d'Aro 401
171 POUM de Tarragona 403
172 POUM de Tortosa 405
173 Presa del congost de Mont-rebei (Sant Esteve de la Sarga) 407
174 Programa de barris i àrees urbanes d'atenció especial 409
175 Reintroducció de l'ós i retorn del llop al Pirineu i a la Vall d'Aran 412
176 Riera d'Arenys. Canalització 414
177 Tramvia del Besòs 415
178 Tramvia del Camp de Tarragona 417
179 Transformació urbana de Can Batlló (Barcelona) 419

180 Transformació urbana de Can Ricart (Barcelona) 421
181 Transformació urbana de Can Zam (Santa Coloma de Gramenet) 423
182 Transformació urbana de Diagonal Mar, Zona Fòrum i Llevant (Barcelona) 425
183 Transformació urbana de la façana marítima de Sant Adrià de Besòs 427
184 Transformació urbana de la façana marítima de Tarragona 429
185 Transformació urbana de la Gran Via (l'Hospitalet de Llobregat) 430
186 Transformació urbana de la Marina-Zona Franca (Barcelona) 433
187 Transformació urbana de la Verneda-Torrent de l'Estadella (Barcelona) 435
188 Transformació urbana de l'avinguda de la Nova Estació (Figueres) 436
189 Transformació urbana de l'entorn del Camp Nou (Barcelona) 438
190 Transformació urbana de Sant Andreu-Sagrera (Barcelona) 440
191 Transformació urbana del barri del Gorg (Badalona) 442
192 Transformació urbana de Poblenou i 22@ (Barcelona) 445
193 Transformació urbana del Pou de la Figuera (Barcelona) 448
194 Urbanització Club Méditerranée (Cadaqués) 452
195 Urbanització de baixa densitat. Inseguretat ciutadana 453
196 Via Verda del Vallès 456
197 Vial de la cornisa Pallejà-Montcada 458
198 Workshop Convenció Europea del Paisatge (Girona) 459
199 Xarxa Natura 2000 463
200 Zona d'especial protecció d'aus dels Plans de la Unilla (Almenar) 468

ARTICLES D'OPINIÓ

Aeroport: les claus. 37
Germà Bel
Les propostes del Manifest de Vallbona 75
Ignasi Aldomà
Des de la Catalunya condemnada... 112
Paco Capella i Sergi Saladié
El projecte FERRMED 180
Joan Amorós
L'any de l'habitatge 194
Joan Subirats
El primer pas cap a un model energètic sostenible: La Gestió De La Demanda 203
Xavier Llovente
Moviments per un habitatge digne 211
Josep Maria Montaner
Manifest per una nova cultura del territori 223
Col·legi de Geògrafs, Associació de Geògrafs Espanyols, Societat Catalana de Geografia
A la recerca del barri perdut 260
Jordi Borja
Meravelles del PITC 284
Manel Larrosa
Instruments i mètodes per a projectar el territori en temps d'incertesa 306
Joaquim Sabaté
Els plans territorials ja són aquí 351
Juli Esteban
El 'forat de la vergonya' 450
Manuel Delgado
Catalunya = paisatge 461
Pere Sala
Xarxa Natura, on és la interlocució?? 467
Jaume Albs

ÍNDEXS ALFABÈTICS

Índex de topònims 473
Índex d'antropònims 482
Índex d'institucions i associacions 487
Índex d'acrònims 496
Índex de mitjans de comunicació 500

Agraïments 503

Presentació

Margarida Castañer
Presidenta de la Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT)

L'SCOT publica de nou *l'Anuari Territorial de Catalunya*. Recordem, una vegada més, que *l'Anuari* té per objectiu oferir una eina de consulta que permeti aprofundir en el coneixement de les transformacions, dels projectes i dels conflictes territorials que han tingut lloc a Catalunya al llarg de l'any. A més pretenem que *l'Anuari* es converteixi en una eina útil per la nova "Cultura de Territori" que diferents professionals i entitats intenten difondre i posar en pràctica

La continuïtat en el temps i la rigorositat en la realització i edició de l'Anuari ens permet presentar-vos tres novetats, que si bé han estat importants per la confecció del present *Anuari* són un puntal per encarar la continuïtat i ampliació del projecte en un futur.

D'una banda, el projecte –responsabilitat en la gestació, redacció i edició de la Societat Catalana d'Ordenació del Territori– ha aconseguit augmentar el conjunt de institucions implicades en la seva realització. Així el treball que teniu a les mans ha estat possible gràcies a l'existència d'un conveni de col·laboració entre la Diputació de Barcelona, l'Institut d'Estudis Catalans i els Departaments de Política Territorial i Obres Públiques, el de Relacions Institucionals i Participació, el de Medi Ambient i Habitatge i el de Governació i Administracions Públiques de la Generalitat de Catalunya. A tots ells volem agrair la seva col·laboració.

En segon lloc, la presentació de *l'Anuari 2006* coincideix amb la presentació del *WEB de l'Anuari Territorial de Catalunya*. Una eina de fàcil consulta per analitzar i entendre l'evolució de les transformacions del territori a Catalunya. Una eina que ens permetrà consultar cada un dels temes tractats any a any, de manera evolutiva al llarg del temps i a partir de la seva localització en el territori.

Per últim, destacar que amb la realització de l'Anuari 2006 s'ha consolidat un equip estable de professionals en la direcció i coordinació que avui ja estan treballant en l'Anuari 2007. A més, com cada edició, hem comptat amb un equip ampli de redactors, tots ells professionals provinents de diferents disciplines vinculades amb el territori. A tots ells volem agrair la seva dedicació i rigurositat en l'anàlisi dels temes.

Octubre 2007

Introducció

ELS MIRATGES DE LA CERTESA?. Polítiques d'intervenció en el territori i processos democràtics

Joan Subirats[1]

L'estudi del territori és cada cop més un espai d'intervenció, acció i reflexió plural i divers. S'hi barregen moltes expectatives, projectes, disciplines, institucions, actors i, també, perspectives temporals divergents. Hi ha qui defensa un "urbanisme veloç" (Vicente Guallart, El País, 18 d'agost, 2007, p.11), mentre que altres busquen respostes en l'anar a poc a poc (slow cities). Uns segueixen confiant en la capacitat de planificar dels experts, mentre que altres recorden que les experteses son també plurals i que més que trobar la resposta "adequada", cal trobar la millor entre les que resultin socialment i tècnicament possibles. Creixen els problemes i les tensions en uns territoris sobrecarregats de realitats i de perspectives, mentre que amb la mateixa intensitat decreix la confiança de la gent en relació a les institucions que tenen les competències legals per intervenir. Molts cops, tanta complexitat i incertesa, porta a alguns a blasmar als que governen i als que "ho emboliquen tot", per acabar ells mateixos fent propostes que aparentment són simples, o revestides de "sentit comú", però que també ensopeguen tan simplement com han estat formulades.

En aquestes notes, voldria recórrer esquemàticament (i de ben segur, esbiaixadament) quines han estat les lògiques imperants en la intervenció territorial[2], i com aquestes lògiques s'han vist creixentment discutides des del moment en que s'han anat diversificant els actors i les demandes que transporten, així com també s'han anat multiplicant les esferes i les perspectives des de les que es projecten les voluntats d'intervenir en cadascun dels espais territorials. Partim de la hipòtesi que s'han anat substituint les tradicionals fronteres entre territoris, entre els estatuts competencials dels actors institucionals que malden per ser-hi, entre delimitacions competencials aparentment complertes i rígides, per dinàmiques i processos més centrats en les capacitats dels diferents actors per fer progressar els seus projectes i estratègies des de posicions que van guanyant-se via l'exercici simultani d'influència, d'articulació dels recursos que es posen en joc i de les complicitats que es van guanyant. En aquest escenari, la capacitat de planificar territorialment, d'intervenir des de posicions basades estrictament en la jerarquia o posició institucional dels poders públics o des de la hipotètica superioritat de l'expertesa tècnica, resulten insuficients i acaben generant notables frustracions i situacions de bloqueig que no afavoreixen a ningú. Defensarem doncs aquí, visions més "soft", pautes d'intervenció més centrades en la capacitat de generar visions i projectes compartits, potser no del tot "canòniques" tècnicament, però potser també més viables socialment.

1. DIFERENTS PERSPECTIVES EN RELACIÓ ALS PROBLEMES PÚBLICS I LES PERSPECTIVES D'INTERVENCIÓ

Una visió tradicional de l'actuació dels poders públics parteix de la hipòtesi que les polítiques públiques són el resultat objectiu de la combinació de la voluntat política d'intervenir i de la selecció de l'alternativa d'acció més eficaç i eficient entre totes les possibles, en relació al problema de caràcter col·lectiu plantejat i que ha generat aquesta política. Normalment es considera que cada política o intervenció des dels poders públics hauria de respondre a una doble lògica: especialització i territori. Des d'aquesta perspectiva, cada intervenció s'adreçaria a un problema específic, i per tant requeriria una visió especialitzada (sanitària, educativa, d'habitatge, de creació d'infraestructures,...), i es faria des de la posició jeràrquica i competencial que cada institució pública tindria en el territori on ha sorgit el problema i on s'hauria de desenvolupar l'actuació. I el cert és que, almenys aparentment i formalment, les institucions públiques i les polítiques que porten a la pràctica responen a aquests principis.

Tenim a Catalunya, un organigrama institucional ordenat per l'abast territorial que cada instància governamental ostenta. El conjunt de Catalunya seria competència de la Generalitat, i cada govern local intervé en la seva demarcació territorial, amb presència també d'altres instàncies de poder local com són les diputacions (límits provincials), i els consells comarcals (mapa de comarques)[3]. I en aquest escenari trobem també intervencions directes del govern de l'Estat i de l'administració central, amb presència més aviat indirecta i regulatòria de les institucions europees. I a cada territori intervenen de manera especialitzada les diferents instàncies governamentals a partir de les delimitacions competencials es-

tablertes. A la pràctica però, tot plegat funciona de manera molt més barrejada i redundant. En un mateix territori hi "plouen" programes i actuacions de les diferents instàncies governamentals, de manera que, per exemple, una ciutat pot decidir-se a descentralitzar serveis als barris, al mateix moment que pateix la restricció pressupostària que estava prevista per revitalitzar un espai de la ciutat, simultàniament anuncien des de l'administració central que li donaran nous recursos per un programa de creació de llocs de treball, i la Generalitat estableix una norma per la que haurà de posar en marxa un nou sistema de recollida centralitzada de residus sanitaris, complint així una regulació europea. Les lògiques de intervenció no tenen perquè coincidir, però cada instància governamental parteix d'una agenda pròpia, i d'una presumpció de certesa tant tècnica com legal que estaria al darrera de cada decisió.

Tot plegat, malgrat partir d'aquesta presumpció de certesa, de racionalitat i d'intervenció reglada i ordenada, acaba generant en el territori la sensació de descoordinació i desordre, o fins i tot, de que "el que un fa, l'altre ho espatlla". Els experts treballen en una perspectiva racional i de planificació, i es troben en que a l'hora de la veritat, tot sembla complicar-se per la interacció intergovernamental, que "contamina", dificulta o atura la posta en pràctica final del que estava previst. Per altra banda, fins ara només hem esmentat els actors institucionals, però hem de tenir en compte que, a més a més de les institucions, en el territori hi trobem molts altres actors, molts altres interessos, moltes altres perspectives d'intervenció o de no intervenció. Tot plegat genera complexitat, quan en canvi, molts cops, la perspectiva de cada intervenció és simple o "única", al ser feta des de la lògica ja esmentada de territorialització i especialització. Es treballa i es planifica des de la certesa, però la realitat interinstitucional i social situa la posta en pràctica de les decisions en la incertesa i la negociació. I el curiós, és que malgrat això passa una vegada i una altra, els procediments de planificació persisteixen en els punts de partida ja esmentats.

En l'anàlisi de polítiques públiques es fa servir sovint un esquema que permet situar i diferenciar les polítiques públiques atenent al grau de certesa existent sobre els objectius a assolir i els mitjans o la tecnologia adequada per aconseguir-los (figura 1). Podríem doncs distingir entre objectius compartits o no, i entre el grau de coneixement i de confiança (eficàcia) dels instruments tècnics a disposició.

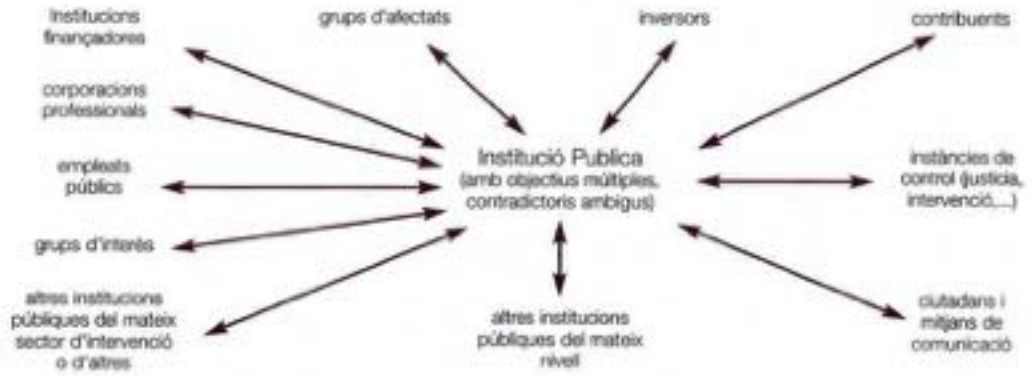
Figura 1. Problemes públics i polítiques de resposta

	Objectius	
	Clars, compartits	*Poc clars, no compartits*
Instruments, mitjans		
Coneguts	A	C
No coneguts	B	D

Font: adaptació de Thompson, J.D.-Tuden,A., *Comparative Studies in Administration*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 1959

De manera habitual, es tendeix a considerar que la millor situació és la que expressa la casella A, i tàcitament es procedeix, molts cops, com si aquest fos el punt de partida més natural. Així, molts cops, la lògica planificadora de l'administració, al partir d'una posició normativament jeràrquica, posseïdora d'un tradicional monopoli de la defensa dels interessos generals, i des de la seguretat que aparentment dóna la delimitació territorial i especialitzada ja esmentada, se situa "tècnicament" en aquesta situació d' "objectius acordats" i "mitjans tècnics coneguts". Però, com ja hem dit, les coses no acaben de funcionar així.

Figura 2. Relacions amb l'entorn de la institució pública amb capacitat d'intervenció en el territori



Font: elaboració pròpia

A la figura 2, hem tractat de situar un conjunt (segurament incomplert) d'actors i instàncies que són presents en l'escenari en el que es desenvolupa la capacitat d'intervenció en el territori d'una institució pública. En la majoria de casos, aquesta voluntat d'intervenció, basada potser en una primera hipòtesi d'actuació que partia d'objectius ben estructurats i de mitjans i instruments tècnics ben coneguts i provats, haurà de sotmetre's al "foc creuat" dels altres operadors públics i no públics presents en l'escenari, tots els amb altres interessos, visions del problema i propostes d'intervenció segurament molt diferents[4]. La interdependència de cada institució pública respecte d'aquesta constel·lació d'actors és força evident, i a més a més, cada escenari o àmbit d'actuació afecta i és afectat per altres àmbits i escenaris on aquesta situació també es dóna. Tot plegat és força conegut i no estem descobrint cap secret. Però, malgrat tot, sorprèn la constant sensació de que "les coses no es fan com caldria fer-les", "tot és massa complicat", i que "cal racionalitzar la intervenció pública en el territori". Som conscients de que cal sempre ajustar les perspectives dels diferents actors i que acabarem amb decisions i vies d'acció que no són les que haviem imaginat des del despatx, a partir del procés de diagnosi, de la selecció d'alternatives i de l'operacionalització del procés a seguir, però ens resistim a acceptar-ho com la "normalitat" democràtica, sinó com una mena de constant interferència entre la racionalitat desitjable i un resultat poc engrescador fruit del neguitós i confús aiguabarreig d'un escenari massa ple d'interessos i actors.

2. MÉS ENLLÀ DE LES CERTESES I ELS DESENGANYS

Pel que entenem, els problemes amb que normalment s'enfronten les institucions públiques no accepten una aproximació basada només en la certesa tècnica. Però, com ja hem dit, les administracions acostumen a treballar des de la hipòtesi de la certesa. I aquest és un fet que encara és més punyent quan parlem d'intervencions en el territori. El territori és un gran contenidor en el que la confusió i densitat d'interessos, quasi sempre contradictoris, les xarxes d'actors de tota condició, les expectatives d'intervenció molts pocs cops harmònica dels diferents operadors públics i privats, o les redundàncies i solapaments de competències i controls d'uns i altres es fa molt visible.

No convé caure en el desengany o la passivitat quan, com bé veiem any rera any en l'"Anuari Territorial de Catalunya" que ara m'ha tocat prologar, les necessitats són grans, les passions moltes i les expectatives molt altes. El que convé és anar aprenent tots plegats com aconseguir portar endavant les intervencions en el territori amb els criteris de qualitat tècnica que siguin adequats, però també amb la capacitat d'escoltar i aprendre dels neguits, coneixements i perspectives dels diferents actors presents en aquell escenari. Per avançar en aquesta línia: què ens falta més?, la tecnologia disponible?, la manca de coneixements de la gent?, una mala definició d'objectius?, la incapacitat dels polítics per decidir adequadament?, ...

Moltes de les aproximacions "racionals" a la producció de decisions públiques, acostumen a fallar, al no entendre que el que segurament és l'essència del procés és el debat de idees que els diferents actors i protagonistes de la comunitat política on es desenvolupen les decisions, transporten i defensen. El que mobilitza la gent és el compartir visions, maneres de veure els problemes i les vies de sortida. Cada idea és un conjunt d'arguments que, en relació al problema plantejat, expressa una concepció del món. I, com bé sabem, les idees estan en el cor de del conflicte polític. Les decisions públiques són doncs el terreny en el que s'enfronten els diferents punts de vista, criteris, i definicions de problema dels respectius actors i grups implicats. Tenim per tant objectius, tenim problemes, tenim discrepàncies entre objectius i realitat, i tractem de trobar una alternativa que redueixi o fins i tot acabi amb les discrepàncies. Com bé sabem, a la pràctica aquest esquema no funciona tant ordenadament. Molts cops es veu primer el problema, es busquen solucions i acaben definint-se objectius. O fins i tot, a vegades es té primer la solució i es busca el problema on aplicar-la. Però, la perspectiva que proposem ordena aquesta confusa realitat, i ens permet aprendre de les experiències passades, sense falses expectatives de racionalitat general. És més important entendre la lògica del joc que es desenvolupa en cada cas, que aplicar de manera estandarditzada un repertori de solucions prèviament establert.

Des del nostre punt de vista, la unitat d'anàlisis és la comunitat, el conjunt de persones i col·lectius que trobem en un determinat territori. La motivació per l'actuació pública és l'interès comú (i els interessos particulars, també presents). Les claus dels conflictes acostumen a situar-se en el contrast entre els interessos de cada actor, i els interessos comuns (definits col·lectivament a partir de concepcions compartides del problema). La lògica de la mobilització col·lectiva és tant la cooperació com la competència entre actors i persones. Cada actor busca defensar el seu propi interès, però també els interessos comuns, i es mou per tant en terrenys que exigeixen lleialtat entre aquestes persones i actors, per tal que es garanteixin les decisions assumides col·lectivament. La informació de que es disposa per decidir, és molts cops ambigua, incompleta, plena d'esbiaixos, i fins i tot estratègicament manipulada. Les bases del canvi són les idees, la persuasió, les aliances entre actors. I lògicament, la voluntat d'exercir poder, d'aconseguir el propi benestar i el benestar col·lectiu. Aquest conjunt de criteris conceptuals, són ben diferents dels que tots coneixem en relació a com es pressuposa que funciona el mercat, o com l'ordre jurídic formal ens presenta els processos decisionals.

Des de la perspectiva aquí adoptada, entenc que la definició del problema que dóna lloc o desencadena la política és una fase crucial. No podem confondre el definir un problema present en un territori amb la simple descripció d'una situació que no ens agrada i que es desitja canviar. Fa uns quants anys, el magatzematge dels residus urbans i domèstics d'una determinada contrada del país, no suposava un "problema públic", en el sentit que cada ajuntament s'espavilava per desfer-se'n. Era simplement "un efecte no desitjat del consum", que havia anat creixent a mesura que la gent aprofitava menys les deixalles, i que creixia l'ús dels embalatges i contenidors no reciclables. En un camp molt diferent, hem de recordar que també, fins fa uns quants anys, temes com les pensions de les persones

o la regulació de les adopcions de nens no es consideraven temes mereixedors de la intervenció pública. En la nostra actual forma d'entendre la societat, els poders públics han d'actuar de manera diferent a com ho feien en relació a les deixalles urbanes, ja que normativament es considera la defensa del medi ambient i la seva sostenibilitat com un tema prioritari i que requereix una especial protecció. Però, si ens limitem a assenyalar la distància que existeix entre el que hauria de ser (eliminació dels residus no reciclables) i el que és (tones de rebuig no reciclable), això no ens ajuda a definir la política a seguir. Una política necessita una definició de problema més operativa, que d'alguna manera indiqui el camí a recórrer entre la situació de partida no desitjada, i una situació que sense ser l'òptima (el no problema) sigui clarament millor que l'originària. Tampoc podem simplement assenyalar que seria convenient, des d'un punt de vista sanitari o de convivència col·lectiva, que s'acabés amb l'ús de substàncies tòxiques com el tabac. La realitat ens indica que molts ciutadans consideren com natural i propi de la seva llibertat d'elecció el seu consum. Les polítiques que s'han impulsat per a reduir i tendencialment eliminar aquest consum, han partit no tant del desitjable, com des del que era en aquell moment possible. La qüestió clau és sempre com definir i impulsar polítiques i mesures que vagin en el sentit desitjat i que apleguin el màxim consens social per tal de fer-les viables, ampliant els individus i grups socials conscients del que cal fer, i reduint i restringint la capacitat de maniobra i d'aliança dels actors que tracten de mantenir les coses tal com són.

Si seguim amb l'exemple dels residus domèstics, la cosa es complica quan ens adonem que cada actor implicat en la situació indesitjada d'abocadors no controlats, té definicions del problema diferents i contradictòries. Uns opinen que el problema principal és la forma com les empreses produeixen i ofereixen els seus productes, i que és absurd treballar només "al final de la canonada" i no dedicar-se en origen al tema. Altres creuen que el tema central és la poca sensibilitat i educació ambiental de la gent, que no col·labora en la reducció d'aquesta mena de rebuig. Altres entenen que és l'administració la principal responsable, ja que hauria simplement de prohibir certs productes i obligar a tothom a seguir la norma establerta. Des de visions diferents, hi ha qui creu que és la recollida de residus la que genera problemes, ja que si és fes la recollida porta a porta i diferenciant tipus de residus, les coses anirien millor. També hi ha aquells que defensen que el que calen són incentius i desincentius econòmics per aconseguir canvis en la indústria i en l'actuació de la gent, gravant especialment aquells productes més perillosos o distorsionadors, o fent pagar més als ciutadans que més residus generen...

En el moment de decidir què fer, el decisor de la política sap amb quins recursos compte, i per molt que sàpiga que existeixen moltes causes i elements que conflueixen en el cas, acaba per definir el problema des de les limitacions en les quals opera, i des de la consciència de la capacitat d'influència i pressió de la resta d'actors que envolten l'escenari de la producció de residus. I això li pot dur a una concepció restringida del problema, com és la recollida selectiva i el magatzematge dels residus no reciclables. Així desplega contenidors, normes de reciclatge, crea plantes de triatge i ecoparks, i busca emplaçaments per dipòsits controlats tot i que sigui conscient dels molts altres elements que convergeixen en la situació. En molts casos, aquests altres elements depenen d'altres esferes de govern, i també de departaments o agències especialitzades. Per exemple, per eliminar o reduir decisivament la gran quantitat d'envasos d'aigua de boca que es generen, caldria aconseguir que les autoritats corresponents treballin per millorar-ne la qualitat organolèptica i reduir així la seva compra. Però, tots som conscients que molta gent es guanya la vida en activitats mediambientalment inadequades, i que la gent vol respecte i cura del medi ambient, però també vol llocs de treball, vol aprofitar les facilitats en el consum, i costa entendre com "una millora" anar a buscar el pa amb una bossa, o optar pels envasos de vidre i el seu retorn en comptes de les llaunes.

En l'escenari de les polítiques públiques, podríem afirmar que el que s'acabi fent o no fent no ha de ser considerat moltes vegades com la solució racional o òptima, sinó simplement com la definició de problema que ha resultat triomfant en el debat públic entre actors i les seves definicions de problema. Aquesta decisió tampoc indica un final del debat, ja que els actors "perdedors" tractaran d'evitar que la decisió adoptada oficialment s'executi en la pràctica, o faran campanya per a demostrar que aquesta opció és errònia i aconseguir que es revisi. Des de la perspectiva de l'anàlisi de polítiques no es considera que la llista de problemes que la gent considera més urgents, o que figuren en l'agenda dels poders públics, siguin necessàriament els més peremptoris o greus. Es considera que cada actor tracta d'impulsar els seus punts de vista, i pressiona perquè un tema sigui objecte d'atenció (o al contrari, tracta d'evitar que sigui percebut com problema per la població). Moltes vegades s'utilitza o es genera el que, en l'argot del *policy analysis*, s'anomena com una finestra d'oportunitat: s'aprofita que es donen a conèixer i tenen publicitat uns fets que van en la línia desitjada, i es presenten alternatives que poden ser positives per a aquest actor o conjunt d'actors. Pot així mateix crear-se aquesta finestra. Recordem la curosa preparació de la mort del paràplègic Ramón Sampedro per part dels partidaris d'una regulació immediata de l'eutanàsia, per a desencadenar un debat social sobre el tema. A vegades, la concatenació de problemes i notícies sobre un àmbit d'intervenció de les polítiques públiques s'aprofita per presentar alternatives que estaven "a punt" des de feia temps, i si aquesta "finestra d'oportunitat" és recollida per algun "emprenedor" polític, pot produir-se un canvi significatiu en les polítiques. Es tracta d'una associació de fets que possibilita l'oportunitat: a partir d'ells es planteja una nova possibilitat perquè s'adoptin decisions. I aquesta oportunitat pot o no ser aprofitada pels actors que tracten d'impulsar la seva resolució, mentre que tractarà de ser bloquejada per part de qui consideren lesius als seus interessos una modificació de la situació[5].

Cal saber relacionar millor els problemes i les polítiques de resposta amb els polítics i amb les instàncies i els recursos de poder. Tota la teorització que s'ha fet de la formació de l'agenda d'intervenció dels poders públics, ens parla de la necessitat de connectar adequadament la voluntat política d'actuar d'alguna institució, una solu-

ció (sorgida del debat existent de com resoldre una situació problemàtica) i un problema (és a dir, un tema que per les raons que sigui ha irromput en l'agenda social, és a dir en allò que en aquell precís moment atreu les mirades del la gent i dels mitjans de comunicació). Una bona idea en un mal moment no serveix de gran cosa. La lògica democràtica exigeix als polítics, com expressió de la legitimitat social que la seva representativitat els atorga, que estiguin molt més interessats en trobar solucions socialment possibles, que no pas tècnicament immillorables.

3. COM FER ACTUACIONS EN EL TERRITORI ASSUMINT LA INCERTESA I BUSCANT ALTERNATIVES POSSIBLES ?

Segurament, la millor manera d'enfocar les perspectives de canvi en les intervencions en el territori, seria partir d'un cert escepticisme. La manera de respondre a la complexitat d'actors, perspectives i interessos presents en el territori, no és incrementant les especialitzacions i les fragmentacions. L'especialització crea pseudocertesa. Si diseccionem el problema en diferents components i demanes a diferents especialistes que cerquin alternatives, o davant d'un escenari massa atapeït d'actors, decideixes reunir-los per separat per mirar de desencallar el tema, aparentment estaràs avançant, però al final et trobaràs amb l'inconvenient no menor, d'ensamblar perspectives, aproximacions i interessos, sense haver construit espais comuns d'interacció que facin adonar de la complexitat general del tema. Com treballar des de la variabilitat i la complexitat?. Segurament només es pot fer incorporant els principis de la descentralització, de la redundància i del reconeixement de la diversitat. Cadascun d'aquests elements ens hauria de donar més capacitat d'acceptació de la variabilitat que forçosament acompanya cada procés específic d'intervenció en el territori. La descentralització ens dóna més capacitat de resposta a situacions específiques. La redundància evita la idea que només hi ha una manera correcta de fer les coses, i genera controls creuats d'actors i propostes. I la diversitat ens proporciona més opcions i més espai per decidir. D'alguna manera, aquesta via ens "vacuna" contra la incertesa, ja que de fet incorpora aquesta incertesa en el propi procés decisional. Ens fa partir d'un cert escepticisme sobre l'existència de solucions possibles, però, en canvi, ens assegura que aquestes alternatives sorgeixin. Per altra banda, comporta la incorporació de les dinàmiques participatives en els processos decisionals. Encoratja la multiplicitat d'aproximacions, respecta les diferències, i usa el conflicte com a mecanisme d'innovació en els processos decisionals públics. L'acumulació d'experiències i la seva sistematització, ens ajuda també a aprendre fent, encoratjant respostes que s'adaptin a circumstàncies canviants.

Tot el que anem dient no implica que no es pugui planificar des dels poders públics, o que no es pugui treballar en buscar mitjans tècnics que es considerin adequats per determinades intervencions en el territori. Planificació i descentralització, o planificació i participació, no tenen per què ser vistos com contradictoris. Els poders públics han d'exercir les seves responsabilitats que sorgeixen de la legitimitat general que els hi segueixen conferint els mecanismes de democràcia representativa. Però la proximitat i la participació poden ser instruments molt poderosos per millorar tant el procés, com els continguts o els resultats de la intervenció a implementar.

S'ha discutit molt a Catalunya sobre l'anomenada "cultura del no". I s'ha volgut estigmatitzar d'aquesta manera a aquells que defensaven els seus punts de vista, les seves concepcions sobre que calia entendre com "desenvolupament territorial", el seu rebuig a decisions que entenien preses sense cap consideració pels escenaris i els contextos locals, com persones "negatives", o només defensores dels interessos particulars quan el que estava en joc eren els interessos generals. I, en canvi, el que molts cops trobem són incomprensions locals enfront a decisions vistes com prepotents, jeràrquiques, tecnocràtiques i indiferents en relació a les realitats locals. Quan es parla de passar de l'"aquí no" a l'"allí sí", es vol posar de relleu que és possible trobar maneres de intervenir en el territori que respectin les atribucions i els rols dels poders públics legitimats per intervenir, i les idees, valors i percepcions dels actors que viuen i treballen en aquell territori, i que se l'estimen i el senten seu. I que, en definitiva, aquesta interacció no ha de ser vista com una nosa més d'un procés ja de per si complicat, sinó una oportunitat de millora i de garantia en relació a la posterior implementació de les decisions que s'assoleixin. En aquest sentit, la creixent interacció dels moviments en defensa del territori i nuclis de professionals i experts, ha anat bastint una capacitat propositiva de la que ja tenim prova a molts punts del país i que en bona part està darrera del que ja s'anomena "una nova cultura del territori"[1]. Per altra banda, des de la mateixa Generalitat, i des de la seva Direcció general de participació ciutadana, s'ha impulsat un debat i una reflexió força acurada sobre el paper de la participació, les seves avantatges i els seus límits, en la planificació territorial, i s'ha incorporat com a cas d'estudi el polèmic tema del Pla d'equipaments penitenciaris on es planteja l'emplaçament de presons a diversos llocs del país. El text ens mostra com els processos participatius impulsats han anat aconseguint dinàmiques que sense evitar el conflicte, l'han canalitzat i han afavorit la incorporació d'aportacions positives al propi Pla i en les dinàmiques endegades a cada territori afectat[2].

Si recuperem la figura amb la que començàvem aquestes reflexions, i tractem de veure'n noves perspectives a partir del que ja hem comentat (Figura 2), podem trobar diferents situacions que poden requerir més o menys dosis d'obertura i de dinàmiques d'implicació social en els processos d'intervenció en el territori.

No tenim aquí espai suficient per desenvolupar cadascuna d'aquestes situacions, però és fàcil constatar que cada cop són menys freqüents les situacions en que existeixi un gran consens sobre els objectius a assolir mitjançant les accions a emprendre (entre d'altres coses, sabem que existeixen marcs cognitius molt diferents en relació a què s'ha d'entendre com desenvolupament i creixement...). I la pròpia dinàmica d'avenç del coneixement i de concepció pluralista del mateix, tendeix també a no acceptar fàcilment els instruments tècnics o els mitjans a emprar com elements exempts de debat. Això no vol dir que sempre estem en la casella "no acord en els objectius, no acord en els mitjans", però si que és cert que la freqüència amb que ens hi trobem és notable. En aquests casos, cal trobar un cert "ordre" en la línia de trobar de quin problema parlem,

Figura 2. Tipus de problemes públics i situacions de planificació i intervenció en el territori

	Objectius	
	Clars, compartits	*Poc clars, no compartits*
Instruments, mitjans		
Coneguts	Plans estandaritzats, previsibles, aproximacions "d'expert"	Aproximacions facilitadores, negociadores
No coneguts	Processos innovadors, pragmàtics, experimentals	Aprenentatge social, construcció col·lectiva de problemes i solucionsD

Font: elaboració pròpia a partir de Thompson, J.D.-Tuden,A., *Comparative Studies in Administration*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 1959

i aquesta serà la primera tasca del planificador. I aquest procés pot anar portant cap a un espai molt més gestionable, com és el de "acord en els objectius, mitjans no coneguts". Podríem fins i tot no estar d'acord del tot amb la definició del problema, ja que això podria implicar un debat sobre valors i idees que acabaria potser convertint-se en paralitzant, però sí es pot avançar en les opcions que tenim per millorar la situació de partida de manera compartida.

Podem doncs planificar les intervencions en el territori, des de les posicions i rols que tenen la legitimitat per fer-ho, explicitant els punts de partida, i acceptant la variabilitat i la incertesa com elements naturals propis de societats plurals que accepten el conflicte com una palanca de canvi i no com una nosa paralitzadora. I per això cal acostar-se a les variables territorials, des del màxim consens possible amb entitats i grups que tinguin visions globals del territori i acceptant que a cada lloc concret i en cada perspectiva d'intervenció s'hi entrecreuen moltes instàncies dels diferents governs, i que per tant, com ja hem dit, cal evitar visions segmentades i jeràrquiques[8].

4. A TALL DE CONCLUSIÓ. LA INTERVENCIÓ EN EL TERRITORI COM A PROCÉS POLÍTIC

Els elements de fons que han guiat els meus comentaris fins aquí son relativament simples. Des del meu punt de vista, tot procés d'intervenció pública, tota política pública és, bàsicament, un procés polític. Procés que té com a base el trobar formes de racionalitat col·lectiva que ens permetin actuar en un marc que per definició és plural, conflictiu i ple de diferents idees sobre el que cal fer davant de cada situació social que requereix resposta. Per entendre com funciona l'acció pública cal entendre com funciona la dinàmica política (no confondre amb la dinàmica institucional). Els decisors públics es veuen obligats a moure's i trobar sortida als problemes en l'escenari social, i no poden ni volen limitar-se a actuar en l'espai científic o tecnològic. Busquen, busquem, formes d'acció col·lectiva que siguin el més legítimes possibles, i això ens obliga a sortir de l'aparent comoditat de les certeses predeterminades, per anar construint combinacions viables d'anàlisi i conviccions socialment compartides.

De fet, així funcionen les coses ara i aquí. Però molts cops ens entestem a explicar el que passa des de perspectives més normatives que positives. Tots tenim una predisposició natural a evitar incerteses, i per tant tendim a postular i a esperar actuacions guiades per la previsibilitat. Però, els governs han incorporat la incertesa a les seves formes d'acció i busquen mecanismes per acomodar-s'hi. Així, es llencen pre-propostes per veure'n la reacció que generen, es dissenyen programes que impliquen la incorporació voluntària d'altres instàncies de govern o d'actors a qui s'incentiva mitjançant fons, es creen "grups ad hoc" per superar les contradiccions entre departaments governamentals o entre esferes de govern, es potencien "taules" no institucionals per facilitar la negociació, etc. En definitiva, hem de concloure que si bé la incertesa molts cops genera problemes, és també el camí per la seva resolució col·lectiva.

1 Joan Subirats és catedràtic de Ciència Política i director de l'Institut Universitari de Govern i Polítiques Públiques (IGOP) de la Universitat Autònoma de Barcelona. Aquestes notes són deutores del treball col·lectiu que es porta a terme a l'IGOP.

2 Per una anàlisi molt més centrada en el balanç de la política territorial dels darrers anys a Catalunya, vegis l'excel·lent resum d'una veu tan autoritzada com la d'Oriol Nel·lo, "La nueva política territorial de Cataluña (2003-2006)" a J.Farinós-J.Romero, *Territorialidad y buen gobierno para el desarrollo sostenible*. Universitat de València, 2007, pp. 191-236

3 Tot i que mentre esperem la nova ordenació territorial, hem d'afegir al mapa institucional i territorial, la demarcació de les Terres de l'Ebre.

4 Vegis el treball realitzat pel grup de "Moviments Socials" de l'Institut de Govern i Polítiques Públiques (IGOP-UAB), que amb el títol *Per una nova cultura del territori. Mobilitzacions i conflictes territorials* va publicar l'editorial Icària l'any 2007

5 El cas del "Plan Hidrológico Nacional", el moviment de rebuig que va generar, i la coalició d'actors, d'experts, de grups en el territori, i d'instàncies de govern que s'hi van veure involucrades, ha estat un cas molt significatiu i força estudiat. Segurament és un dels episodis recents més aprofitables per entendre els nous escenaris de la intervenció en el territori (vegis el llibre ja citat impulsat per l'IGOP i publicat a Icària, o el treball de Joaquim Sempere publicat a la Fundació Jaume Bofill)

6 Veure Manifest al respecte presentat a l'Institut d'Estudis Catalans pel Col·legi de Geògrafs, l'Associació de Geògrafs Espanyols, i la Societat Catalana de Geografia, el mes de maig de l'any 2006 (http://scg.iec.cat), i les declaracions de Figueres i de Tortosa sorgides de les trobades que diferents col·lectius implicats en la defensa del territori feren a aquestes ciutats els anys 2003 i 2005 respectivament.

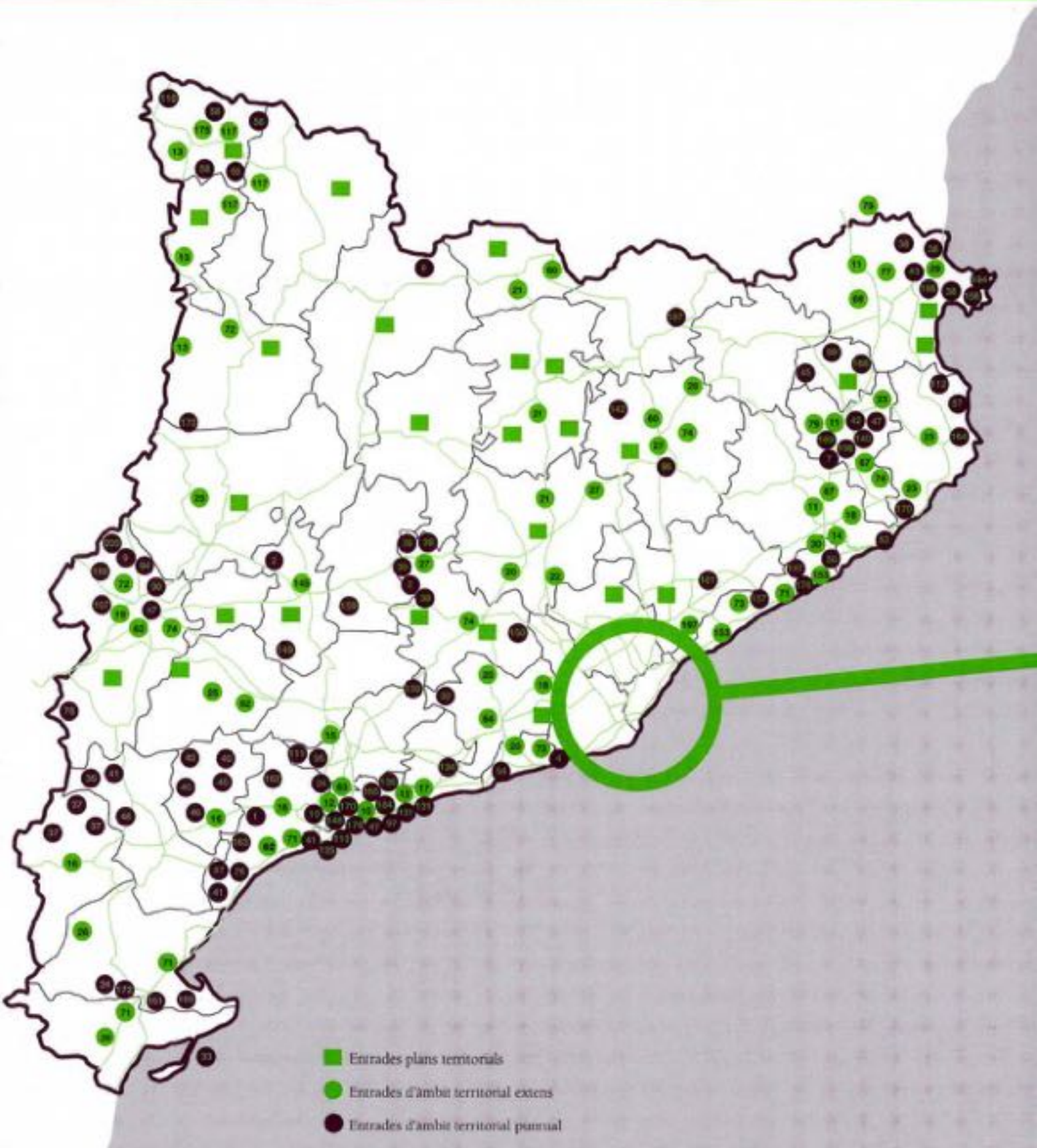
7 Vegis: DG Participació Ciutadana, Generalitat, "De l'Aquí No a l'Així Sí. Orientacions per Planificar i Executar les Polítiques amb Impacte Territorial".

8 En un recent text d'Oriol Nel·lo es diu: "Los planes territoriales, para ser efectivos, deben ser ante todo, fruto de un conjunto de acuerdos. Acuerdos entre los distintos departamentos del Gobierno, entre el Gobierno y los ayuntamientos de cada uno de los territorios y, finalmente, entre la administración pública, en su conjunto, y los representantes de la sociedad civil. Para ello, los planes no pueden ser elaborados por un departamento, como en una caja negra, para hacerlos aparecer después, como en un juego de manos, sobre la mesa del resto de actores" (Nel·lo,Ò. 2007, op.cit, p.206). És aquesta una perspectiva de treball en la que coincidim plenament

200 TRANSFORMACIONS I PROJECTES TERRITORIALS

2006

Mapa de localització



de les entrades



102 Ordenança de circulació de Barcelona
103 Organització en barris (Barcelona)
104 Organització territorial. Debat sobre el model i la divisió territorial
105 Organització territorial. Vegueria del Penedès
106 Parc Aeroespacial i de Mobilitat de Catalunya (Viladecans)
107 Parc Científic i Tecnològic Agroalimentari de Gardeny (Lleida)
108 Parc d'Atraccions Tibidabo. Ampliació (Barcelona)
109 Parc de Collserola
110 Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici
111 Parc Natural de les Muntanyes de Prades
112 Parc Natural dels Aiguamolls de Pals, el Massís del Montgrí i les Illes Medes
113 Passeig marítim de la Platja Llarga de Tarragona
114 Peatges a la xarxa viària
115 Pla d'infraestructures aeroportuàries
116 Pla d'infraestructures de transport de Catalunya
117 Pla director de les estacions d'esquí
118 Pla director territorial de la Garrotxa
119 Pla director territorial de l'Alt Penedès
120 Pla director territorial de l'Empordà
121 Pla director urbanístic de la Conca d'Òdena
122 Pla director urbanístic de la Serra de Rodes i entorns
123 Pla director urbanístic de les colònies del Llobregat
124 Pla director urbanístic del Pla de Bages
125 Pla d'usos de la muntanya de Montjuïc (Barcelona)
126 Pla sectorial de cabals de manteniment
127 Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran
128 Pla territorial parcial de les Comarques Centrals
129 Pla territorial parcial de Ponent
130 Pla urbanístic de Can Busquets (Sant Cugat del Vallès)
131 Pla urbanístic de la Platja Llarga (Vilanova i la Geltrú)
132 Pla urbanístic de l'aiguamoll de Can Ponsic (Sant Quirze del Vallès)
133 Pla urbanístic de l'Eixample Nord (el Prat de Llobregat)
134 Pla urbanístic de les Madrigueres (el Vendrell)
135 Pla urbanístic de les Pomeres-Barenys (Salou)
136 Pla urbanístic de les Terres Cavades (Tarragona)
137 Pla urbanístic de Llevant (Viladecans)
138 Pla urbanístic del Pla de Ponent (Gavà)
139 Pla urbanístic del Pla de Rocacorba (Querol)
140 Pla urbanístic dels horts de Salt i Santa Eugènia de Ter (Girona-Salt)
141 Pla urbanístic dels Muntanyans (Torredembarra)
142 Pla urbanístic el Graell (Vic)
143 Pla urbanístic Porta de Barcelona-CAUFEC (Esplugues de Llobregat)
144 Plans de mobilitat als polígons industrials del Vallès
145 Plans d'ordenació urbanística plurimunicipal a la demarcació de Lleida
146 Plans territorials parcials. Model socioeconòmic
147 Plans urbanístics de Mataró
148 Plans urbanístics de Port Aventura (Vila-seca i Salou)
149 Planta de compostatge de Maldà
150 Planta de tractament de residus Ecoparc (els Hostalets de Pierola)
151 Plataforma logística intermodal Logis-Ebre (l'Aldea)
152 Platges de Barcelona. Regeneració
153 Platges del Maresme. Regeneració
154 Port de Barcelona
155 Port de Tarragona
156 POUM d'Almacelles
157 POUM d'Argentona
158 POUM de Castelló d'Empúries
159 POUM de Cervera
160 POUM de Deltebre
161 POUM de Granollers
162 POUM de les Borges del Camp
163 POUM de Mont-roig del Camp
164 POUM de Palafrugell
165 POUM de Palau-solità i Plegamans
166 POUM de Porqueres
167 POUM de Ripoll
168 POUM de Rubí
169 POUM de Sant Julià de Ramis
170 POUM de Santa Cristina d'Aro
171 POUM de Tarragona
172 POUM de Tortosa
173 Presa del congost de Mont-rebei (Sant Esteve de la Sarga)
174 Programa de barris i àrees urbanes d'atenció especial
175 Reintroducció de l'ós i retorn del llop al Pirineu i Aran
176 Riera d'Arenys. Canalització
177 Tramvia del Besòs
178 Tramvia del Camp de Tarragona
179 Transformació urbana de Can Batlló (Barcelona)
180 Transformació urbana de Can Ricart (Barcelona)
181 Transformació urbana de Can Zam (Santa Coloma de Gramenet)
182 Transformació urbana de Diagonal Mar, Zona Fòrum i Llevant (Barcelona)
183 Transformació urbana de la façana marítima de Sant Adrià de Besòs
184 Transformació urbana de la façana marítima de Tarragona
185 Transformació urbana de la Gran Via (l'Hospitalet de Llobregat)
186 Transformació urbana de la Marina-Zona Franca (Barcelona)
187 Transformació urbana de la Verneda-Torrent de l'Estadella (Barcelona)
188 Transformació urbana de l'avinguda de la Nova Estació (Figueres)
189 Transformació urbana de l'entorn del Camp Nou (Barcelona)
190 Transformació urbana de Sant Andreu-Sagrera (Barcelona)
191 Transformació urbana del barri del Gorg (Badalona)
192 Transformació urbana de Poblenou i 22@ (Barcelona)
193 Transformació urbana del Pou de la Figuera (Barcelona)
194 Urbanització Club Mediterranée (Cadaqués)
195 Urbanització de baixa densitat. Inseguretat ciutadana
196 Via Verda del Vallès
197 Vial de la cornisa Pallejà-Montcada
198 Workshop Conveni Europeu del Paisatge (Girona)
199 Xarxa Natura 2000
200 Zona d'especial protecció d'aus dels Plans de la Unilla (Almenar)

de les entrades

1 Abastament d'aigua al Camp de Tarragona
2 Abocador de Castellsera
3 Abocador de Pujalt
4 Abocador del Garraf
5 Aeròdrom de Sabadell
6 Aeroport de Barcelona (el Prat)
7 Aeroport de Girona-Costa Brava
8 Aeroport de la Seu d'Urgell
9 Aeroport de Lleida (Alguaire)
10 Aeroport de Reus
11 Autopista AP-7 a les comarques de Girona
12 Autopista AP-7 al Camp de Tarragona
13 Autovia A-14 Lleida-Viella i túnel de Viella (desdoblament de l'N-230)
14 Autovia A-2 a la Selva Marítima
15 Autovia A-27 Tarragona-Montblanc (desdoblament de l'N-240)
16 Autovia A-68 Alcanyis-litoral (desdoblament de l'N-420)
17 Autovia A-7 Altafulla-Vilafranca del Penedès (desdoblament de l'N-340)
18 Autovia B-40 Quart cinturó
19 Autovia C-13 variant sud de Lleida
20 Autovia C-15 eix Diagonal
21 Autovia C-16 eix del Llobregat
22 Autovia C-58 a Ripollet
23 Autovia C-66, C-31 i C-65 anella de les Gavarres
24 Camp de golf i urbanització de Vinallop
25 Canal Segarra-Garrigues i zones d'especial protecció d'aus
26 Canal Xerta-Sénia
27 Carretera C-25 eix Transversal (desdoblament)
28 Carretera C-37 Vic-Olot pel túnel de Bracons
29 Carretera N-260 a Portbou
30 Carretera N-II al Maresme
31 Catàlegs de paisatge
32 Central eòlica de Pontons
33 Central eòlica marítima del delta de l'Ebre
34 Central Integral de Mercaderies (CIM) del Penedès
35 Central tèrmica de Riba-roja d'Ebre
36 Centrals eòliques. Introducció
37 Centrals eòliques de la Terra Alta
38 Centrals eòliques de l'Alt Empordà
39 Centrals eòliques de l'Alta Anoia
40 Centrals eòliques del Priorat. Acord comarcal
41 Centrals nuclears d'Ascó i de Vandellòs
42 Centre comercial Hipercor. Ampliació (Girona)
43 Centre penitenciari de Figueres
44 Centre penitenciari de preventius de Barcelona
45 Centre per a la sostenibilitat territorial
46 Congrés del Món Rural
47 Consorcis del transport: Girona, Lleida i Tarragona
48 Contaminació del riu Ebre a Flix
49 Decret d'ecoeficiència i nou codi tècnic de l'edificació
50 Depuradora de l'Alt Maresme (Pineda de Mar i Santa Susanna)
51 Dessaladora de l'àrea metropolitana de Barcelona (el Prat de Llobregat)
52 Directrius nacionals de mobilitat
53 Espai d'Interès Natural de Pinya de Rosa (Blanes-Lloret)
54 Espai d'Interès Natural dels Colls-Miralpeix (el Garraf)
55 Espais d'interès natural del delta del Llobregat
56 Estació d'esquí i urbanització de Baqueira-Beret
57 Estació radiofònica Radio Liberty. Desmantellament (Pals)
58 Estacions d'esquí d'Espot, Llesui i Port Ainé (Pallars Sobirà)
59 Estatut d'Autonomia de Catalunya. Aspectes territorials
60 Ferrocarril Barcelona-Puigcerdà
61 Ferrocarril d'Alta Velocitat. (1) Introducció
62 Ferrocarril d'Alta Velocitat. (2) Segrià i Garrigues
63 Ferrocarril d'Alta Velocitat. (3) Camp de Tarragona
64 Ferrocarril d'Alta Velocitat. (4) Alt Penedès
65 Ferrocarril d'Alta Velocitat. (5) Aeroport de Barcelona
66 Ferrocarril d'Alta Velocitat. (6) Barcelona
67 Ferrocarril d'Alta Velocitat. (7) Selva i Gironès
68 Ferrocarril d'Alta Velocitat. (8) Alt Empordà
69 Ferrocarril de rodalies
70 Ferrocarril de rodalies. Metro del Vallès (Terrassa)
71 Ferrocarril del corredor mediterrani
72 Ferrocarril Lleida-la Pobla de Segur
73 Ferrocarril orbital Vilanova-Mataró
74 Ferrocarril transversal de Catalunya
75 Habitatge
76 Incendi forestal a Vandellòs
77 Incendis forestals a l'Empordà
78 Incineradora de la Granja d'Escarp
79 Línia elèctrica de molt alta tensió Sentmenat-Bescanó-Baixàs
80 Llei de creació de l'Agència de la Natura de Catalunya
81 Llei de l'obra pública
82 Llei del dret a l'habitatge
83 Llei del sòl
84 Llei d'equipaments comercials de Catalunya
85 Llei d'urbanisme. Reglament
86 Llei ferroviària de Catalunya
87 Magatzem temporal de residus nuclears a Vandellòs
88 Manifest per a una nova cultura del territori
89 Mesquita de Badalona
90 Mesquita de Lleida
91 Metro. Línia 9
92 Millora urbana de la Gran Via-Llevant (Barcelona)
93 Millora urbana de la plaça de les Glòries (Barcelona)
94 Millora urbana del barri antic de Lleida
95 Millora urbana del barri antic de Valls
96 Millora urbana del barri de l'Erm (Manlleu)
97 Millora urbana del barri del Camp Clar (Tarragona)
98 Millora urbana del barri del Carmel (Barcelona)
99 Millora urbana del nucli antic d'Olot
100 Millora urbana del Port Vell de Barcelona
101 Millora urbana dels barris de la Serra d'en Mena (Badalona i Santa Coloma de Gramenet)

Àmbits temàtics

Infraestructures


Ports


Aeroports


Ferrocarrils


Vialies

Equipaments


Equipaments de lleure


Equipaments socials


Equipaments comercials

Serveis técnics


Gestió de residus


Producció i transport d'energia


Gestió de recursos hídrics

Medi ambient


Espais naturals protegits


Espais oberts


Degradació de recursos naturals

Plans d'ordenació



POUM



Plans directors PD - urbanístics i territorials



Plans territorials PTP - parcials

Plans de transformació i creixement


Nous creixements


Transformacions urbanes


Millora urbana

Accions


Documents, estudis, manifestos i trobades


Plataformes


Legislació


Mobilització ciutadana


Planejament territorial i urbanístic

BREUS NOTES METODOLÒGIQUES

La quarta edició de l'Anuari continua el treball iniciat amb els anteriors Anuaris: el recull, descripció i sistematització de les transformacions territorials de l'any, partint de la selecció de casos concrets de l'actualitat catalana.

Enguany hem seguit amb la selecció de 200 casos. La tria d'entrades intenta oferir una panoràmica de les transformacions i els projectes del territori, amb una intenció de poder disposar d'una perspectiva de l'evolució en el temps. Malgrat que la intenció és abordar casos concrets alguns temes que tot i ser generals tenen forta transcendència territorial, com ara l'habitatge o els debats sobre els peatges o el model i la divisió territorial, s'ha decidit recollir-los, alhora que seguint la línia dels anteriors anuaris, s'ha afegit una petita selecció dels esdeveniments professionals de l'any que tenen una forta implicació en el territori.

Enguany però introdueix com a nova proposta el canvi del format de l'espai de Diàlegs. Així, enlloc d'agrupar-los al final de la publicació, s'ha optat per fer que acompanyin alguns articles: l'espai d'opinió es manté però es vincula directament amb els temes de l'anuari; els primers escrits en el to més neutre possible, els segons partint des de la pròpia opinió de l'articulista.

Els 200 articles intenten ser textos breus, sintètics, de to divulgatiu i descriptiu. En la mesura del possible hem procurat evitar extreure conclusions o fer interpretacions i judicis de valor. Hem intentat fer aparèixer les veus dels diferents agents que han participat a cada tema i de deixar constància de la seva evolució al llarg de l'any.

Després del títol i el nom, cada article s'inicia amb un resum al costat del qual hi ha un petit mapa de localització del tema. El text s'articula mitjançant una primera part introductòria o de context referida sovint als antecedents i l'origen de la qüestió; a continuació un bloc de 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; i les fonts addicionals emprades que puguin ser d'utilitat per ampliar informació. En el cas dels articles que continuen temes dels anteriors Anuaris s'ha afegit el número de l'any a sota l'abstract.

Les entrades es presenten per ordre alfabètic, a la manera dels diccionaris enciclopèdics, amb algunes excepcions en favor de la legibilitat. Els títols però estan pensats per ajudar a que l'estructura final tingui una certa coherència i tenen dues parts: la primera introdueix el tipus de projecte o transformació –abocador, aeroport, carretera, pla urbanístic etc.–, la segona el topònim del lloc on es situa el projecte –Collcardús, Tarragona, les Garrigues–. Amb aquest criteri, els temes similars apareixerien seguits, però sense formar compartiments estancs. Ha estat necessari establir descriptors generals i per exemple es troba 'pla urbanístic' per a les transformacions d'espais oberts, i 'transformació urbana' i 'millora urbana' per a les transformacions de teixits urbans consolidats, tractant de distingir entre les transformacions d'ús i les millores urbanes.

La VERSALETA en color gris seguida d'un claudàtor i un número d'article, és una crida a un altre article de l'anuari (només apareix la primera vegada que es cita el tema). Quan la crida fa referència a un article de l'any anterior, el número de l'article va precedit del de l'any [2005:XXX].

Al lateral de la primera plana de cada article hi trobem també els pictogrames. Els pictogrames són un assaig d'adjectivació de les entrades, una manera de remetre-les a temes més generals sense haver de classificar-les per apartats estancs. La lectura de la columna de pictogrames ha de permetre fer-se una primera idea de les diferents problemàtiques o temes presents en cadascun dels articles. S'han identificat 24 qüestions que permeten caracteritzar els diferents tipus d'entrades i apareixen combinades de diferents maneres. El pictograma situat en primer lloc marca el tema principal de l'article. En color negre s'han marcat els que fan referència a accions.

També en els pictogrames s'ha introduït modificacions. Ha estat ampliat el nombre dels referits a àmbits temàtics, passant dels 11 a 19 i han estat agrupats segons grans àmbits temàtics (medi ambient, infraestructures, etc.). Els pictogrames referits a accions es mantenen igual.

Els números de les entrades dels índexs fan referència al número de l'article on apareixen, no a la pàgina.

Les fonts de l'Anuari provenen bàsicament de la llista de correu electrònic [Territori] que al seu temps es nodreix d'informacions aparegudes als mitjans llistats a l'índex d'aquest llibre. Molts articles han necessitat recerca d'informació complementària i de la consulta amb experts i professionals, tant d'empreses i administracions, com de les universitats o d'organitzacions ecologistes i plataformes.

ABASTAMENT D'AIGUA AL CAMP DE TARRAGONA 1



Des de 1989, el Consorci d'Aigües de Tarragona subministra aigua de l'Ebre a diversos municipis del camp de Tarragona. El maig de 2006, i d'acord amb els plantejaments de VIII Assemblea de la Plataforma en Defensa de l'Ebre celebrada el mes d'abril, l'Ajuntament de Tortosa aprova una moció en contra d'aquest minitransvasament perquè l'entén com una amenaça per a l'assoliment del cabal ecològic del riu. L'Ajuntament de Tarragona es mostra partidari de la construcció d'una dessaladora per a complementar l'abastament del minitransvasament, però no per a substituir-lo. A final d'any, i davant el risc que la contaminació del pantà de Flix perjudiqui la qualitat de l'aigua abastida, s'anuncia la construcció de dotze nous pous a Tortosa per poder garantir-ne el subministrament.

Antecedents 2003:97; 2004:140; 2005:174

A final de la dècada dels setanta, el desenvolupament turístic, industrial i agrícola del Camp de Tarragona va comportar un gran increment del consum d'aigua que va arribar a generar un dèficit hidràulic de fins a 40 hm³ anuals. Per resoldre aquesta situació, l'any 1981 es va aprovar la Llei 18/81 d'actuacions en matèria d'aigües a Tarragona, que possibilitava l'abastament amb aigües procedents del riu Ebre.

El 2 de juliol de 1985 la Generalitat, diversos ajuntaments i indústries del Camp de Tarragona, i les dues comunitats de regants del delta de l'Ebre, van constituir el Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT). El 3 d'agost de 1989, aquesta entitat va rebre una concessió de 121 hm³ anuals i va començar a subministrar aigua de l'Ebre.[1] En un principi, el consorci agrupava vint-i-un municipis i divuit indústries, una xifra que es va anar ampliant fins a setanta municipis i trenta-dos indústries, l'any 2006. En aquesta data, el CAT tenia instal·lats un total de 357 km de canonades, vint-i-dues estacions de bombament i dotze dipòsits de regulació.

Amb l'aprovació del PLA HIDROLÒGIC NACIONAL (PHN) [2004:140] l'any 2003, es va obrir la porta a la interconnexió entre la xarxa del CAT i la d'Aigües Ter-Llobregat (ATLL), cosa que hauria comportat la cessió a les comarques de Barcelona de fins a 50 hm³ a l'any d'aigües de l'Ebre. Aquesta possibilitat es va descartar amb la modificació del PHN de 2004 i la posada en marxa del PROGRAMA D'ACTUACIONS PER A LA GESTIÓ I UTILITZACIÓ DE L'AIGUA (PROGRAMA AGUA) [2005:174]. Amb tot, algunes veus com la de l'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, de Convergència i Unió (CiU), continuaven considerant que la interconnexió era una mesura necessària per a garantir el subministrament a Tarragona en el cas que la CONTAMINACIÓ DEL RIU EBRE A FLIX [48] afectés la qualitat de l'aigua del minitransvasament.[2]

La Plataforma en Defensa de l'Ebre (PDE), en canvi, sempre s'havia mostrat contrària a l'ampliació del minitrasvasament perquè entenia que comprometia les possibilitats d'assolir el cabal ecològic del riu Ebre.

Es presenten les alternatives a la interconnexió CAT-ATLL

A començament d'any, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va anunciar una inversió de 152 MEUR en un seguit d'infraestructures que constituirien l'alternativa a la interconnexió de la xarxa del CAT amb la d'ATLL i que permetrien ampliar les reserves d'aigua del Camp de Tarragona. Entre aquestes mesures hi havia la millora de l'estació de tractament d'aigua potable de l'Ampolla, l'ampliació de la capacitat de la xarxa de subministrament i la connexió d'aquesta amb els embassaments de Riudecanyes i del Gaià. També es preveia l'ampliació i remodelació de les estacions depuradores d'aigües residuals (EDAR) de Tarragona, Reus i Vilaseca-Salou, que possibilitaria la reutilització d'entre 14 i 18 hm³ anuals i, per tant, d'estalvi potencial d'aigua apta per al consum de boca. Es comptava amb el compromís de la Comissió Europea per a finançar el 70% del cost d'aquesta operació a través dels fons de cohesió.

Se celebra a Tortosa la VIII Assemblea de la PDE

El 22 d'abril es va celebrar a Tortosa la VIII Assemblea General de la PDE amenaces per al riu i per a l'assoliment del cabal ecològic. En aquest sentit, la Plataforma va denunciar que el CAT tenia l'objectiu d'ampliar la concessió i que la propera construcció d'una doble canonada –que segons el CAT, era necessària per a emergències– n'era una prova.

Aquesta situació va moure la PDE a pronunciar-se a favor d'una reducció planificada del cabal abastat a Tarragona i, en el marc de l'assemblea, l'independent Josep Maria Franquet (Independents per l'Ebre – Federació d'Independents de Catalunya IPE-FIC), tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Tortosa, es va comprometre a presentar una iniciativa municipal perquè el consistori liderés una campanya per a acabar amb el subministrament d'aigua al CAT. Franquet opinava que la construcció de dues dessaladores seria suficient per a suplir l'enviament d'aigua de l'Ebre.

Al marge d'això, la PDE també va assenyalar que encara no s'havia fixat els cabals necessaris per a mantenir l'estabilitat del tram final del riu i va alertar del risc de la salinització, la regressió i l'enfonsament del delta de l'Ebre que això comportava. Per això es va fixar com a objectiu aconseguir que el Pla hidrològic de la conca de l'Ebre, que s'havia de revisar durant el 2007, incloguès la definició d'un règim de cabals ecològics entre els 200 i els 300 m³/s. La Plataforma va criticar, a més, el que considerava una política de fets consumats en la construcció d'embassaments i les concessions per a regadius, operacions que rebutjaven per entendre que comprometien l'assoliment del cabal mínim exigit.

L'Ajuntament de Tortosa reobre la polèmica del minitransvasament

Recollint els acords de la VIII Assemblea de la PDE, el ple municipal de Tortosa va aprovar el 8 de maig una moció presentada per Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) que reclamava la reducció planificada dels cabals corresponents a la concessió hídrica al CAT pel minitransvasament a Tarragona. La moció va tirar endavant amb el suport d'ERC i de l'oposició –IPE-FIC, Unió dels Pobles de l'Ebre (UPE), Partit Popular (PP) i CiU–, mentre que el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) hi va votar en contra i Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV) es va abstenir perquè entenia que, malgrat que el que es plantejava era legítim a llarg termini, no era assolible a mitjà termini tal com es plantejava a la moció.

Una moció anàloga a la de Tortosa va prosperar uns dies més tard al Consell

Comarcal del Baix Ebre gràcies al vot favorable de CiU. Tanmateix, la federació va votar-hi en contra a Amposta i es va abstenir al Consell Comarcal del Montsià, per la qual cosa aquestes institucions no van aprovar la moció esmentada.

Tot i que el cessament del minitransvasament no depenia només de l'Ajuntament de Tortosa, la moció aprovada va reobrir la polèmica entorn del minitransvasament i va motivar les crítiques dels grups polítics de la ciutat de Tarragona, fins i tot dels mateixos que a Tortosa havien donat suport a la moció. En aquest sentit, l'equip de govern municipal de Tarragona (CiU-PP) va ser un dels més crítics.

També el CAT hi va manifestar el seu desacord, argumentant que era incongruent qüestionar una infraestructura ja construïda sense tenir en compte el retorn del valor de la inversió ni les amortitzacions que encara restaven pendents, i que algú hauria d'assumir. El Consorci va denunciar que es criticués el minitransvasament, que tenia un sostre màxim de 120 hm^3 anuals i que servia per a l'abastament d'aigua de boca, quan les demandes per a reg agrícola superaven els 6.300 hm^3 anuals.

El CAT estudia construir una dessaladora

A mitjan març, el CAT va encarregar els estudis previs per a la construcció d'una dessaladora a Tarragona. L'objectiu era que aquesta instal·lació pogués entrar en funcionament abans de quatre anys i que es pogués finançar amb els fons europeus. Amb tot, el Consorci va deixar clar que aquest projecte, juntament amb les ampliacions d'EDAR anunciades a començament d'any, servirien per a respondre les demandes creixents del Camp de Tarragona i per a deixar de dependre exclusivament del minitransvasament, però que en cap cas implicaven una alternativa per a reduir progressivament el cabal procedent d'aquest.

Unes setmanes més tard, i coincidint amb la polèmica generada arran de la proposta de Tortosa, l'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, es va manifestar favorable a la construcció de la dessaladora.

Nous pous a Tortosa per a subministrar aigua a Tarragona

A principi de novembre es va saber que Acuamed (Aguas de las Cuencas Mediterráneas, S.A.), una empresa pública del Ministeri de Medi Ambient (MMA), construiria dotze pous a Tortosa per a abastir Tarragona en cas que la descontaminació del pantà de Flix afectés la qualitat de les aigües del minitransvasament fins al punt de fer-les insalubres. La PDE va criticar aquesta operació perquè va entendre que compostaria l'extracció d'una aigua, la de l'aqüífer, de molt bona qualitat i va alertar de les implicacions que aquesta operació podia tenir per als regants.

MSM-X3EA

Més informació

www.ccaat.com
www.ebre.net

1. El CAT capta l'aigua dels canals de rec de l'esquerra i dreta del riu Ebre a Camp-redó, pedania de Tortosa. L'aigua es potabilitza a la planta de l'Ampolla, que té capacitat per a tractar uns 4 m^3/s, és a dir, més de 345 milions de litres al dia.

2. El terme *minitransvasament* s'utilitza per a fer referència a l'abastament del camp de Tarragona amb aigua de l'Ebre.

3. Segons la PDE, de les 500.000 ha de regadiu previstes a la conca de l'Ebre, l'any 2006 ja quasi 300.000 es trobaven en fase molt avançada.

ABOCADOR DE CASTELLSERÀ 2



L'empresa Sanea SL vol construir un abocador de residus industrials i una planta de triatge en una antiga mina de guix a Castellserà (l'Urgell), instal·lacions proposades en la revisió del Programa de gestió de residus industrials de Catalunya per al període 2004-2006. Com a conseqüència, s'inicia una campanya de protesta ciutadana en contra del projecte, i l'Ajuntament de Castellserà torna a considerar la seva posició inicial, per la qual cosa demana al Departament de Medi Ambient i Habitatge que retirin la proposta, la retirada de la qual es fa efectiva a mitjan mes de juliol. Resta per decidir com es durà a terme la recuperació de la zona de la guixeria, que és un abocador incontrolat, i quin serà l'emplaçament definitiu de l'abocador de residus industrials de la província de Lleida.

El municipi de Castellserà es localitza al nord-oest de la comarca de l'Urgell, a la plana de Lleida. L'antiga mina de guix del nord del terme municipal, situada entre la carretera LV-3028 i el Canal d'Urgell, s'havia utilitzat com a abocador incontrolat d'ençà del cessament de l'activitat extractiva a mitjan dècada dels vuitanta. S'estimava que hi havia confinats prop de 100.000 m³ de deixalles, majoritàriament runes i residus municipals.

La revisió del Programa de gestió de residus industrials de Catalunya per al període 2004-2006 proposava la construcció d'un abocador controlat de residus industrials de tipus II a la província de Lleida a fi de garantir l'autosuficiència pel que fa a la disposició final del rebuig. Fins llavors, la demarcació no disposava de cap instal·lació d'aquesta mena i els residus industrials es duien a altres territoris, principalment de Barcelona i Tarragona. Tanmateix, el programa no concretava la ubicació de la instal·lació.

L'abril de 2006, l'empresa Sanea SL va iniciar els tràmits per construir un abocador de residus industrials a la guixeria de Castellserà amb capacitat per a tres milions de metres cúbics. El projecte també incloïa la construcció d'una planta de triatge de residus municipals.

Oposició al projecte

Bona part dels habitants de Castellserà i també els dels municipis veïns van manifestar ben aviat el seu rebuig al projecte i, a final d'abril, es va constituir la Plataforma per la Defensa de la Serra de Bellmunt.

La Plataforma denunciava que l'abocador ocuparia uns terrenys inclosos en la Zona d'especial protecció d'aus (ZEPA) de Bellmunt-Almenara i que implicaria la pèrdua d'espais agrícoles. També preveia un increment del trànsit de camions de gran tonatge, ja que s'estimava que s'hi dipositarien 55.000 tones de residus per any. L'entitat va advertir, a més, dels riscos per a la salut que l'abocador podia comportar, ja que, d'acord amb els estudis tècnics sobre les emissions contaminants del projecte, les poblacions properes eren susceptibles de patir diferents afeccions, entre les quals, bronquitis, paràlisis musculars o afeccions cancerígenes.

Un altre dels arguments de la Plataforma era que les característiques del terreny, un sòl guixenc i permeable, podrien propiciar la contaminació de les aigües del canal d'Urgell, molt proper a les instal·lacions. El sindicat Unió de Pagesos (UP) va subratllar aquest punt en adherir-se a l'entitat, a final de maig.

Durant el mes de maig, la Plataforma va dur a terme diferents actes de sensibilització de la població, tant a Castellserà com als municipis veïns d'Agramunt, Preixens, Penelles i les Ventoses i va recollir prop de setcentes firmes en contra del projecte, més de la meitat de les quals a Castellserà.

L'Ajuntament es fa enrera

L'empresa promotora de l'abocador havia pactat amb el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) que duria a terme la neteja de la zona de la guixeria abans de construir-hi l'abocador. Això va fer que l'Ajuntament de Castellserà, governat pel grup Convergència i Unió (CiU), mostrés la seva posició inicial a favor del projecte, ja que el consistori no podia assumir els costos de l'operació de recuperació de la guixeria. Tanmateix, el projecte de Sanea preveia ocupar una extensió quasi trenta vegades major que la de l'abocador incontrolat existent, per la qual cosa la Plataforma el considerava incompatible amb l'objectiu de recuperar l'espai de la guixeria que defensava l'Ajuntament.

A mitjan maig, la Plataforma va demanar a l'Ajuntament que convoqués una consulta popular amb caràcter d'urgència per tal que la població del municipi pogués expressar la seva opinió. El consistori es va mostrar favorable a realitzar la consulta en el termini de sis mesos, però aquesta no va arribar a celebrar-se perquè, davant de la continuada oposició dels veïns, a primers de juny el consistori va sol·licitar al DMAH que paralitzés la tramitació dels permisos de l'abocador. A més a més, l'Ajuntament va acordar a final de juny rebutjar la requalificació com a sòl industrial dels terrenys on s'havia d'ubicar l'abocador, que fins al moment eren qualificats com a sòl no urbanitzable.

Es retira definitivament el projecte

Davant la reacció contrària dels veïns, el dia 19 de juny, Sanea va sol·licitar oficialment als Serveis Territorials del DMAH a Lleida la retirada del projecte. Amb tot, mancava que el DMAH en suspengués la tramitació i el retornés a l'Ajuntament. Veient que això no succeïa, a final de juny, la Plataforma va convocar *cassolades* en senyal de protesta i el dia 25 va tallar la C-53. Finalment, a mitjan juliol, l'Ajuntament va rebre el projecte i el va retornar al promotor, amb la qual cosa l'abocador va quedar definitivament descartat i la Plataforma va anunciar que suspenia tots els actes de protesta previstos.

Pendents de la regeneració de la guixeria

L'entitat va continuar reclamant la recuperació de l'espai degradat de la guixeria i el dia 26 de juliol alguns dels seus membres es van reunir amb el delegat de la Generalitat a Lleida, Antoni Argilés, per exposar-li el problema dels abocaments incontrolats.

A mitjan novembre, i després d'inspeccionar el terreny, l'Agència de Residus de Catalunya (ARC) va requerir l'Ajuntament per tal que retirés i donés una correcta gestió als abocaments i que, en el futur, implantés controls per tal d'evitar noves deposicions. A final d'any, l'Ajuntament de Castellserà va demanar una subvenció a la Generalitat per finançar un estudi que resolgués la situació.

D'altra banda, un cop descartada l'opció de Castellserà, seguia pendent de concretar-se la ubicació de l'abocador de residus industrials no perillosos de la demarcació de Lleida.

MSM-X3EA

Més informació

www.gruprac.org

3 ABOCADOR DE PUJALT



A principi de 2006, el Departament de Medi Ambient i Habitatge sotmet a informació pública l'autorització ambiental de l'abocador de residus no especials de la Guàrdia Pilosa, al municipi de Pujalt. El projecte, impulsat per l'Ajuntament, preveu omplir 16 ha d'unes antigues mines de lignit a cel obert a través d'un abocador de residus inerts, amb l'objectiu de recuperar el paisatge de la zona. Una primera part de les mines ja havia estat restaurada entre 1992 i 1998 mitjançant un dipòsit controlat de runes. Aquest segon projecte provoca reaccions contràries entre els veïns de Sant Martí Sesgueioles, preocupats pel possible impacte en les aigües freàtiques de la zona.

El municipi de Pujalt, de 203 habitants l'any 2006, es troba al nord de la comarca de l'Anoia i limita per l'oest amb la comarca de la Segarra. És un municipi de 32 km², format pels nuclis de població de Conill, la Guàrdia Pilosa, l'Astor, Vilamajor i Pujalt, en què aquest darrer és el principal, amb prop de cent veïns. Pel sud-est, Pujalt limita amb el municipi de Sant Martí Sesgueioles, de prop de 361 habitants i de 4 km². La seva activitat principal és l'agricultura, de manera que l'any 2001, el 45% de la població activa s'hi dedicava.

Antecedents

Al sud-est del terme municipal de Pujalt, a una distància de prop d'un quilòmetre del nucli urbà de Sant Martí Sesgueioles, i a uns centenars de metres al sud del nucli de la Guàrdia Pilosa,[1] trobem les antigues mines a cel obert de lignit de la Guàrdia Pilosa, excavades a mitjan anys setanta sobre la vall d'un antic torrent, les parets de la qual havien estat explotades agrícolament mitjançant feixes. Les mines s'estenien al llarg de 28 ha i proporcionaven matèries primeres energètiques per a les activitats del ciment de la comarca de l'Anoia i la central tèrmica de Ceres.[2] Després que l'empresa que les explotava fes fallida cap a la dècada dels vuitanta, l'any 1992 l'Ajuntament de Pujalt i el Departament de Medi Ambient van iniciar els treballs de restauració d'una part de les mines, per tal de refer la morfologia i el paisatge de la zona, recuperar el sòl d'ús agrícola i aprofitar alguns dels forats, de 13 m de profunditat, per fer-hi un dipòsit controlat de runes inertes.

Finalitzats aquests primers treballs cap al 1998, encara restava per transformar una última part de les mines. L'Ajuntament de Pujalt[3] va impulsar un segon projecte de recuperació paisatgística que proposava reblir 14 ha més amb residus de rebuig inerts, no especials i inorgànics.

A final de l'any 2003, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va sotmetre a informació pública la sol·licitud d'autorització ambiental d'una activitat d'abocador de residus no especials, promoguda per l'empresa Derbisel 99, SL. El projecte va rebre les al·legacions de l'Associació Ecologista Viu Net, amb el suport de la secció local Alta Segarra d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). Aquestes se centraven en la possible contaminació que podien patir les aigües freàtiques com a conseqüència de l'obertura de l'abocador. El mateix ajuntament de Pujalt també va presentar al·legacions per demanar que quedés fora del projecte tota possibilitat d'abocar-hi residus orgànics.

Així mateix, a mitjan any 2004, alguns veïns del municipi de Sant Martí de Sesgueioles van constituir la plataforma ciutadana Salvem Sant Martí i les Fonts de l'Anoia (PSSMFA). De la mateixa manera, l'alcalde de Sant Martí de Sesgueioles, Josep Piqué i Solé (Convergència i Unió, CiU) i molts dels seus veïns es van mostrar contraris a aquesta instal·lació.

Finalment, davant la falta de consens, l'Ajuntament de Pujalt va aprovar en ple municipal la decisió de demanar a l'empresa Derbisel 99 SL que retirés el projecte per tal d'estudiar amb més profunditat quina tipologia de residus es permetria abocar-hi.

L'abocador torna a iniciar els tràmits

A principi de l'any 2006, el DMAH va tornar a sotmetre a informació pública la sol·licitud d'autorització ambiental de l'activitat d'abocador de residus no especials, promoguda per la mateixa empresa i en el mateix àmbit de les mines de la Guàrdia Pilosa. Segons el nou projecte, la instal·lació hauria d'acollir un total de 1.672.000 m³ de residus abocats al llarg de vint anys. El tipus de residus admesos serien els d'encalcinament, escòries de forn, envasos de plàstic, residus de confecció i acabat, entre altres substàncies declarades com a no perilloses i inertes. L'abocador ocuparia una superfície de 16 ha. A més, el projecte preveia la recollida i evacuació de prop de 46.325 m³ anuals de gasos de fermentació o biogàs, per la qual cosa seria necessari construir un entramat de tretze xemeneies al llarg de l'abocador que permetés conduir el gas generat fins a una torxa de crema, que funcionaria vuit hores al dia.[4]

Segons el projecte, l'explotació de la instal·lació mateixa serviria per a recuperar la part de paisatge i sòl ocupat per l'antiga explotació de lignit no recuperada pel primer projecte de restauració.



Les antigues mines de lignit a cel obert de la Guàrdia Pilosa, a la imatge, són l'indret on es preveu el nou abocador. Foto: Alfons Recio



Pintada contra l'abocador de Pujalt a l'estació de ferrocarrils de Calaf. Foto: Àlex Tarroja

Durant el termini d'informació publica, la PSSMFA va presentar unes al·legacions al projecte amb què demanava la denegació de l'autorització administrativa per part del DMAH. En les al·legacions es manifestava l'alt valor de l'àmbit proper a l'abocador pel que fa a l'abundància d'aigües freàtiques i pous[5] i es remarcava el perill que l'abocador representa per a la possible contaminació d'aquests mateixos pous. De fet, segons la PSSMFA, el projecte d'abocador es troba just a sobre del "naixement d'un torrent (les fonts del riu Anoia)", fet que posaria en perill de contaminació les aigües superficials de les poblacions que travessa el torrent, que finalment tributa al riu Anoia. Tanmateix, per al president de la plataforma, Jesús Torrens i Garriga, "l'abocador no representarà la recuperació del paisatge anterior de mines, ja que, lluny de recuperar l'antiga vall del torrent amb les seves feixes, el rebliment dels forats donara lloc a una nova esplanada d'ús agrícola".

Davant del nou projecte, la Plataforma Salvem l'Anoia (PSA), conjuntament amb la mateixa PSSMFA, la Coordinadora d'afectats per l'abocador d'Hostalets de Pierola i l'Associació de Veïns de Castellolí van iniciar el març de 2006 una campanya de protesta en la qual es demanava que s'aturessin els projectes de l'abocador de Pujalt, que també van fer servir per a manifestar-se en contra de l'ampliació de l'abocador de Can Mata al municipi dels Hostalets de Pierola [2005:157], que haurà d'acollir els residus que es deixaran d'abocar a l'abocador del Garraf [4], i en la qual també es posaven contra de la construcció de l'Ecoparc 4 [150], també als Hostalets.

En els comunicats emesos a través de la PSA, es recordava que, a la comarca de l'Anoia, ja s'hi localitzen diverses instal·lacions d'aquest tipus, com ara l'abocador de residus de màxima toxicitat (classe III) de Can Pala a Castellolí, únic a Catalunya i que recentment havia estat ampliat, i l'abocador de Can Mata. Segons les plataformes, amb els abocadors anteriors s'hauria de "donar per tancada l'aportació de l'Anoia a l'emmagatzematge de residus" de Catalunya.

Algunes de les accions dutes a terme en el marc de la campanya contra els abocadors van ser la recollida de signatures entre veïns de tota la comarca i l'enviament massiu de cartes electròniques tant al Consell Comarcal de l'Anoia i al seu president, com al DMAH i el seu conseller, Salvador Milà i Solsona (Iniciativa per Catalunya - Verds, ICV).

També es va organitzar una manifestació pels carrers d'Igualada com a mostra de rebuig al projecte d'abocador de Pujalt, que va tenir la participació d'entre cent cinquanta i dues-centes persones. La manifestació, que es va fer coincidir amb el ple mensual del Consell Comarcal, va finalitzar davant la porta d'aquesta institució on es va llegir un manifest que incidia en els perills de l'abocador. Alhora, el text demanava al Consell Comarcal que manifestés la seva oposició a la instal·lació.

En resposta a aquesta demanda, el president del Consell Comarcal de l'Anoia, Joan Vich i Adzet (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va organitzar una roda de premsa el dia següent en la qual va recordar que aquesta administració ja havia presentat al·legacions al primer projecte de 2003, i que "la proposta d'aquest abocador no ha estat mai un projecte imposat des de fora del territori, sinó que va ser iniciativa dels ajuntaments de Pujalt i Sant Martí Sesgueioles". Segons Vich, el segon ajuntament es va despenjar del projecte com a resposta a "la mobilització de la ciutadania".

La postura oficial de l'Ajuntament de Sant Martí Sesgueioles contra l'abocador va ser aprovada en ple municipal a través d'una moció en la qual es demanava al DMAH que denegués l'autorització ambiental. Poc després, altres ajuntaments de la comarca i de la rodalia van aprovar mocions amb què es donava suport a l'Ajuntament de Sant Martí. Aquests eren el de Calonge de Segarra, el de Copons, el de Sant Pere Sallavinera, el dels Prats de Rei, el de Veciana, el de Castellfollit de Riubregós, el de Piera, el de la Pobla de Claramunt, el de Santa Maria de Miralles i el d'Igualada, i també el Consell Comarcal mateix.

Els darrers dies de 2006, la Direcció General de Qualitat Ambiental del DMAH va aprovar la Declaració d'impacte ambiental, formulada com a positiva, i, per tant, va proposar l'atorgament de l'autorització ambiental a l'empresa Derbisel 99. Es preveu, doncs, que al llarg del 2007 el DMAH faci pública la resolució de l'atorgament al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona (BOPB).

ARR

Més informació

mediambient.gencat.net/cat/inici.jsp
www.salvemanoia.org
www.salvemsantmarti.org

1 Aquest nucli no disposa de població estable al llarg de l'any. Actualment, les cases que el componen són segones residències.

2 La "crisi del petroli" oberta a partir del 1973 va comportar una política de subvencions dels carbons per part del govern, tenint en compte que es tractava de matèries primes energètiques que es cremen en centrals tèrmiques amb l'objectiu de produir electricitat.

3 L'alcalde de Pujalt és Antoni de Solà i Pereta (Convergència i Unió, CiU).

4 Segons el projecte, l'objectiu de la torxa es la crema de gas generat pels residuos, sense que es pugui desenvolupar una activitat de generació d'energia donada la poca quantitat de gas que es produirà.

5 "Els horts del Gomar ocupen un espai d'unes dues Hectàrees(...) i hi ha uns vuitanta pous, que es nodreixen de les deus subterrànies que afloren a Fontdella, prop del Molí de la Roda, al terme de Veciana i formen les anomenades Fonts de l'Anoia (...). Aquesta riquesa d'aigua, que es la que degué decidir la construcció de la població en aquest lloc, es palesa també en les fonts subterrànies del costat de l'església de la població i en la font d'en Donadeu, de la plaça de dit nom , que junt amb altres fonts abastaven la població." Una part del text de les al·legacions de la Plataforma SSMMFA, que va extreure el text de la Gran Geografia Comarcal de Catalunya, pàgina 446 Tom 5.

4 ABOCADOR DEL GARRAF

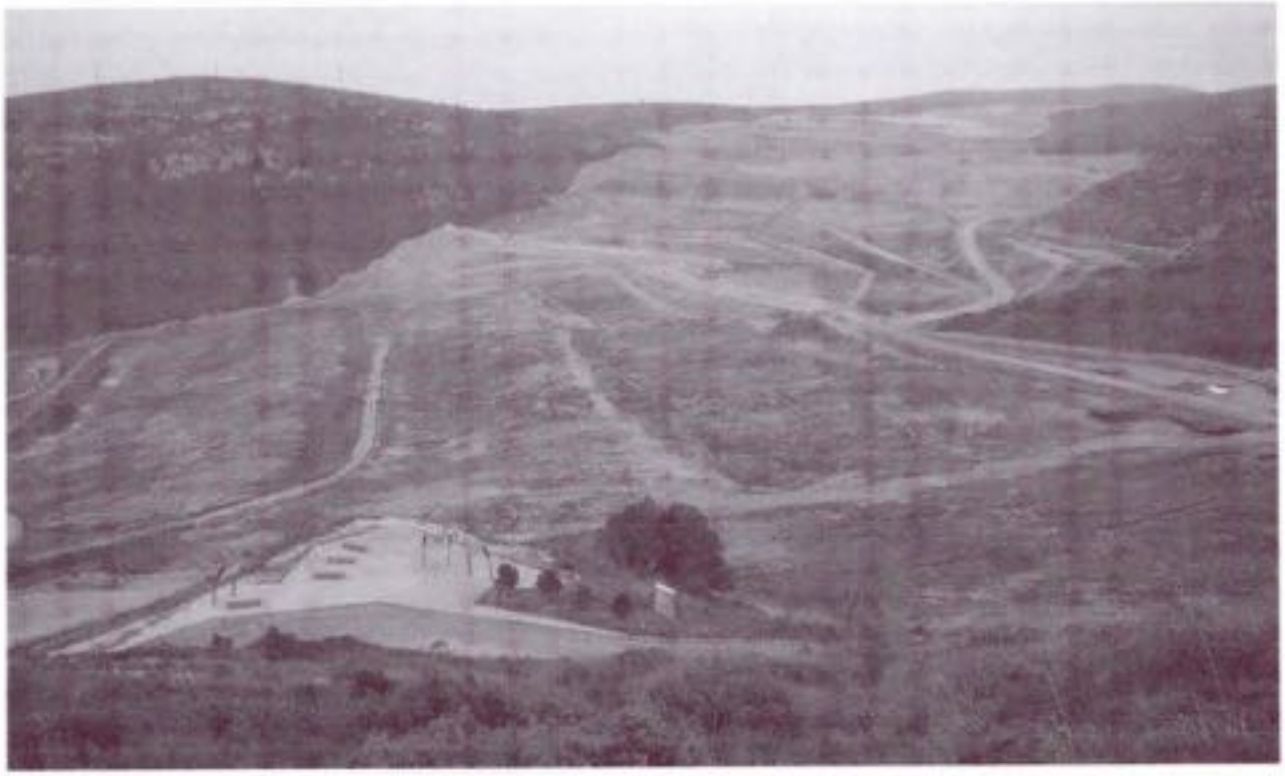


L'any 2006, l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient va clausurar l'última zona que encara funcionava com a abocador de deixalles urbanes a la vall d'en Joan, al massís del Garraf. Aquest abocador havia estat en funcionament des de l'any 1974 però la seva ubicació dins el Parc Natural del Garraf així com el progressiu rebliment de l'espai aconsellaven buscar-hi una alternativa. La clausura de les diferents zones de l'abocador va començar l'any 2000, quan es va aprovar el projecte bàsic de restauració de la vall. Des d'aleshores, les deixalles que arribaven al Garraf es van anar derivant cap als nous Ecoparcs construïts segons els objectius del Programa metropolità de gestió de residus municipals. 1997-2006.

El massís del Garraf forma l'extrem sud-occidental de la Serralada Litoral catalana. La seva peculiaritat rau en el predomini de roca calcària que dóna lloc a nombrosos fenòmens de modelat càrstic. El massís està poc poblat, tot i que a les vores hi ha els municipis d'Avinyonet del Penedès i Olesa de Bonesvalls, de la comarca de l'Alt Penedès; Olivella, Sitges i Sant Pere de Ribes, de la del Garraf, o Begues i Castelldefels, a la del Baix Llobregat. Al llarg dels anys, i sobretot abans que fos declarat parc natural, hi havien proliferat activitats força "agressives" amb el paisatge: pedreres com la de Vallcarca, camps de tir, instal·lacions de comunicacions o l'abocador de la vall d'en Joan serveixen com exemples. El massís també havia estat afectat per importants incendis forestals com el de 1982, amb 10.000 ha cremades o el de 1994, amb 4.300 ha.

L'abocador del Garraf (67 ha) es troba ubicat a la vall d'en Joan, als termes municipals de Gavà i Begues, a la comarca del Baix Llobregat. L'abocador es va posar en marxa l'any 1974 i fins a la seva clausura l'any 2006 ha acumulat més de vint-i-cinc milions de tones de residus que, en alguns llocs, han arribat a tenir prop de 100 m d'alçada. La gestió d'aquest equipament depenia de l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient (EMMA). Aquest abocador s'havia d'haver clausurat l'any 1999 però el retard en la construcció de les noves instal·lacions per al tractament de residus previstes en el Programa metropolità de gestió de residus municipals (PMGRM) 1997-2006 ho va posposar fins al 2006. Aquest Programa preveia un model de gestió de residus municipals basat en el tractament de totes les fraccions de brossa i s'havia d'acompanyar amb la construcció de quatre ecoparcs que haurien de tractar i valorar els diferents tipus de deixalles municipals.

L'any 1986 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar el Pla especial de protecció del medi físic i del paisatge de l'espai natural del Garraf, redactat pel Servei de Parcs Naturals de la Diputació de Barcelona. Aquest pla, conjuntament amb la declaració de parc natural, pretenia dignificar aquest massís amb un seguit d'actuacions que, progressivament, haurien d'aturar-ne la degradació. L'any 1992, el Garraf va quedar inclòs en el Pla d'espais d'interès natural (PEIN) de la Generalitat. Actualment el parc forma part de la Xarxa d'Espais Naturals que promou i gestiona la Diputació de Barcelona i ocupa una superfície de prop de 12.400 ha.



Vista general de l'abocador del Garraf cedida pel Grup Ecologista Guerras

Projecte de restauració

L'any 2000, l'EMMA va aprovar el projecte bàsic de restauració de l'abocador del Garraf que tenia com a objectiu fonamental posar fi progressivament a l'abocament de residus a la vall d'en Joan. El mateix any es van clausurar les 20 ha de les zones 1 i 2 del terme municipal de Gavà i posteriorment se'n va posar en marxa el projecte de restauració, que ha consistit en la construcció d'onze terrasses de tipus agrari on s'han plantat espècies vegetals autòctones, adaptades a poca demanda d'aigua. La restauració d'aquestes dues zones tenia un pressupost inicial de 15 MEUR i s'havien de finançar amb fons de la Unió Europea (UE), de l'Ajuntament de Barcelona, la Diputació de Barcelona, la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, el Ministeri d'Hisenda, la Junta de Residus de la Generalitat, i la EEA-EFTA (European Economic Area - European Free Trade Association). La direcció d'obra va ser adjudicada mitjançant concurs públic a l'UTE (Proyectos y Servicios, SA / Batlle i Roig Arquitectes), amb la col·laboració de Teresa Galí Izard, paisatgista. L'execució del projecte es va acabar l'any 2003.

A principi de 2002 es van deixar d'abocar residus municipals en el 40% de la superfície del dipòsit que hi havia dins el terme municipal de Begues i es van iniciar els tràmits per a l'adjudicació de la redacció del projecte de restauració per a aquesta zona, la 3. L'any 2003 va entrar en funcionament la instal·lació que havia de permetre l'aprofitament energètic del biogàs produït en el procés de putrefacció dels residus. Segons els càlculs efectuats s'aprofitaran cinc-cents cinquanta milions de metres cúbics de metà del biogàs o el que equival a una producció de 1.100 milions de kWh.

En el projecte de recuperació de l'entorn també s'havia previst la remodelació de la masia de Can Joan, del segle XIV, que s'hauria de convertir en un centre de recursos destinat a activitats d'educació ambiental així com en un nou centre d'informació del parc. L'empresa EcoMediterrània era l'encarregada de dissenyar i desenvolupar un conjunt d'activitats que tindrien com a objecte apropar els ciutadans al complex món dels residus i donar a conèixer tant el dipòsit controlat de la vall d'en Joan com cadascuna de les actuacions portades a terme amb l'objectiu de minimitzar l'impacte ambiental d'aquesta instal·lació de deposició controlada de residus.

La zona 4 es clausura a final de 2006

Aquesta zona de 30 ha de l'abocador s'ha mantingut oberta fins al 31 de desembre de l'any 2006. Equivalia aproximadament a una tercera part de la superfície del dipòsit i pertanyia al terme municipal de Begues. Un cop clausurada estava previst que comencés la restauració conjunta de les zones 3 i 4. Segons les explicacions del gerent de l'EMMA, Carles Conill Vergés, un cop clausurat l'abocador del Garraf, totes les escombraries generades pels habitants de l'àrea metropolitana es portarien als tres ecoparcs construïts, és a dir, a la Zona Franca de Barcelona, Montcada i Reixac i Sant Adrià de Besòs. En els dos primers centres, un cop tractats els residus, aquests s'embalaven i es tractaven per a, posteriorment, dipositar-los en els abocadors controlats de Badalona, Vacarisses, Cerdanyola del Vallès i els Hostalets de Pierola; en el cas de l'ecoparc de Sant Adrià, els residus anaven directament cap a la incineradora. Als Hostalets era on es preveia també la construcció del quart ECOPARC [150] de l'àrea metropolitana, que hauria d'entrar en funcionament el 2008.

L'abocador controlat dels Hostalets de Pierola va ser el receptor per a derivar-hi les 400.000 tones anuals d'escombraries que encara arribaven al sector obert de la vall d'en Joan. Tot i el tancament a final d'any, a l'abocador clausurat del Garraf es mantindrà en funcionament la planta de tractament dels lixiviats contaminats, que estava en funcionament des de l'any 1999, així com la producció de biogàs, amb concessió administrativa fins al 2013. El procés de restauració paisatgística de la vall permetrà que aquesta es recuperi per a usos de lleure ciutadà.

ESR

Més informació

www.diba.es/parcsn'
www.ema-amb.com/cat/activitat/residus/equipaments/diposit-valljoan.html

1 La notícia és sobre el llibre *El dipòsit controlat de la Vall d'en Joan. Tres dècades de gestió de residus municipals a l'àrea metropolitana de Barcelona 1974-2006*. Autor: Entitat Metropolitana del Medi Ambient.

5 AERÒDROM DE SABADELL



El mes de febrer la jutgessa del Jutjat d'Instrucció de Sabadell crida a declarar el regidor de l'àrea de Territori de l'Ajuntament de Sant Quirze del Vallès, el responsable de l'empresa constructora Mas Duran i l'apoderat de l'empresa que va instal·lar la grua amb la qual va xocar una avioneta que s'enlairava de l'aeròdrom de Sabadell a Sant Quirze del Vallès l'octubre de 2005. L'accident, amb la mort de quatre persones, va fer que el Ministeri de Foment clausurés durant tres setmanes l'aeroport i que s'acordessin una sèrie de mesures de millora de les instal·lacions. Un any després, els veïns dels quatre municipis afectats continuen denunciant l'incompliment dels acords i reclamant el tancament de les instal·lacions.

Antecedents | 2005:4

L'aeròdrom de Sabadell (Vallès Occidental), situat al sud-est del municipi, té una extensió de 85 ha i és molt pròxim a les poblacions de Sant Quirze del Vallès, Badia del Vallès i Barberà del Vallès. Obert a mitjan 1934, actualment està destinat a donar suport a l'aviació general i esportiva i a recolzar l'activitat de salvament, d'extinció d'incendis, d'aviació sanitària i altres serveis públics.

A l'aeròdrom, hi operen trenta-tres empreses, que donen feina a quatre-cents noranta treballadors. Hi estan ubicades dues escoles d'hostesses i quatre escoles de vol dedicades a la formació de pilots d'avió i d'helicòpter. Els vols d'aprenentatge representen el 70% de l'activitat de l'aeroport i la resta d'activitats fan referència a vols privats, de publicitat, de fotografia, aerotaxis, serveis i vols institucionals. Segons dades d'Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), l'ens gestor de l'aeroport, durant el 2006 s'hi van realitzar un total de 48.695 moviments d'aeronaus.

El 21 de setembre de 2005 una avioneta tripulada per un pilot i un fotògraf que treballaven per a l'empresa Paisajes Españoles S.A. es va estavellar a Badia del Vallès, al costat d'un bloc d'onze pisos, quan intentava realitzar un aterratge d'emergència i avisava d'una fallada de motor a la torre de control. Un mes més tard, els quatre tripulants d'una avioneta que s'enlairava van perdre la vida en estavellar-se contra una grua d'un edifici en construcció a la zona de Mas Duran, a Sant Quirze del Vallès.

El Ministeri de Foment va tancar cautelarment les instal·lacions durant tres setmanes. Fruit de les reunions entre el Ministeri de Foment (MIFO), la Generalitat, Aviació Civil i els alcaldes de Sabadell, Sant Quirze, Badia i Barberà es va acordar la reobertura de l'aeroport amb condicions: la retirada de les grues il·legals, la limitació del nombre de vols als serveis d'emergència, el trasllat en un any dels vols en pràctiques a l'aeròdrom de Calaf (Anoia), la modificació de la ruta per evitar sobrevolar les zones habitades, la reducció del soroll, i l'establiment de les negociacions per a traspassar les competències de gestió de l'aeroport a la Generalitat. L'aeròdrom va engegar novament l'activitat amb la protesta dels treballadors i usuaris de l'aeròdrom, que reclamaven l'obertura sense limitacions de la instal·lació

Els imputats presten declaració i segueixen les queixes dels veïns

El mes de febrer de 2006, els imputats pel segon accident mortal, el regidor responsable de l'Àrea de Territori de l'Ajunta-



Vista de l'aeròdrom de Sabadell amb Badia del Vallès al fons. Foto: Xavier Segura

ment de Sant Quirze, Francisco Contreras (Convergència i Unió, CiU), el representant legal de l'empresa constructora Mas Duran SL, i el representant de l'empresa Hergús SL, que va instal·lar la grua, Jesús Hervàs, van prestar declaració davant el Jutjat d'Instrucció de Sabadell, el qual investiga si hi va haver irregularitats en la col·locació de la grua en un lloc que necessitava l'autorització de la Direcció General d'Aviació Civil.

En el marc de la competició de vols acrobàtics Red Bull Air Race World Series 2006, els veïns van denunciar l'incompliment dels acords del Ministeri, ja que no es respectaven les rutes aèries i se sobrevolaven les zones poblades. Joan Manuel Arruga, portaveu de la Federació d'Associacions de Veïns de Sant Quirze, afirmava que els entrenaments "mostraven que aquell pacte era un engany amb ambigüitats i trampes". L'alcaldessa de Sant Quirze, Elisabeth Oliveras (d'Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va enviar una carta al director general d'AENA on demanava que es complissin els acords i denunciava que en comptes de complir-se semblaven "caminar en la direcció contrària a l'acordada, amb l'anunci d'AENA de nous vols d'aeronaus comercials destinats al transport col·lectiu de viatgers".

A la tardor, l'Ajuntament de Sabadell, la Cambra de Comerç de Sabadell i l'aeròdrom van signar un document on demanaven a l'Estat i a la Generalitat participar en el traspàs i en el futur òrgan de gestió de l'aeroport i defensaven un model aeroportuari que fomentés l'aviació civil i empresarial, la formació de pilots i l'activitat d'indústries aeronàutiques. Davant la demanda de les entitats veïnals perquè es fessin públiques les dades dels beneficis que aporta la instal·lació a Sabadell i a les empreses de la zona, el ple de l'Ajuntament va aprovar a final d'any l'encàrrec d'un estudi que analitzés l'impacte socioeconòmic de l'aeroport sobre Sabadell i els municipis dels voltants.



Primer pla de l'aeròdrom amb hatlhatges al fons. Foto: Montserrat Mercadé

Un any després del segon accident, una part de les empreses operadores a l'aeròdrom presentaven una reclamació econòmica d'1,5 MEUR al MIFO per les pèrdues que va comportar la clausura de l'aeròdrom durant vint-i-un dies. El president del Govern de l'estat, José Luis Rodríguez Zapatero (Partit Socialista Obrer Espanyol, PSOE), es comprometia a negociar el traspàs de l'aeroport amb el nou Govern de la Generalitat que sorgís de les eleccions de l'1 de novembre.

A final d'any, restava pendent el traspàs de les pràctiques de vol a l'aeròdrom de Calaf i l'inici de les negociacions per a traspassar les instal·lacions a la Generalitat.

HCG

Més informació

www.aena.es
www.bdv.es
www.favsq.org/aeroport
www.sqvalles.org
www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/aerotrans/index.jsp

6 AEROPORT DE BARCELONA (EL PRAT)



L'aeroport de Barcelona assoleix la xifra record de 30 milions de viatgers. Preveient la inauguració d'una nova terminal entre pistes l'any 2008, el sostre de creixement de l'aeroport se situa en els 55 milions de viatgers. Això origina el debat sobre futurs creixements i, en concret, sobre la construcció d'una quarta pista damunt del mar, tot plegat quan encara no s'ha resolt el problema dels sorolls provocats pels avions a Gavà i Castelldefels. D'altra banda, la nova terminal desperta l'interès de l'aliança de línies aèries Star Alliance, per a constituir un distribuïdor de vols intercontinentals al Prat, una de les demandes històriques del teixit empresarial i de l'Administració catalana. El 28 de juliol té lloc una vaga que atura l'aeroport i que en revifa el debat sobre l'òrgan de gestió.

Antecedents: 2003:7; 2004:7 ; 2005:5

L'aeroport de Barcelona, situat al Prat de Llobregat, es considera una peça clau en l'economia catalana. No només és la porta d'entrada de milions de turistes cada any, sinó que també genera un important volum de negocis. Barcelona s'ha convertit en la cinquena ciutat del món en nombre de congressistes i participants en reunions d'empresa, amb fires com el 3GSM o el Bread&Butter, que van experimentar un creixement del 21% l'any 2006. L'aeroport és el vuitè d'Europa, amb més de 30 milions de passatgers anuals.

Objectiu: augmentar la capacitat de l'aeroport

L'objectiu de l'aeroport era arribar als 55 milions de passatgers anuals l'any 2015. Per això s'estava construint la nova terminal entre la pista principal i la tercera pista de l'aeroport, estrenada el setembre de 2004. La nova terminal, que es va començar a construir el desembre de 2003, s'havia d'acabar a principi de 2008. La nova terminal multiplicaria per quatre la superfície de l'actual, permetria el trànsit de vuitanta mil passatgers diaris i hi treballarien sis mil persones. El Prat adoptaria, així, el model de dues terminals, imitant aeroports com els de Barajas, Heathrow, Munic i Detroit.

El nou edifici, amb una planta en forma d'espasa, va ser dissenyat pel taller d'arquitectura de Ricard Bofill. Segons AENA (Aeroports Espanyols i Navegació Aèria, organisme que gestiona els aeroports a l'Estat), la terminal milloraria el trànsit dels passatgers que es moguessin en desplaçaments curts. AENA preveia tenir finalitzada l'obra civil a principi de l'any 2008 i posar-la en servei l'any 2009, un cop s'haguessin efectuat totes les proves de les instal·lacions. A final d'any treballaven en les obres de la terminal unes mil cinc-centes persones.

AENA preveia, a més, assolir els 70 milions de passatgers anuals l'any 2020 i gestionar-los amb una terminal satèl·lit al peu de la nova torre de control. Aprofitant les obres de construcció de la nova terminal, es va fer un túnel d'un quilòmetre que l'uniria amb la futura terminal satèl·lit, per on circularia un tren llançadora.

Acompanyant aquest creixement, es van projectar els primers hotels dins l'aeroport, que s'aixecarien a l'espai on hi havia l'aparcament de superfície del recinte. S'edificarien tres gratacels, l'alçada, la categoria i el nombre d'habitacions dels quals no es va arribar a concretar. Els pàrquings i els hotels estarien units per una passarel·la en alçada, que s'aprofitaria per ubicar-hi una galeria comercial i un centre de convencions. Tot plegat formaria part de l'anomenada Ciutat Aeroportuària, que se situaria entre les actuals terminals i el polígon Mas Blau, i que significaria la construcció de 315.000 m² de sostre edificable entre hotels –fins a deu–, oficines, locals comercials i diferents serveis addicionals. L'ampliació de l'aeroport es completaria amb el nou Parc Industrial Aeronàutic, un espai de 70 ha per a hangars, plataformes d'estacionament i espais per al manteniment d'avions. Així mateix, hi hauria deu mil places d'aparcament més.

Protecció del litoral i quarta pista

El febrer de 2005, la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 [199] presentada pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va provocar crítiques per part del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), l'Ajuntament de Barcelona i la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB), el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) i Barcelona Aeronàutica i de l'Espai, entre altres. Segons van al·legar, la protecció dels espais naturals del delta del Llobregat [55], i en concret d'una franja marítima davant del delta del Llobregat podria hipotecar el creixement de l'aeroport. L'abril de 2006, el DMAH va presentar una nova proposta que va ser aprovada al setembre, i en la qual ja no figurava l'àrea marina situada davant de les pistes de l'aeroport.

Poc després, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va plantejar la conveniència de crear una quarta pista damunt del mar, per superar les limitacions d'espai de l'aeroport. El president de la CCB, Miquel Valls, va aplaudir aquesta opció. No obstant això, el Ministeri de Foment (MIFO) considerava que la capacitat de l'aeroport era suficient per a atendre la demanda prevista a mitjà termini. La ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va posposar la decisió de construir la quarta pista fins al 2008, un cop estigués en funcionament la nova terminal. Comptant que caldrien dos anys per construir la nova pista, això no es faria realitat com a mínim fins al 2010. L'Ajuntament del Prat de Llobregat, per la seva banda, va aprovar una moció, amb el suport de tots els partits, en contra de la construcció de la quarta pista sobre el mar.

Finalment, el Secretari de Mobilitat del DPTOP, Manel Nadal, va apuntar l'alternativa de dissenyar un sistema aeroportuari català que combinés la infraestructura de Barcelona amb les actuals de Girona-Costa Brava [7] i Reus [10].

Els accessos a l'aeroport

El volum creixent d'usuaris i l'elevada ocupació que genera (més de dotze mil treballadors) fan del Prat un dels principals pols generadors de mobilitat de Catalunya.

La gran majoria dels 36 milions de viatges anuals que arriben o que surten de l'aeroport de Barcelona es fan amb vehicle privat. Preveient el creixement d'usuaris de l'aeroport, el MIFO va licitar el mes de juliol les obres de construcció de l'enllaç i el vial d'accés a la nova terminal. El traçat d'aquest vial hauria d'avançar entre la nova terminal i l'autovia de Castelldefels (C-31).

Pel que fa a l'accés en transport col·lectiu, RENFE va suspendre a final de 2005 el

servei ferroviari directe entre Barcelona i l'aeroport (que tenia una mitjana de cinc mil passatgers diaris) a causa de la construcció de l'entrada del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [65] al Prat. A partir de llavors, i durant divuit mesos, els viatgers haurien de canviar de tren en arribar al Prat, i agafar un tren llançadora cap a l'aeroport. Aquest canvi va provocar molèsties als usuaris, i les seves protestes, afegides a les dels partits, sindicats i administracions catalanes, van aconseguir que Javier Pérez Sanz, director general de RENFE, es comprometés el mes de febrer a restablir el servei a partir de l'estiu. El tren sortiria de l'Estació de França, i des d'allí faria un bucle per la ciutat passant per les estacions de passeig de Gràcia i Sants abans d'acabar el recorregut a l'aeroport.

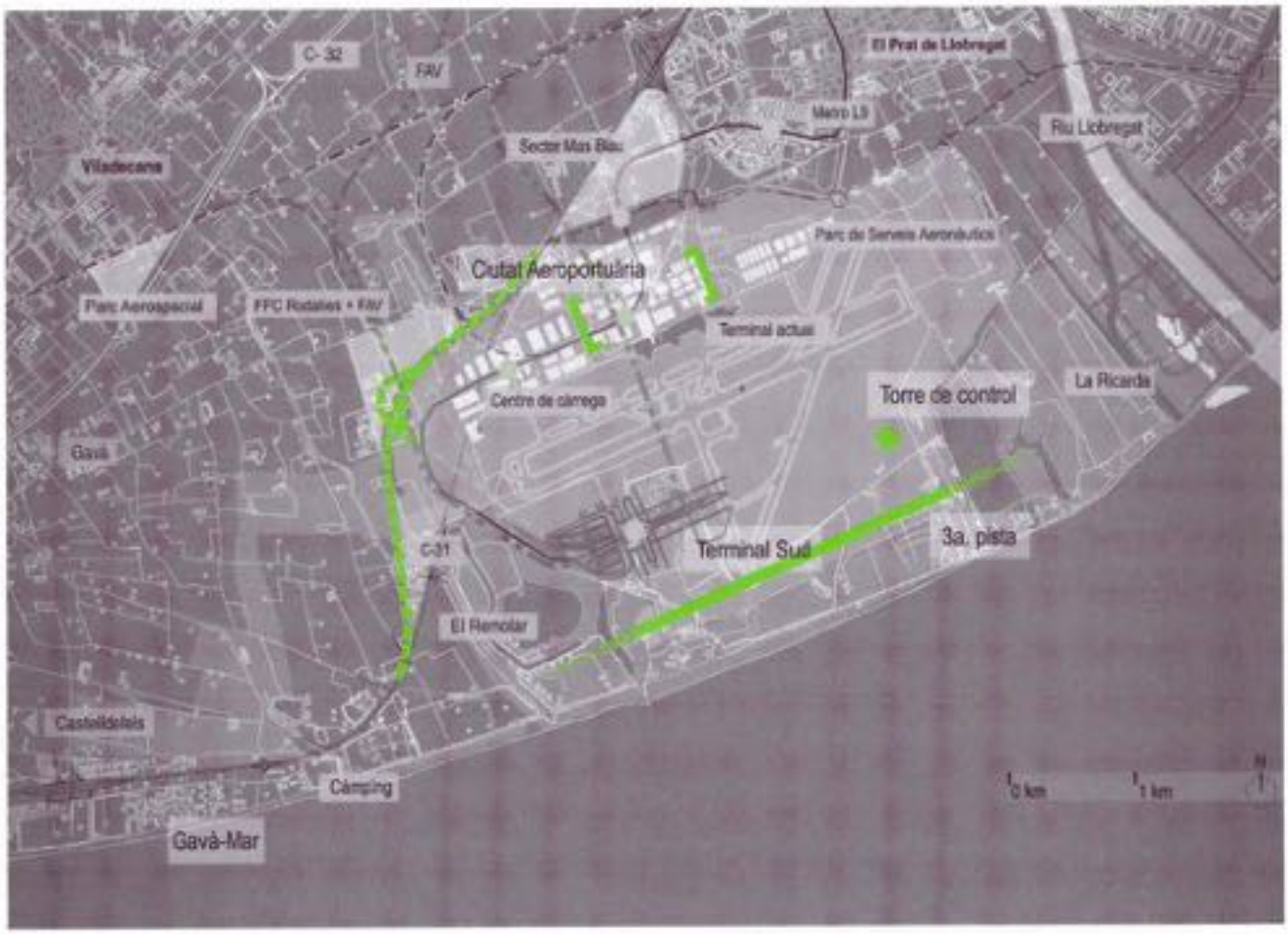
Pel que fa a l'arribada del FAV a l'aeroport, que havia provocat discrepàncies uns anys abans, es va adoptar una solució intermèdia entre els trens de Rodalies i els d'alta velocitat. Ambdós tipus de combois farien un bucle a l'aeroport del Prat per les mateixes vies. El MIFO va optar per aquesta solució per l'estalvi de diners que significava i per la complexitat tècnica de foradar sota les pistes en una zona d'aiguamolls. El ramal, d'uns 11 km, s'uniria amb la línia d'alta velocitat entre Madrid i Barcelona i la línia C3 de Rodalies, que va cap al Garraf. Els ferrocarrils tindrien dues parades a l'aeroport, una a cada terminal. Afegint-hi les tres estacions de la LÍNIA 9 DEL METRO [91], el Prat esdevindria un dels aeroports més ben comunicats d'Europa.

Més sorolls

El soroll ocasionat per la tercera pista de l'aeroport, que afectava Gavà i Castelldefels, va continuar provocant les protestes dels veïns durant la primera meitat de l'any. Aquestes protestes es mantenien des de la inauguració de la tercera pista, el 28 de setembre de 2004. A final de 2005 es va acordar una nova configuració de les pistes de l'aeroport, que permetria que els avions no sobrevolessin els nuclis habitats.

L'entrada en funcionament d'aquesta nova configuració no va ser immediata, i mentrestant la plataforma Prou Soroll, de Castelldefels, va presentar una querella criminal contra els responsables d'AENA i del MIFO. Segons el portaveu de la plataforma, Joan Anton Martínez, tenien proves que demostraven que AENA havia comès un delicte ecològic. També es van interposar més de dues-centes denúncies a títol individual. Aquestes denúncies se sumaven a una investigació judicial oberta arran d'una denúncia presentada per l'Associació de Veïns de Gavà Mar i que va ser admesa a tràmit en un jutjat del Prat. Gavà i Castelldefels no eren els únics municipis afectats pel soroll. El mes de febrer, Begues, un municipi de muntanya que limita amb Gavà, va demanar participar en la Comissió de Seguiment de l'Impacte Ambiental de l'ampliació de l'aeroport. Sis-cents avions sobrevolaven Begues cada dia, cosa que provocava molèsties als veïns. En general, les poblacions demanaven el mateix tractament que les poblacions dels vitants de l'aeroport de Barajas, a Madrid, on s'havia invertit 116 MEUR per a insonoritzar dotze mil habitatges. Gavà va inaugurar el mes de setembre l'Oficina de Control de l'Aeroport de Barcelona, per centralitzar possibles denúncies i accions legals en cas que AENA no respectés els acords de la Comissió de Seguiment Ambiental.

El 26 d'octubre va entrar en funcionament la nova configuració. Les obres, valorades en 12,7 MEUR, van habilitar una derivació que permetia als avions passar de la pista principal a la capçalera de la tercera pista sense alterar el trànsit general. D'aquesta manera, les aeronaus es podien enlairar per la tercera pista fent, just després de l'enlai-





Obres de la terminal sud de l'aeroport de Barcelona. Foto: Xavier Sabaté

rament, un gir al mar amb què s'evitaven els nuclis habitats.

L'alcalde de Castelldefels, Antoni Padilla Reche (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va calcular que la mesura permetria reduir en un 90% els prop de quatre-cents cinquanta avions que cada dia sobrevolaven tots dos municipis. Els veïns i els ajuntaments de Gavà i Castelldefels es van mostrar satisfets, però van recordar que no era una solució definitiva, i l'alcalde de Gavà, Joaquim Balsera (PSC), va demanar que la configuració es mantingués quan la nova terminal estigués acabada. L'Ajuntament de Gavà temia que amb la nova terminal s'hagués de canviar la manera de maniobrar dels avions i que AENA ho aprofités per usar les pistes de manera independent, cosa que permetria més operacions per hora. No obstant això, segons Antoni Padilla, l'aeroport de Barcelona hauria de poder operar amb noranta moviments per hora i, per tant, arribar a moure 55 milions de passatgers a l'any amb la configuració aprovada.

Molts passatgers, però pocs vols intercontinentals

L'aeroport va batre per tercer any consecutiu el seu rècord de passatgers i va superar els 30 milions d'usuaris. El creixement interanual es mantenia en un 10,5%, dada que el configurava com l'aeroport europeu amb més creixement. L'any 2006 hi va haver més de 327.000 moviments d'aeronaus, la qual cosa significà un increment d'un 6,4% respecte de l'any anterior. Durant el 2006 també es va consolidar l'augment de companyies de baix cost, que van assolir el centenar de destins. A algunes ciutats, com Milà, Amsterdam, Brussel·les, Budapest, Manchester i París, ja s'hi podia anar, l'any 2006, amb tres o més companyies de baix cost.

Durant la tardor es van estrenar les companyies de baix cost Clickair i Catair, ambdues amb participació d'Iberia. Clickair, amb vols a trenta-quatre destins nacionals i internacionals, i Catair, que preveia connectar amb cinquanta-sis ciutats l'any 2009, van establir la seva seu central a Barcelona, sumant-se a les oficines de Vueling al polígon Mas Blau del Prat.

Tanmateix, l'aeroport del Prat estava a la cua d'Europa en vols intercontinentals. Aquesta era una situació anòmala, tal com va mostrar un estudi del catedràtic de la Universitat de Barcelona (UB) Germà Bel, el mes de novembre. Aquest estudi, patrocinat per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB), exposava que la situació de l'aeroport no es corresponia amb el seu volum de passatgers. Aeroports com els de Zuric, Milà, Viena, Manchester, Brussel·les, Dublin o Düsseldorf tenien més connexions intercontinentals que Barcelona, tot i que movien menys passatgers. Efectivament, el posicionament de l'aeroport com un *hub* (centre de distribució) intercontinental era una demanda històrica del teixit empresarial i de les administracions catalanes.

Aprofitant l'avançada construcció de la terminal sud, l'aliança de línies aèries Star Alliance va demanar disposar dels espais més bons de la terminal, és a dir, els més cèntrics i propers a les pistes, a fi de reduir el temps des que el passatger arriba d'un vol fins que n'agafa un altre. Segons Star Alliance, si l'assignació d'espais li era beneficiosa, l'aeroport guanyaria una vintena de rutes aèries (a Moscou, Alger, Casablanca, Riad i Trípoli, per exemple), i faria que Barcelona fos un punt més atractiu des d'on els membres de Star Alliance podrien posar en marxa les anhelades rutes intercontinentals. Star Alliance aplega divuit companyies, onze de les quals ja operen al Prat, entre les quals hi ha Spanair, Lufthansa, US Airways o Singapore Airlines. Aquestes companyies, que treballen a cent cinquanta-set països amb més de vuit-cents destins, tenen el 27% del trànsit mundial i el 28% dels ingressos.

Amenaça d'Iberia d'abandonar algunes rutes

El setembre de 2005 el president d'Iberia, Fernando Conte, va anunciar que la seva companyia abandonaria a partir de 2006 gran part de les operacions internacionals des de Barcelona, a causa, segons Conte, de la competència deslleial de les companyies de baix cost, que gaudien de subvencions de la Generalitat. Iberia va reiterar el juny de 2006 la seva intenció, malgrat que continuava liderant la quota de mercat a l'aeroport, amb un 33% dels moviments, una xifra allunyada del 13% de Spanair, del 8% d'Air Europa, del 6,2% de Vueling i del 5,9% d'Easyjet.

Si Iberia abandonava rutes, significava que alguns dels seus drets d'enlairament i aterratge (*slots*) quedarien vacants. Això ho van aprofitar Spanair, Air Madrid, Vueling i

Air Europa per sol·licitar aquests drets. Malgrat aquestes ofertes, el secretari de Mobilitat Manel Nadal va reiterar que Barcelona havia de continuar apostant per mantenir la presència d'Iberia.

Davant l'anunci d'Iberia, el col·lectiu de pilots va anunciar possibles vagues, ja que la companyia no garantia mantenir tots els llocs de treball del personal de vol. No obstant això, el col·lectiu que es va mostrar més virulent va ser el del personal de terra d'Iberia, que també veia en perill el seu lloc de treball si la companyia marxava. El 28 de juliol, més d'un miler de treballadors del servei de terra van tallar la via de servei de l'aeroport i van protagonitzar un boicot que va paralitzar el trànsit aeri de l'aeroport, en plena operació sortida de les vacances d'estiu.

Els treballadors en vaga van provocar la cancel·lació de cinc-cents quaranta-quatre vols i van afectar més de cent mil persones. La Direcció General d'Aviació Civil, dependent del MIFO, va obrir el 10 d'agost un expedient sancionador a Iberia per una possible infracció de la Llei de seguretat aèria. La companyia podria ser multada amb una multa de fins a 4,5 MEUR. Iberia, al seu torn, va suspendre de sou i feina seixanta treballadors, i una cinquantena d'empleats s'enfrontaven a penes de presó, acusats de sedició, alteració de l'ordre i resistència a l'autoritat.

Amb tot, la vaga va costar gairebé 7,5 MEUR a AENA. La partida més important corresponia a les despeses de gestió de les reclamacions dels usuaris afectats i a l'abonament de les indemnitzacions, que el govern espanyol va estimar en 4,8 MEUR. Les indemnitzacions es van concedir als usuaris que voluntàriament van cedir els seus drets perquè AENA reclamés directament a Iberia. AENA va rebre 17.110 reclamacions per la vaga, i a final d'any havia indemnitzat 5.818 viatgers, amb 250 € per vol cancel·lat i 180 € per equipatge perdut o destruit. Per la seva banda, l'Ajuntament de Barcelona va reclamar una inversió d'AENA en publicitat per un valor de 500.000 €. El càlcul es va fer a partir del còmput del cost en publicitat que hagués tingut l'espai que van ocupar les notícies negatives sobre la vaga recollides als principals diaris estrangers.

Per calmar els ànims del personal de l'empresa, Iberia va prometre donar servei a les seves companyies participades, Clickair i Catair, de manera que el personal de terra pogués assistir els passatgers i les aeronaus d'Iberia i també els de les seves participades.

La crisi del Prat va tenir una gran repercussió, i fins i tot va ser un dels principals temes tractats en la visita que el president Pasqual Maragall va fer a Mallorca, on es va entrevistar amb el rei Joan Carles, el president Jaume Matas i els socialistes illencs. El president va assegurar que el conflicte acceleraria el traspàs de competències aeroportuàries, i que la crisi anava més enllà d'un simple conflicte laboral. Amb tot, i malgrat la vaga, el mes d'agost l'aeroport va superar un nou record, la xifra de tres milions de passatgers en un mes.



Vista a vol d'ocell sobre l'aeroport de Barcelona. Foto: AENA



Obres de la terminal sud de l'aeroport de Barcelona. Foto: Àlex Tarrida

Gestió de l'aeroport

Al llarg de 2004 i 2005, administracions i associacions empresarials catalanes van debatre el model de gestió de l'aeroport del Prat, en aquell moment gestionat únicament per AENA. L'any 2005 aquests esforços van arribar al Congrés dels Diputats i als treballs de la reforma de L'Estatut d'Autonomia de Catalunya [50].

L'estudi de Germà Bel (UB) presentat al novembre demostrava que la gestió centralitzada d'AENA era la causa de l'endarreriment de l'aeroport del Prat. Per exemple, Madrid-Barajas s'enduia un 58% de les inversions estatals, tot i que el seu volum de tràfic no arribava al 23% del de tot l'Estat. Segons Bel, amb una gestió pròpia l'aeroport podria buscar companyies per aconseguir rutes intercontinentals, ja fos amb l'assignació d'espais en la nova terminal o concedint els millors horaris a les companyies que oferissin aquests vols de llarga distància. De fet, això és el que havia passat en la majoria de països de l'OCDE (Organització per a la Cooperació i el Desenvolupament Econòmic).

La qüestió de la gestió de l'aeroport va esdevenir un dels principals punts de negociació de l'Estatut de Catalunya que es va aprovar per referèndum el 18 de juny. El mes de gener, un acord entre Artur Mas (Convergència i Unió) i el president del Govern espanyol José Luis Rodríguez Zapatero (Partido Socialista Obrero Español, PSOE) va tancar les negociacions de l'Estatut. Segons aquest acord, la Carta catalana només recolliria la futura creació d'un consorci de l'Estat, la Generalitat i el sector privat per a la gestió del Prat, deixant per a més endavant la concreció de quins percentatges tindria cada administració en aquest organisme.

Al setembre, el MIFO va formalitzar la proposta de creació d'aquest consorci. Segons aquesta, l'Estat mantindria el 51% del consorci, i el 49% restant se'l repartirien les administracions autonòmiques, els ens locals i el sector privat. El MIFO va afegir que la proposta estava pensada per als quaranta-set aeroports de l'Estat.

El govern català va proposar, per la seva banda, una representació paritària de la Generalitat i de l'Estat en el futur consorci: el 40% per a cada part. Ajuntaments i sector privat, amb un 10% cadascú, es repartirien el 20% restant. Aquest model també preveia que els dos governs consensuessin el nom del president del consorci. Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) –que en aquells moments no formava part del Govern català– va rebutjar la proposta, i el seu líder, Josep-Lluís Carod-Rovira, va instar l'executiu a reclamar la majoria de la gestió. El conseller de Relacions Institucionals, Joan Saura (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), també va reclamar, des del govern, que la presència de les institucions catalanes fos majoritària. El candidat a la presidència pel PSC, José Montilla, en la seva condició de ministre d'Indústria, va assegurar que abans que s'acabés la legislatura espanyola hi hauria cogestió.

Per la seva banda, el grup de CiU va presentar el mes de setembre una moció al Congrés dels Diputats per a garantir la capacitat decisiva de les institucions catalanes en el consorci de gestió del Prat. El grup socialista va respondre amb una esmena de substitució que no fixava graus de participació en la gestió. Josep Antoni Duran i Lleida (CiU) va rebutjar l'esmena socialista perquè la considerava un pas enrere respecte a les negociacions que havien acapurat bona part de la discussió de l'Estatut a Madrid. La moció va ser rebutjada pel Congrés i novament l'acord sobre el Prat va quedar en un punt mort durant la resta de l'any.

XSR-X3EA

Més informació

www.aena.es

AEROPORT: LES CLAUS

Germà Bel

Catedràtic del Departament de Política Econòmica de la Universitat de Barcelona

1) El que importa: La reforma del model de gestió dels aeroports espanyols. Tots sabem plenament que el model espanyol –centralitzat– és únic entre els països comparables, en els quals la normalitat és la gestió individual dels aeroports. La gestió individual permet que aquestes infraestructures desenvolupin les pròpies estratègies financeres i comercials, la qual cosa els facilita aprofitar al màxim les pròpies potencialitats. Al contrari, el model espanyol permet que el gestor centralitzat apliqui estratègies que poden subordinar els interessos d'uns aeroports als d'altres; també permet fer servir els recursos globals del sistema –la caixa única– per a subsidis que no es corresponen amb els criteris de solidaritat de recurs retòric habitual.

2) El que és urgent: Les decisions sobre l'accés preferent a les noves instal·lacions del Prat. La discussió sobre la reforma de la gestió no és nova, però ha estat la imminència de decisions importants sobre el Prat allò que ha posat de llarg el debat. No en va, doncs, les decisions que es prenguin ara condicionaran el futur gestor, sigui qui sigui. Fins i tot els més propensos a divagar pensant per què es diu el que es diu –en lloc de fixar-se en què es diu– ja han entès quina és la raó de l'actual procés de debat públic: la desconfiança dominant envers un model que fa possible que les decisions sobre el Prat no tinguin com a prioritat bàsica aprofitar-ne al màxim les potencialitats com a aeroport internacional, sinó dissenyar un paper que estigui subordinat al de l'aeroport de Barajas. En aquest sentit, és una bona notícia que les institucions catalanes participin en el procés polític de decisió.

3) El que és immediat: L'objectiu principal ha de ser aprofitar al màxim el potencial del Prat com a plataforma de vols intercontinentals. Hi ha demanda? Que això es qüestioni fa que ens ruboritzem, per bé que les companyies que ho neguen fan el seu paper, tant si són de low cost com companyies convencionals que maximitzen la taxa de rendibilitat concentrant operacions en la seva base principal. L'any 2004, l'única destinació que se servia era Nova York (JFK); el 2007 se'n serveixen vuit, entre les quals SkyTeam té un protagonisme especial. El Prat té demanda intercontinental, encara que no en sabem la dimensió. Segurament, és menor que els grans hubs europeus ja consolidats. Encara que segur que està per sobre de la situació actual, assolida malgrat l'absència de polítiques d'oferta del gestor aeroportuari (i gràcies al meritori esforç del Comitè de Rutes). Amb decisions adequades de gestió de l'oferta, si deixem que el mercat treballi, estarem molt més segurs que la realitat s'acosta al potencial.

4) Sense risc no hi ha progrés: El procés d'adjudicació en curs serà transparent i discrecional. Transparent perquè el procés ha esdevingut públic. Discrecional perquè s'exigeixen compromisos per a cinc anys quan els plans de negoci de les aerolínies (el seu compromís amb els socis) rarament superen els tres anys. Els qui han establert els requisits de compromisos a llarg termini deuen saber que és impossible obtenir-los, per la qual cosa la conclusió lògica és que es busca mantenir molta discrecionalitat en la decisió. Que hi hagi discrecionalitat (que no vol dir arbitrarietat) és normal; són les regles d'aquest joc. Es tracta d'avaluar quines propostes estratègiques són més consistents amb el model d'aeroport preferit (de low cost o d'ambició global), i arriscar juntament amb el(els) qui s'agafi(n) com a soci(s) estratègic(s). Perquè sense risc no hi ha guany. Al cap i a la fi, el pitjor que pot passar és que ens quedem com estem.

Article publicat al diari La Vanguardia el 14 de març de 2007

7 AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA



La revisió del Pla director de l'aeroport de Girona genera rebuig al municipi d'Aiguaviva davant la possibilitat que es construeixi una segona pista. Ryanair, la Generalitat i les institucions gironines signen un nou conveni pel qual la companyia es compromet a obrir disset noves rutes a partir de 2007 a canvi de rebre 3,5 MEUR en publicitat durant dos anys. La Generalitat i el Govern de l'Estat negocien el traspàs de la gestió dels aeroports de Girona, Reus i Sabadell però no arriben a un acord. Al juliol s'aprova el Pla director de l'aeroport de Girona amb la delimitació de 215 ha de servei per reordenar i ampliar les instal·lacions i una inversió de 108 MEUR fins al 2020. Els treballadors dels serveis de terra inicien una vaga que afecta els passatgers de Ryanair.

Antecedents: 2004:8; 2005:6

L'any 2002 Ryanair, una de les companyies de vols de baix cost més important d'Europa, es va establir a l'aeroport Girona-Costa Brava i va obrir dotze línies regulars a Frankfurt, Brussel·les, Londres, Milà i Dublin, com a principals destinacions. El mateix any, Ryanair va arribar a un acord amb la Generalitat, la Diputació de Girona, la Federació d'Hostaleria de les Comarques de Girona i la Cambra de Comerç de Girona, per establir la seva base del sud d'Europa a Girona i obrir noves rutes a canvi d'ajuts econòmics. Entre 2002 i 2005 el nombre de destinacions de l'aeroport va passar de dotze a vint-i-tres i el de passatgers de 0,5 milions a 3,5 milions, fet que el situava com la segona instal·lació de Catalunya i la catorzena de l'Estat espanyol.

L'augment de l'activitat de l'aeroport ha tingut un gran impacte en el creixement de la zona. En aquest sentit, la Generalitat ha impulsat la construcció de la Central Integrada de Mercaderies (CIM) la Selva per a usos logístics i terciaris amb una superfície total de 22,5 ha i ha fet una reserva de terrenys per ubicar-hi una estació de tren, compartida entre el Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) i el futur ferrocarril transversal de Catalunya. Paral·lelament, el dinamisme de l'aeroport n'ha provocat la saturació de les instal·lacions, nombrosos problemes per la manca de zones d'estacionament de vehicles i l'obsolescència del Pla director vigent, aprovat en 2002. El 2005 el Congrés dels Diputats va aprovar la revisió del Pla director de l'aeroport de Girona.

La revisió del Pla director de l'aeroport de Girona

A principi de gener Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) presentava la proposta de revisió del Pla director de l'aeroport de Girona. El Pla preveia l'optimització de la terminal existent per donar cabuda a cinquanta-un mostradors de facturació, l'ampliació dels serveis per a avions i passatgers existents, la creació de més places d'aparcament i la construcció d'una segona pista, al terme municipal d'Aiguaviva, en cas que s'assolís la xifra de 8 milions de viatgers. L'Ajuntament d'Aiguaviva va anunciar que realitzaria un informe desfavorable a la possible construcció de la segona pista. Segons el seu regidor d'Urbanisme, Joaquim Mateu (Convergència i Unió, CiU), la construcció de la nova pista obligaria a enderrocar set masos i implicaria la destrucció de la massa boscosa que actualment actua de pantalla entre les instal·lacions i el centre urbà del municipi i que el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) preveu preservar. L'alcalde de Vilobí d'Onyar, Joan Busquets (CiU), acceptava l'ampliació de les instal·lacions però va criticar que no s'hagués convidat l'Ajuntament a participar en la redacció del Pla.

Una setmana després, la Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) presentava al·legacions al Pla sol·licitant la construcció d'un nou accés viari mitjançant una autovia, la delimitació d'una reserva de sòl per construir una estació per al FAV (Ferrocarril d'Alta Velocitat. Selva i Gironès [67]) i el futur ferrocarril transversal de Catalunya [74], l'ampliació de la terminal de passatgers i dels edificis d'aparcament per donar cabuda a cinc mil vehicles i la participació de la Generalitat en l'ordenació de l'espai de 35 ha que Aena preveu destinar a usos de serveis no aeroportuaris.

Aena aplica millores en les instal·lacions

A principi de febrer, Aena començava a cobrar una tarifa de 0,40 cèntims per fracció de mitja hora i de 7,5 € per dia –durant els primers quatre dies– i de 6 € a partir del cinquè, per l'estacionament de vehicles a l'aparcament de mil cent places de l'aeroport. Segons aquest ens públic, la mesura serviria per evitar que es fes una utilització abusiva de les instal·lacions per part d'alguns usuaris que hi estacionaven el cotxe durant bona part de l'any i per pal·liar les aglomeracions que es produeixen els ponts i els caps de setmana. Un mes més tard, Aena posava en funcionament el nou aparcament prefabricat –amb un cost de 4,4 MEUR– i augmentava la capacitat d'estacionament de vehicles fins a 2.019 places.

A final de febrer, el subdelegat del Govern de l'Estat a Girona, Francesc Francisco-Busquets, anunciava que a partir de 2007 instal·laria el Punt d'Inspecció Fronterer (PIF) a l'aeroport amb un cost d'1,5 MEUR. La Cambra de Comerç de Girona va apuntar que l'entrada en funcionament del nou servei dinamitzaria el comerç de productes de consum humà transportats per via aèria procedents de fora de la Unió Europea (UE) i calculava que el volum de mercaderies gestionat passaria de 3.000 a 12.000 t/any.

El mes de novembre, l'alcalde de Vilobí d'Onyar, Joan Busquets (CiU), reconeixia que hi havia diversos aparcaments i altres activitats de serveis en funcionament sense llicència municipal a la zona de l'aeroport, una de les quals era un negoci de rentatge de vehicles propietat del regidor de Manteniment i Infraestructures, Ildefons Fernández (PSC). Tanmateix, Busquets va atribuir la seva proliferació a les necessitats generades pel creixement accelerat de l'aeroport i en va vincular la legalització a l'ordenació general del sector per part de la Generalitat.

Ryanair anuncia l'obertura de disset destinacions noves

El mes de febrer la companyia Ryanair anunciava que a partir de setembre oferiria noves destinacions, però en condicionava l'increment a la millora de les ajudes que rep de l'Administració. El secretari de Mobilitat del DPTOP, Manel Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va anunciar que ambdues parts establirien el mes d'octubre com el termini per negociar un nou conveni, però que el control

que exerceix la Unió Europea sobre les subvencions de les administracions a les companyies de baix cost feia impossible que la Generalitat augmentés les ajudes actuals i, per tant, l'única via per incrementar la dotació seria obtenir fons privats.

A final de novembre, la Generalitat, les institucions gironines (Diputació de Girona i Cambra de Comerç de Girona) i les associacions empresarials que formen part de l'Associació per a la Promoció i el Desenvolupament de les Comarques Gironines van fer públic un nou acord amb Ryanair per prorrogar el conveni de col·laboració fins al 2008. D'una banda, la companyia es comprometia a obrir a partir de març de 2007 disset noves rutes des de l'aeroport per reforçar mercats ja consolidats, com Itàlia i la Gran Bretanya, i per obrir-ne de nous, com les Illes Canàries (Fuerteventura i Tenerife), Portugal (Porto i Faro) o el Marroc (Marràqueix), amb una inversió total de 220 MEUR. De l'altra, les institucions catalanes van acordar augmentar els ajuts a la companyia en concepte de publicitat de la marca Catalunya al fuselatge dels avions i al seu web de 2,5 a 3,5 MEUR anuals, durant dos anys. Amb la implementació d'aquestes noves rutes l'aeroport augmentaria l'oferta fins a quaranta destinacions i les estimacions de passatgers per a 2007 creixerien fins als 5 milions. Durant la presentació, Manel Nadal va anunciar que la Generalitat estava negociant un acord amb Spanair per obrir un vol regular a Madrid i va negar que la Generalitat estigués potenciant l'aeroport de Girona en detriment de l'Aeroport de Reus [10]. Paral·lelament, el viceconseller delegat de Ryanair, Michael Cowley, va anunciar que la companyia tenia previst obrir en un futur pròxim nous enllaços des de Girona amb diverses ciutats espanyoles.

El traspàs de l'aeroport a la Generalitat

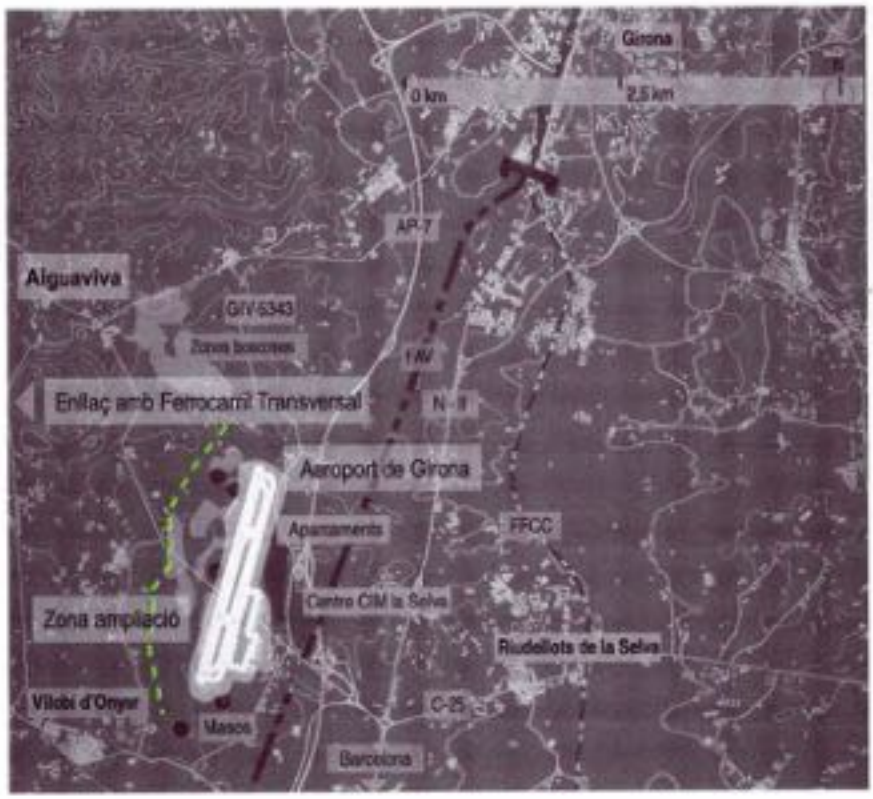
El mes de juny, el secretari de Mobilitat, Manel Nadal, anunciava, després d'una reunió a Madrid amb el secretari d'Estat de Transports, Fernando Palau, i el president d'Aena, Manuel Azuaga, la preparació d'un informe jurídic i econòmic per executar el traspàs, en un termini de tres mesos, dels aeroports de Girona i Reus i l'Aeròdrom de Sabadell [5] a la Generalitat. El traspàs d'aquests tres aeroports n'implicaria la desclassificació com a infraestructures d'interès general de l'Estat i inclouria la transferència de la propietat i la transmissió d'actius i de la plantilla a l'Administració autonòmica, deixant en mans d'Aena únicament els serveis de navegació aèria. Segons dades de la Generalitat, el 2004 les tres instal·lacions havien tingut uns resultats d'explotació deficitaris de 1,7 MEUR però el balanç general, un cop comptats els ingressos comercials, apuntava un benefici de 0,6 MEUR. Pel que fa a la gestió, l'Administració catalana crearia una empresa per a cada un dels aeroports unides a través d'un *holding* que s'anomenaria Aerocat, que també participaria en la futura gestió compartida de l'Aeroport de Barcelona (el Prat) [6]. El punt més destacat de la nova proposta de gestió seria la implantació de la llibertat tarifària en les taxes aeroportuàries.

A final d'octubre, el senador Pere Macias (CiU) va criticar, durant una sessió de control del Govern estatal al Senat, la dilació en el traspàs de la gestió dels aeroports de Girona, Reus i Sabadell a la Generalitat, i va preguntar al president de l'Estat, José Luis Rodríguez Zapatero (Partido Socialista Obrero Español, PSOE), quin era el termini del Govern de l'Estat per executar-lo. El president de l'Estat va contestar que en la negociació de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya [59] no hi havia hagut acord per a la modificació de la reglamentació aeroportuària, i, per tant, l'Estat continuaria les negociacions amb el Govern de la Generalitat que sorgis després de les eleccions de l'1 de novembre amb la voluntat que les institucions autonòmiques participessin en la gestió dels aeroports.

Uns dies més tard, els quatre grups polítics amb representació a la Diputació de Girona (CiU, Esquerra Republicana de Catalunya –ERC–, PSC i Iniciativa per Catalunya-Verds –ICV–) van aprovar per unanimitat una moció per reclamar la desclassificació de l'aeroport de Girona com a instal·lació d'interès general, el traspàs de la seva competència a la Generalitat i la participació de les institucions gironines en la futura societat gestora.

S'aprova definitivament el Pla director de l'aeroport de Girona

El 23 de juliol el Ministeri de Foment aprovava definitivament el Pla director de l'aeroport de Girona, juntament amb el de l'aeroport de Reus. El Pla preveia, en l'horitzó 2006-2020, un creixement de nombre de passatgers de l'aeroport de fins a 8,8 milions. A partir d'aquesta previsió, el Pla delimitava una superfície de servei per reordenar i ampliar les instal·lacions de 215 ha, corresponents als municipis de Vilobí d'Onyar (la Selva) i Alguaviva (Gironès), amb una inversió de 108 MEUR. Les principals obres a fer serien la prolongació de 350 m de la pista d'aterratge, l'ampliació de l'espai per a l'estacionament d'avions amb vuit aparcaments nous, la construcció de dos nous edificis per a usos tècnics i multiserveis, i l'ampliació de 1.400 m² de la terminal. Per últim, el document feia referència a la possibilitat de construir una segona pista a l'oest de l'actual si se superava la xifra de 8 milions de passatgers però no delimitava cap reserva de sòl específica.





Als mostradors de facturació de l'aeroport de Girona-Costa Brava, a la imatge, s'hi solen formar importants cues. Foto: Julí Valdunciel

Manel Nadal va recordar que la Generalitat estava negociant el traspàs de les instal·lacions amb el Govern de l'Estat i que exigirien el compromís del Ministeri de Foment perquè Aena hi realitzés les inversions previstes en el Pla durant quatre anys. A més a més, va anunciar que la Generalitat revisaria el Pla amb l'objectiu de concretar les reserves urbanístiques i a fi d'executar els projectes.

La vaga dels treballadors dels serveis de terra

El 18 d'octubre, després de dos dies de vaga dels treballadors de l'empresa Lesma, que realitza els serveis de terra o *handling* (facturació, càrrega i descàrrega d'equipatge), Ryanair es va negar a facturar l'equipatge dels passatgers i només va permetre pujar als passatgers l'equipatge de mà. Com a conseqüència, molts dels dos mil passatgers que havien de facturar van haver d'optar entre posar el contingut de les seves maletes dins de bosses de plàstic per poder pujar-les a l'avió o passar la nit a les instal·lacions, a l'espera que es resolgués la situació. El secretari general de Comissions Obreres (CC.OO.) a les comarques gironines, Aureli Álvarez, va exposar que el sindicat havia convocat l'aturada per reclamar un augment de sou per a algunes categories de treballadors, el compliment del conveni laboral i més mesures de seguretat. La Generalitat va convocar dos dies més tard una reunió entre CC.OO. i Ryanair per resoldre la situació, però els representats de la companyia no hi van comparèixer al·legant que no hi havia res a negociar i van emetre un comunicat en què demanaven disculpes als usuaris per la situació que s'havia generat però en responsabilitzaven el sindicat. Com a resposta, els treballadors de Lesma van decidir convocar aturades tots els dilluns fins a Nadal.

A començament de novembre, el comitè d'empresa va anunciar que havia arribat a un preacord amb Ryanair per incrementar en un 50% el preu de les hores extres, augmentar de vint-i-dos a vint-i-quatre el nombre de dies de vacances a l'any i resoldre els problemes de material i uniformes dels treballadors. Tanmateix, mentre el secretari general de Transports de la Unió General de Treballadors (UGT) a Girona, Juanjo García, es mostrava satisfet per l'acord, el responsable de CC.OO., Òscar Montonya, va anunciar que no desconvocarien la vaga, ja que l'acord al qual s'havia arribat al centre de treball de Girona s'havia de fer extensiu a la resta dels tretze aeroports de l'Estat on opera la companyia.

JVC

Més informació

www.aena.es

AEROPORT DE LA SEU D'URGELL 8



Avancen lentament els tràmits per a la futura construcció de l'aeroport de la Seu d'Urgell, davant la impaciència del govern andorrà, principal interessat en la infraestructura. El govern català impulsa el seu Pla especial però no hi pot donar més recolzament sense l'aprovació prèvia del capítol sobre aeroports de l'Estatut.

Antecedents | 2004-0

L'aeroport de la Seu, situat entre els termes municipals de Montferrer i Castellbò i Ribera d'Urgellet, dins l'Alt Urgell, fou construït el 1976 per la família Betriu, uns industrials de la comarca. Aquesta instal·lació es manté tancada des del 1983 per motius econòmics i també per la inadequació tècnica de les pistes. Des de mitjan anys noranta, però, es comencen a sentir les reivindicacions en favor de la reobertura de l'aeroport, i el 2004, aprofitant el canvi de govern, les parts interessades –govern andorrà principalment i alguns polítics de l'àrea de la Seu d'Urgell– en reclamen insistentment la recuperació i funcionament.

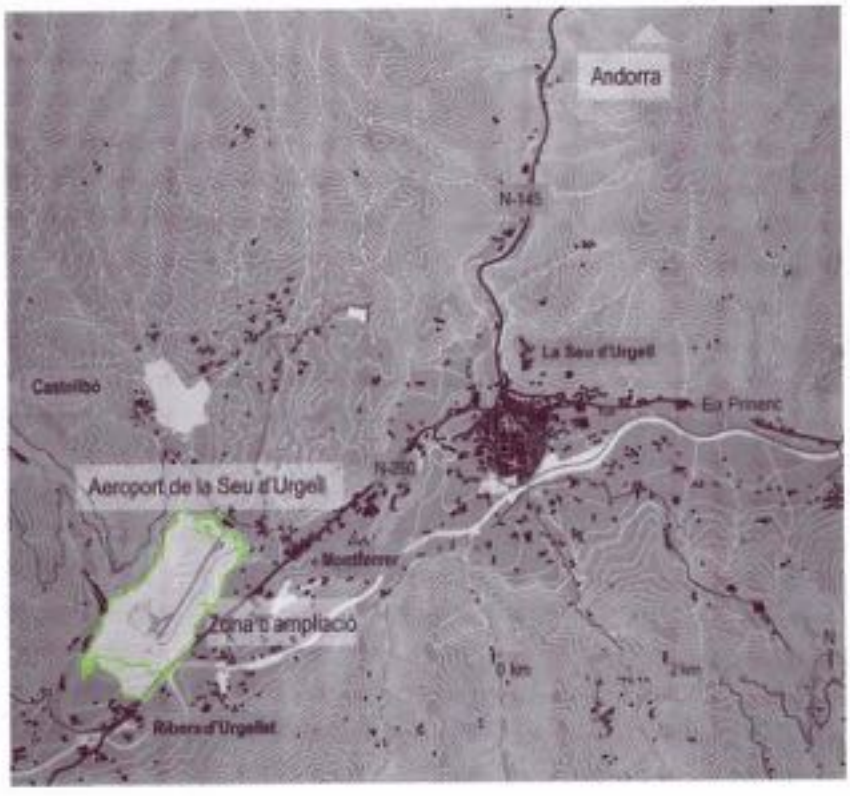
Es tornen a iniciar les negociacions amb el nou govern espanyol

L'1 de març de 2004 se signaren els primers acords per a la reobertura de l'aeroport de la Seu d'Urgell, vint-i-dos anys després del tancament i després de gairebé deu anys de converses entre administracions.

Durant el 2005 la premsa informava sobre el manteniment dels contactes entre el govern andorrà i l'espanyol. Declaracions de Marc Forné Molné, cap d'Estat andorrà, el 15 de febrer, després de la conversa mantinguda amb el president de la Generalitat Pasqual Maragall i Mira, indicaven que el projecte d'aeroport Andorra-Pirineus (el nom oficial d'aquesta infraestructura) seguia el seu curs, si més no pel que feia a la part andorrana, i asseguraven que hi havia un pressupost destinat de 40 MEUR, quantitat que sufragarien les administracions a parts iguals. La gestió seria assumida gairebé del tot pel Govern andorrà, el qual també iniciaria el procés de compra dels terrenys a la família propietària. Forné també esmentava la possibilitat que la Generalitat s'integrés en els organismes de gestió del nou aeroport.

Per la seva banda, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, Joaquim Nadal Farreras, informava després de la reunió mantinguda amb Marc Forné, el 17 de febrer al matí al Palau de la Generalitat amb el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà Solsona, que es mantenien contactes oficials amb la família Betriu per a adquirir les instal·lacions i els terrenys mitjançant la mediació de Jordi Ausàs Coll, alcalde de la Seu d'Urgell i parlamentari per Esquerra Republicana de Catalunya (ERC).

A mitjan any 2005, el nou cap d'Estat andorrà, Albert Pintat Santolaria, en la seva primera entrevista institucional, ressaltava l'interès dels dos governs, l'andorrà i l'espanyol, a donar l'impuls definitiu a l'obra.



Acceleració del procés de negociació

A principi de 2006 el conseller Nadal apostava per la compra o expropiació dels terrenys i perquè una empresa privada formés part de la gestió amb els governs català, espanyol i andorrà. Així ho confirmava també el ministre andorrà d'Urbanisme i Ordenació Territorial, Manel Pons Pifarré, i assegurava que les negociacions amb l'executiu català depenien de l'Estatut. Albert Batalla Siscart, regidor a la Seu d'Urgell i parlamentari per Convergència i Unió (CiU), havia criticat la lentitud de les gestions, a la qual cosa Nadal responia dient que s'havia trobat només amb un document d'intencions firmat pel govern andorrà i l'exministre del Partit Popular (PP) Francisco Álvarez Cascos.

El sector turístic andorrà n'és el principal interessat

El sector que té més interès en la infraestructura és el sector turístic privat d'Andorra. Segons informava la directora de

Ski Andorra, Marta Rotés Pardo, els complexos hivernals andorrans reben cada setmana una mitjana de sis mil esquiadors procedents de la Gran Bretanya, que al llarg de la temporada representen setanta-dos mil turistes. També entren al Principat vuit mil russos per temporada, i en menor quantitat també hi fan cap turistes procedents d'Holanda, d'Israel, de Sud-àfrica i també dels Estats Units. Aquests turistes aterren a Tolosa, principalment, i arriben a Andorra amb autobús, i en alguns altres casos aterren a l'Aeroport de Barcelona (El Prat) [6]. Tots ells són potencials viatgers de l'aeroport Andorra-Pirineus que podrien aterrar a 10 km d'Andorra, segons informaven fonts dels dominis esquiables andorrans Grandvalira i Vallnord.

Un greuge comparatiu respecte d'altres aeroports espanyols

Per altra banda, Ramon Companys Sanéliu, senador de CiU, afirmava que el Govern espanyol no havia fet efectives les inversions de l'any 2005 als pressupostos d'Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA). Tampoc no hi havia partides fins al 2008, hi afegia Companys, perquè les negociacions a tres bandes es trobaven en un punt mort, i en feia responsable el desinterès del Govern espanyol. El senador recordava que si que se sufragava la totalitat del cost de l'aeroport de Huesca, i també esmentava l'enorme despesa que ha suposat la quarta pista de Barajas i el fet que l'aeroport de Lleida, l'hagués de pagar totalment la Generalitat.

Nova partida per part de l'Estat

Jordi Ausàs valorava positivament el 29 de setembre el Projecte de llei de pressupostos de l'Estat 2006 d'1 MEUR atribuït a l'aeroport de la Seu d'Urgell.

Finalment, el 10 d'octubre, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida aprovava inicialment el Pla especial per a la delimitació de sòl de l'àmbit del futur aeroport de la Seu: 118 ha de sòl no urbanitzable amb una pista de 1.500 m de longitud. Els dies següents a la notícia apareixien noves declaracions d'inversors interessats a fer que l'aeroport fos una realitat. Aquesta vegada eren accionistes de la companyia Vueling, que havien parlat de la possibilitat d'establir un servei de vols diaris entre la capital de l'Alt Urgell i algun dels aeroports amb els quals opera.

Per altra banda, algunes queixes locals ja s'havien fet sentir, com ara les de l'alcalde de Montferrer-Castellbò, Ramon Fierro Rugall, que deia que no s'oposarien a un projecte d'aquesta transcendència, segurament beneficiós per a la comarca, per a Andorra i per a tot el Pirineu,. Fierro demanava, però, que els alcaldes dels municipis afectats fossin prèviament consultats abans de prendre cap decisió, ja que ells eren els qui veien directament les repercussions i l'impacte de la infraestructura, com ara el soroll dels avions, la necessitat de desdoblar els accessos viari i les necessitats d'abastament d'aigua.

Acabat l'any es vivia amb l'expectativa que hi hagués acord entre la Conselleria de Política Territorial i la família Betriu perquè la Generalitat adquiris els terrenys i les instal·lacions actuals de l'aeroport.

MPB

Més informació

www.laseu.org/docs/ajuntament/planificacio/PlaEstrategicLaSeu.pdf
www10.gencat.net/ptop/AppJava/es/actuacions/departament/aeroports/aeroportseuurgell.jsp

AEROPORT DE LLEIDA (ALGUAIRE) 9



El mes de novembre es publica al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) el Pla director del futur aeroport de Lleida, definitivament aprovat i amb les al·legacions incorporades després del procés d'exposició pública. Al llarg de l'any les negociacions amb els propietaris dels terrenys afectats no prosperen i la Generalitat anuncia que resoldrà definitivament els litigis mitjançant un procés d'expropiacions.

Antecedents | 2005:7

L'any 2004 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va fer pública la decisió de dotar les comarques de ponent d'un aeroport de segon ordre, les instal·lacions del qual s'ubicarien al terme municipal d'Alguaire (el Segrià). A mitjan any 2005 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va treure a licitació la redacció del Pla director de l'aeroport, fet que suposava el primer pas administratiu per posar en marxa el projecte. La previsió era que el mateix 2005 es concloguès la compra dels terrenys on s'ubicaria l'aeroport i que s'aprovés el Pla director per tal de poder començar les obres el 2006. No obstant això, la manca d'acord entre el Govern de la Generalitat i els propietaris dels terrenys va alentir el procés i, en acabar l'any, el Govern va haver d'iniciar els tràmits per a l'expropiació dels terrenys que encara no havia pogut adquirir. L'11 de desembre es publicava al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) la redacció inicial del Pla director, pendent d'una aprovació definitiva que es preveia per al primer semestre de 2006.

Objectius del Govern

Tot just començar l'any 2006, a mitjan gener, el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, va fer una visita institucional a Lleida acompanyat pel conseller Joaquim Nadal. Aquest últim va assegurar que durant els mesos vinents es duria a terme el procés d'expropiació dels terrenys, alhora que mostrava la seva confiança en el fet que el projecte executiu de l'obra també quedés acabat al llarg de l'any.

Nadal es va referir a l'accessibilitat del futur aeroport i va manifestar que faria pressió sobre el Ministeri de Foment per tal que es portessin a terme els projectes de conversió en autovia de la CARRETERA N-230 DE LLEIDA A VIELHA [13] i la CARRETERA N-240 de Lleida a Osca paral·lelament a la construcció de l'aeroport. El conseller va anunciar igualment que havia iniciat converses amb diversos consistoris de la zona per tal d'estudiar la possibilitat de fer arribar un ramal de tren fins al futur aeroport, i que l'Institut Català del Sòl (Incasol) estava adquirint terrenys a diferents municipis de la zona, com Alguaire, Almenar, Almacelles i Corbins, per tal d'habilitar una àmplia oferta de sòl industrial a l'entorn aeroportuari.

Al·legació de la Cambra de Comerç i Indústria acceptada

A començament de febrer, el president de la Cambra de Comerç i Indústria de Lleida, Joan Simó, va fer públic que aquesta institució havia presentat una al·legació al Pla director sobre la longitud i l'amplada de la pista. Simó va alertar que els 2.000 m de llargada i els 30 d'amplada que estaven previstos restarien operativitat a les instal·lacions, i exigia que la pista del futur aeroport tingués almenys 2.500 m de llarg.

Un mes més tard l'alcalde de Lleida, Àngel Ros i Domingo (PSC), va anunciar que la Direcció General de Ports i Transports havia acceptat l'al·legació. D'aquesta manera l'aeroport podria rebre avions de més envergadura que els previstos inicialment, en concret reactors d'unes cent cinquanta places, del tipus Airbus 320 i Boeing 637. El fet d'haver incorporat l'al·legació suposava que la pista es faria amb una amplada de 45 m en la primera fase d'execució de les obres, mentre que en una fase posterior no es descartava augmentar-ne la longitud fins a 2.500 o 3.000 m.

La compra dels terrenys

Pel que fa a la qüestió de l'expropiació dels terrenys, entre la darrera setmana d'abril i la primera de maig els propietaris van ser citats a l'Ajuntament d'Alguaire per tal de firmar les actes prèvies per a l'ocupació de les finques. El DPTOP va comunicar que després de recollir aquestes signatures efectuarien un primer pagament a l'estiu, però puntualitzaven que l'oferta definitiva per les parcel·les, qualificades de sòl rústic, no es concretaria fins a la tardor.

Així, el 10 d'octubre el Consell Executiu va aprovar una partida de 9,3 MEUR per la compra de les 367 ha de sòl que la Generalitat preveia adquirir, fet que suposava determinar un preu mitjà de 2,5 €/m², una quantitat que concordava amb les previsions del Pla director.

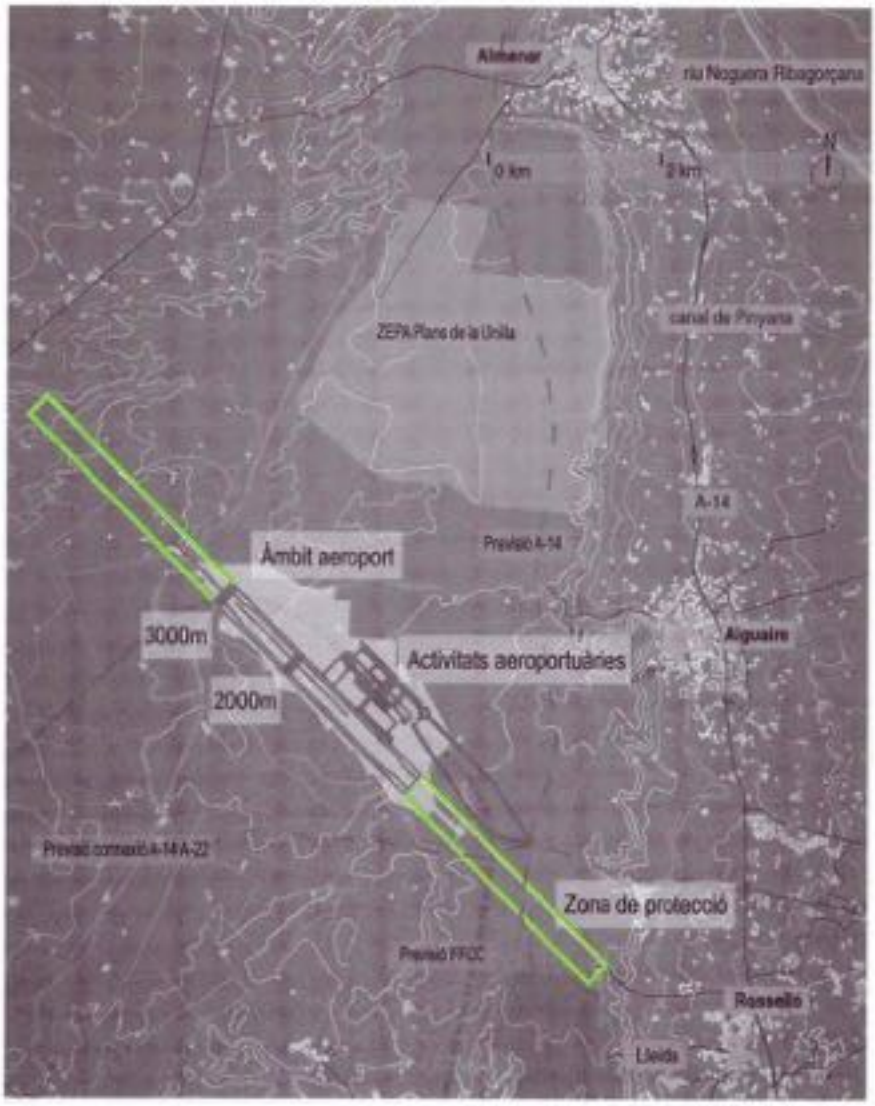
Amb aquestes xifres damunt la taula, a final d'octubre representants del DPTOP van iniciar les negociacions amb els propietaris. Les reunions, però, van acabar sense acord. Una desena de propietaris (dels prop de cinquanta afectats) van rebutjar l'oferta d'indemnitzacions del Govern, que es concretaven en 2,2 €/m² per a les parcel·les de secà (un 90 % del total) i 3,9 €/m² per a les de regadiu. Els propietaris asseguraven que aquestes xifres eren inferiors a les que l'Incasol s'havia compromès a pagar el 2005, abans que el DPTOP assumís l'adquisició dels terrenys.

El Pla director

En les mateixes dates en què van concloure les negociacions per la compra del sòl s'aprovava el Pla director de l'aeroport, document que legitimava un procés d'expropiació i, per tant, el Departament anunciava que preveia adquirir per aquesta via els terrenys necessaris.

El 2 de novembre va sortir publicat al DOGC el Pla director del futur aeroport d'Alguaire, definitivament aprovat.

El document no va incorporar gaires modificacions respecte de la redacció inicial. Delimitava la totalitat de l'àmbit aeroportuari, amb unes instal·lacions que ocuparien gairebé 367 ha, incloent-hi tots els espais destinats a les activitats i els serveis complementaris propis d'un aeroport d'aviació comercial, amb les infraestructures, les instal·lacions, les edificacions i els serveis relacionats amb el trànsit de passat-



gers i mercaderies des de l'accés a l'àmbit aeroportuari fins a l'embarcament a l'aeronau. Tot això d'acord amb criteris de planificació i previsions de trànsit fins a l'any 2020, i amb l'objectiu d'absorbir un tràfic de 400.000 viatgers i 6.000 t de mercaderies anuals.

El document també recollia l'informe favorable d'Aviació Civil (dependent del Ministeri de Foment, MIFO) per a la construcció de l'aeroport i l'informe favorable d'impacte ambiental del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH).

Segons el Pla, la primera fase d'actuacions consistiria en la construcció de la pista d'aterratge, amb una longitud de 2.000 m (ampliable en un futur a 3.000) i una amplada de 45 m, d'acord amb les al·legacions incorporades. També preveia construir un carrer de sortida perpendicular a la pista i una plataforma d'estacionament per a les aeronaus, i la terminal de passatgers, la torre de control i diversos edificis d'equipaments.

Pel que fa al pressupost, el pla va mantenir l'assignació inicial de 42,5 MEUR. Del conjunt de la inversió, les partides més importants es destinarien a les obres del camp de vol i de la terminal (43%) i a la compra d'equips, instal·lacions aeronàutiques i material auxiliar i mòbil (26%). La resta de la inversió requeia en les actuacions en infraestructures no aeroportuàries, com ara l'adquisició dels terrenys i els vials per als accessos.

Previsions d'execució

En data 23 de novembre es va publicar al DOGC l'ordre d'exposició pública de l'Avantprojecte de l'aeroport de Lleida. A partir d'aquella data el document se sotmetia a informació pública i institucional durant trenta dies per tal de recollir les al·legacions pertinents, i posteriorment s'havia d'enviar al DMHA per tal que n'emetés la declaració d'impacte ambiental.

En la mateixa nota de premsa que anunciava aquesta publicació, el Govern manifestava la seva intenció que el febrer de 2007 es pogués iniciar la licitació de les obres de la primera fase. També s'indicava que el Pla especial que delimita l'espai on s'ubicarà l'aeroport ja estava enllestit i aprovat, i que s'estaven ultimant les negociacions i tràmits per a l'adquisició dels terrenys.

En aquest sentit, durant el mes de novembre el DPTOP va enviar un requeriment als propietaris de les finques afectades amb la seva conclusió definitiva sobre el valor que tenien. Aquest era el primer pas per al procés d'expropiació. Els afectats tenien vint dies per donar resposta al requeriment, adjuntant la pròpia valoració dels terrenys i, donat cas que les dues valoracions no coincidissin, s'havien d'enviar els dos escrits al jurat d'expropiació, que tindria entre dos i quatre mesos per prendre una decisió.

En qualsevol cas, les previsions d'execució del Departament no topaven amb la qüestió litigiosa de l'adquisició dels terrenys, ja que la firma de les actes prèvies a l'ocupació, iniciada a l'abril, i el pagament d'un avançament per les finques, legitimaven el Govern per començar els treballs a la zona.

MPB

Més informació

alguaire.ddl.net
www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/actuacions/departament/public/aeroports/alguaire.jsp
www10.gencat.net/ptop/binaris/AprovacioAlguairePlaEspec_tcm32-29520.pdf

AEROPORT DE REUS 10



Durant el 2006 es fan nombroses promeses polítiques sobre el traspàs de l'equipament de l'Estat a la Generalitat i sobre la implementació d'un model de gestió que compti amb la participació dels agents del territori. No obstant això, a final d'any res no s'acaba de concretar. Tanmateix, a banda de promeses, durant el 2006 s'aprova del Pla director de l'aeroport amb horitzó 2020; les obres a la terminal de sortides estan a punt d'iniciar-se i cal destacar la notable ampliació de l'oferta de vols i destinacions.

Antecedents 2003:9; 2004:71; 2005:8

L'aeroport de Reus es va construir el 1935 com a aeròdrom militar en terrenys dels municipis de Constantí (Tarragonès) i Reus (Baix Camp). Situat a 4 km de Reus i a 10 km de Tarragona, el 1956 va començar a donar servei a vols nacionals i internacionals, amb moviments reduïts, principalment de vols xàrter lligats al sector turístic. Les instal·lacions, gestionades per Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), constaven l'any 2006 d'una pista principal pavimentada de 2.445 m de llarg per 45 m d'ample, i una altra de sòl natural compactat de 950 m per 35,5 m per a places d'estacionament per a avions amb una capacitat de cinc moviments per hora, i dues terminals, una de les quals estrenada el 2006, de 4.050 i 3.760 m² i un mòdul de facturació de 820 m².

Al llarg del darrer any, malgrat que el nombre d'usuaris augmentà, el nombre de companyies de baix cost que hi operaven va disminuir.

Traspàs de l'aeroport

Al gener, en plenes negociacions de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya [59], l'alcalde de Reus Lluís Miquel Pérez va valorar molt positivament el preacord assolit entre els representants del govern estatal i del govern català per incloure en l'Estatut el traspàs de la gestió dels aeroports catalans a la Generalitat. Pérez va afirmar que, segons les seves informacions, aquest traspàs ja podria ser una realitat el 2006, "hi hagi Estatut o no". No obstant això, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va desmentir les darreres afirmacions de l'alcalde, i el secretari general i president del grup parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) al Congrés, Joan Puigcercós, va alertar que perillava fins i tot que el preacord quedés reflectit en la redacció definitiva del text estatutari.

Pel que fa al model de gestió que preveia la Generalitat, tenia en compte la participació dels agents polítics i econòmics del territori. Amb tot, Pérez va reclamar un paper preeminent de Reus en aquest ens gestor, ja que la ciutat es veu perjudicada per les servituds que comporta tenir les instal·lacions al seu terme municipal. En la mateixa línia es va manifestar Joan Josep Sardà, secretari de la Cambra de Comerç de Reus.

Durant les setmanes prèvies al referèndum de l'Estatut i com a resultat d'una reunió entre membres de l'Executiu català, l'espanyol i AENA, el Govern català va anunciar que preveia que en qüestió de tres mesos ja estigués enllestit el traspàs a la Generalitat d'aquells aeroports que deixarien de ser d'interès general (Girona, Reus i Sabadell). La Generalitat hauria de crear una empresa per a cada infraestructura, unides a través d'un *holding* que previsiblement hauria d'anomenar-se Aerocat. No obstant això, a mitjan octubre el president del Govern espanyol José Luis Rodríguez Zapatero, en resposta a una pregunta del senador convergent Pere Macias, no va voler concretar el calendari per al traspàs dels aeroports de Reus, Sabadell i Girona i es va limitar a assegurar que negociaria amb el govern que sortís després de les eleccions de l'1 de novembre.

Pla director de l'aeroport de Reus

Al març, el president de la Cambra de Comerç de Reus, Francesc Cabré, va alertar que el Ministeri de Foment estudiava descartar la construcció de la segona pista de l'aeroport de Reus prevista en el Pla director de les instal·lacions. Cabré creia que era un símptoma del poc interès que tenia el govern de l'Estat per aquestes instal·lacions.

A mitjan agost, el *Boletín Oficial del Estado* (BOE) publicava l'ordre ministerial que aprovava el nou Pla director de l'aeroport de Reus, el document que planteja les infraestructures de futur. Les previsions fins al 2020 oficialitzaven el que era una realitat objectiva: fins aquell any Reus serà el tercer aeroport de Catalunya, per darrera de Barcelona i Girona. Pel que fa a infraestructures, el Pla director preveu allargar la pista en 445 m, construir una terminal de 20.000 m² en dues plantes, ampliar la plataforma per a disset avions, ampliar l'aparcament per a vehicles i remodelar la terminal de sortides, alhora que se'n confirma un origen internacional del tràfic encara que "de tipus irregular", és a dir, vols xàrter estivals.

Els sistemes d'emergència, qüestionats

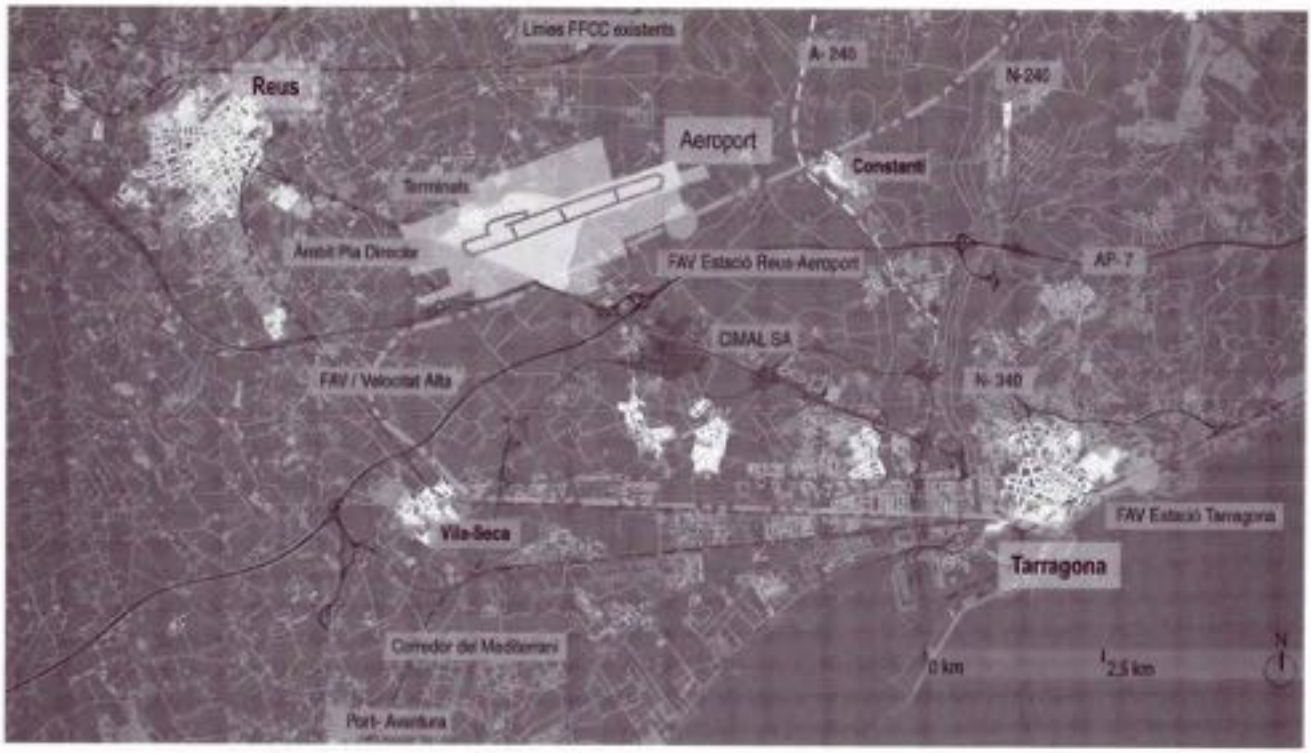
A mitjan juliol el sindicat Unió General de Treballadors (UGT) va denunciar que l'aeroport no tenia els equips ni el personal d'emergència adient per a la grandària dels avions que hi operen durant la temporada d'estiu. A més, va acusar AENA d'amagar la categoria dels avions que hi aterren (els dos darrers estius, havien aterrat vols xàrter en avions que poden arribar fins a 60 m de llargada i que estan classificats en les categories 8 i 9 de la Publicació d'Informació Aeronàutica –AIP–), perquè això l'obligaria a substituir un dels vehicles d'emergència que estaven espatllats.

En resposta, AENA va deixar clar que la normativa internacional recomana classificar un aeroport en categoria 8 quan registra fins a 700 operacions anuals en avions com ara el Boeing 747 i similars. Segons AENA, l'aeroport de Reus tot just registra 250 operacions anuals amb aquests models, per la qual cosa "l'aeroport de Reus té els equips d'emergència que ha de tenir".

Nombre d'aerolínies

El Consorci del Camp, format entre altres institucions per ajuntaments, Cambra de Comerç i Diputació de Tarragona, va crear una comissió de vuit professionals que havien de proposar una estratègia de captació de vols i buscar noves companyies després que la majoria hagussin abandonat la instal·lació durant el 2005. Des del Consorci es defensava la necessitat de triar bé aquelles companyies com Ryanair que tenen com a prioritat volar a "aeroports segons", relativament propers a grans ciutats i amb uns costos molt menors per la rapidesa i flexibilitat amb què hi poden operar.

Pel que fa a altes i baixes de companyies durant el 2006, l'any va començar amb la



sol·licitud de la companyia romanesa Carpatair per poder operar des de Reus, petició que arribava en un moment crític per a l'aeroport, ja que al llarg dels darrers mesos tres aerolínies de baix cost havien abandonat les instal·lacions reusenques.

A final de febrer, Ryanair, l'única companyia de vols regulars que operava a l'aeroport de Reus, va fer el vol inaugural de la nova ruta Reus-Glasgow. A final de març, la temporada d'estiu ja estava programada i s'hi esperava un increment de moviments del 14,5% respecte de les operacions de l'any anterior. Una part de l'increment era possible gràcies a l'inici dels vols de la companyia Carpatair i de l'enllaç que Fly Me Sweden havia de fer amb Göteborg (Suècia). A més, Reus tenia programades cinc connexions xàrter de les companyies Thomsonfly, Futura, Eir Jet, LTE International Airways i Scandinavian SAS.

A final de maig, Air Nostrum, propietat d'Iberia, va anunciar que volaria des de Reus a Mallorca entre els mesos de juliol i setembre. Air Nostrum ampliava així en dos, encara que temporalment, els vols amb què operava des de Reus, ja que des de 1995 la companyia vola també a Madrid dos cops al dia, de dilluns a divendres.

A mitjan desembre el Consorci del Camp de Tarragona va aprovar la renovació del conveni d'ajuts que mantenia amb la companyia Ryanair i que va implicar passar de les sis destinacions que hi havia fins llavors a divuit entre la tardor del 2007 i el 2009. Per possibilitar-ho, Ryanair rebrà 2.750.000 € a través del Consorci del Camp (un milió) i la Generalitat (un altre milió), i 750.000 € més que el Govern català es compromet a aportar directament o mitjançant patrocinis. Amb el nou acord, la companyia, que fins llavors només connectava amb el Regne Unit, volarà també des de Reus cap als països escandinaus, Holanda, Alemanya i, possiblement, també a París.

Estació FAV

A mitjan febrer el Ministeri de Foment va posar a licitació la construcció de la plataforma ferroviària de l'enllaç entre el CORREDOR DEL MEDITERRANI [71] i el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [61], que passarà per l'aeroport de Reus i que no preveia cap canvi en l'emplaçament de l'estació de l'aeroport, un fet que va disgustar l'Ajuntament de Reus. El traçat licitat de la plataforma preveia emplaçar l'estació de l'aeroport on es projectà inicialment i no més al sud-oest com demanava Reus perquè l'estació pogués fer d'enllaç intermodal entre l'aeroport, el TGV i el tren convencional, ja existent entre Vila-seca i Reus.

Francesc Cabré, president a la Cambra de Comerç de Reus, va recordar a mitjan març que la corporació que presideix sempre havia defensat emplaçar l'estació del FAV a tocar de l'aeroport per garantir la intermodalitat entre el tren i l'avió.

Obres d'ampliació de l'aeroport

Al juny, el consell d'administració d'AENA, va posar a licitació en la seva última reunió l'expedient per a la reforma integral i l'ampliació de l'edifici de la terminal de l'aeroport de Reus, i també la construcció d'un nou edifici per a la facturació. Les actuacions a desenvolupar consistien fonamentalment en la remodelació i ampliació de l'edifici actual i la seva adequació com a edifici de sortides amb una superfície aproximada de 3.500 m². També preveia la construcció d'un edifici d'ús exclusiu per a la facturació, entre el nou edifici d'arribades i l'edifici actual (futur edifici de sortides), amb una superfície d'uns 4.000 m².

A l'octubre AENA va encarregar els mòduls prefabricats que havien de servir per construir un edifici de sortides provisional mentre duressin les obres de remodelació de l'edifici.

L'any 2006 va cloure amb un aeroport de Reus en clar creixement, tant en nombre d'aerolínies que hi operaven com en volum de passatgers. Al mateix temps, l'aprovació del Pla director anava acompanyada d'inversions en infraestructures per ampliar les instal·lacions i donar un millor servei als usuaris.

D'altra banda, hi ha debats importants que van quedar oberts, com la localització idònia del FAV, i promeses polítiques incompletes o encara no satisfetes, com el traspàs de la gestió de l'aeroport des de l'Estat a un consorci integrat per la Generalitat i diversos agents del territori.

JOS

Més informació

www.aena.es

AUTOPISTA AP-7 A LES COMARQUES DE GIRONA 11



El Ministeri de Foment (MIFO) i Acesa signen un conveni per ampliar a tres carrils l'autopista AP-7 a les comarques de Girona, després de la reivindicació de diverses entitats públiques i privades de la zona com a conseqüència de l'alt trànsit registrat a la via ràpida. Es preveu que les obres acabin el 2009, any en què ha d'entrar en funcionament. Amb tot, ajuntaments i associacions es pronuncien en contra de l'ampliació de la carretera per l'impacte ambiental que pot generar.

Antecedents: 2003:11; 2004:13; 2005:12

L'Autopista AP-7 és la via ràpida que travessa Catalunya de nord a sud. Al nord de Barcelona avança entre la Serralada Litoral i la Prelitoral per la plana del Vallès, passa entre el Montseny i el Montnegre i travessa les comarques de la Selva, el Gironès i l'Alt Empordà, deixant a l'est les ciutats de Girona i Figueres fins a arribar a la frontera francesa al coll del Pertús. En bona part del traçat la via, també anomenada autopista del Mediterrani, disposa de tres carrils per banda, però a la zona de la Costa Brava nord i sud, tot i el volum de trànsit que suporta, té dos carrils en cada sentit de circulació.

L'any 2005, el conseller delegat d'Abertis, Salvador Alemany, va anunciar la voluntat de l'empresa d'invertir en l'ampliació a tres carrils de l'autopista AP-7 entre l'Hospitalet de l'Infant i la frontera francesa, mentre les obres de desdoblament de l'A-2 avançaven en diversos trams al sud de Girona. Igualment, a final d'any, el Ministeri de Foment (MIFO) i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) van signar un conveni on es preveien les actuacions prioritàries en matèria d'infraestructures a la xarxa viària catalana previstes també al PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [116], entre els quals hi havia l'ampliació de l'autopista AP-7.

Entrat el 2006, l'Ajuntament de Salt va anunciar la voluntat d'aprovar en sessió plenària al consistori les al·legacions que volia presentar al PITC pel desdoblament de la carretera nacional N-II que el Govern volia portar a terme mitjançant l'ampliació a un carril més a l'AP-7, i convertir-la en una via de quatre carrils. L'Ajuntament considerava que es podia plantejar l'ampliació de l'autopista mitjançant el soterrament de la via del tram que circulava pel seu municipi, a fi d'evitar l'impacte ambiental i l'afectació a les edificacions que hi havia a la zona.

Igualment, en el ple de l'Ajuntament de la Jonquera que va tenir lloc a final de febrer, es va aprovar per unanimitat reclamar la gratuïtat de l'últim tram de l'autopista en aquesta zona. El motiu eren les llargues cues que havien de suportar cada cap de setmana els veïns de la zona per poder circular entre els nuclis de la Jonquera i el Pertús, separats només per 3 km. La última entrada a l'autopista es troba situada molt a prop de l'N-II, i quedava bloquejada pels vehicles que esperen a entrar a l'AP-7.

Acord entre el MIFO i Acesa per impulsar un conveni d'ampliació de l'AP-7

Al febrer es va anunciar l'acord que havien arribat a establir el MIFO amb Acesa –concessionària d'autopistes de la corporació Abertis– per a l'ampliació fins a tres carrils de l'autopista AP-7 des de la frontera francesa fins al límit de la província de Tarragona. L'acord esperava la firma d'un conveni entre les diferents entitats, que s'hauria de ratificar en el Consell de Ministres després de rebre'n el corresponent informe del Consell d'Estat.

El projecte, que també va disposar de la participació de la Generalitat, tenia com a objectiu principal donar resposta a l'important increment de trànsit que registrava la via durant els últims anys i solucionar les congestions de vehicles que es vivien en alguns trams de l'AP-7 durant determinats dies o èpoques de l'any. A més, l'acord preveia l'ampliació a quatre carrils a la circumval·lació de Girona

Al març l'Associació de Naturalistes de Girona (ANG) i la Plataforma en Defensa de les Hortes i Ribes del Ter es van adherir a la manifestació que va convocar la plataforma Salvem Sarrià en contra de l'ampliació de l'autopista AP-7. Les dues associacions demanaven un canvi d'orientació en la planificació de la mobilitat a la zona i al mateix temps consideraven sobredimensionada l'ampliació de l'autopista fins a vuit carrils, considerant que no responia a les necessitats reals dels gironins i hipotecava el futur de la gent de l'àrea metropolitana. Per la seva banda, Salvem Sarrià proposava com a alternativa el desdoblament de l'A-2, antiga N-II, que passava per la vall de Sant Daniel.

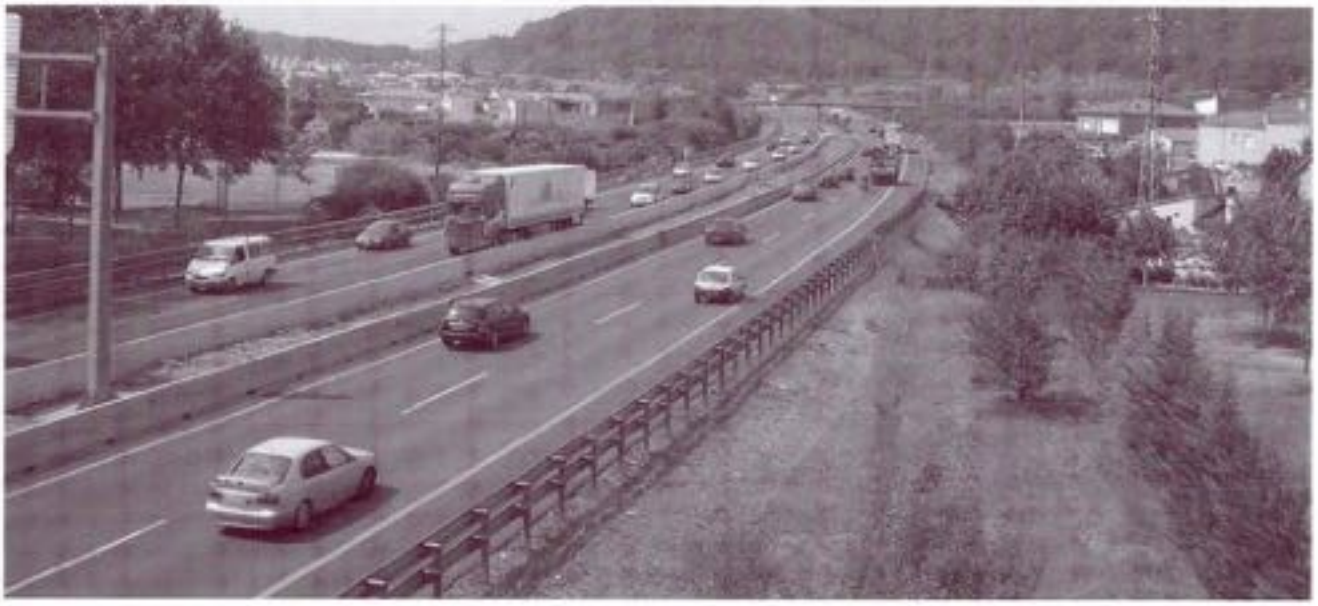
Al mateix temps feien una crida a les entitats, ciutadans i ajuntaments dels pobles afectats per unir-se i fer front al projecte i per participar en la creació de l'observatori de les infraestructures, ens que consideraven del tot necessari per a planificar correctament la gestió del territori a les comarques gironines. En paral·lel, l'entitat Mou-te en Bici també es va declarar contrària al projecte i defensava que no calia asfaltar més territori sinó potenciar alternatives reals als cotxes i camions.

Es firma el conveni entre el MIFO i Acesa per l'ampliació de l'AP-7

Al 20 d'abril la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, i el president d'Acesa, Salvador Alemany, amb la presència del delegat de l'Estat Joan Rangel i el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, van signar un conveni per a l'ampliació a tres carrils de l'AP-7 en 123 km de l'autopista des del Vendrell fins a Vila-seca-Salou i des de Maçanet fins a la Jonquera. El conjunt d'actuacions que integraven el projecte d'ampliació de l'AP-7 suposarien la millora del corredor estratègic del Mediterrani.

L'acord també preveia l'ampliació a quatre carrils del tram que va des de Fornells de la Selva (Gironès) fins a Medinyà (Gironès), amb nous enllaços. En aquest sentit, l'ampliació estava encaminada a solucionar les cues que es produïen a Girona on, a més, la via faria de variant de la ciutat, tram gratuït per als desplaçaments entre Medinyà i Fornells de la Selva. Igualment evitaria el desdoblament de l'A-2 al seu pas per la vall de Sant Daniel, en considerar que aquesta opció comportaria un impacte ambiental i paisatgístic major per la seva proximitat al PEIN de les Gavarres.

L'acabament de les obres es preveia de cara al 2009, any en què haurien d'entrar en



L'autopista AP7 a l'alçada de Sant Julià de Ramis. Foto: Moisès Jordi

funcionament els nous trams. El pressupost estimat era de 500 MEUR assumits per la concessionària, que recuperaria la inversió gràcies a l'augment de trànsit previst per als anys vinents. En aquest sentit, Acesa preveia un increment de vehicles a l'AP-7 de més d'un 2% anual. Tanmateix, si no fos així i si arribés al final de la concessió l'any 2021 sense haver recuperat la inversió, l'Estat hauria d'abonar-li la diferència.

Reaccions

La ministra de Foment, Magdalena Álvarez va valorar positivament l'acord amb la concessionària i va voler destacar que no suposaria cap despesa ni per als usuaris ni per a l'Administració. En la mateixa línia, el responsable d'obres públiques de Convergència i Unió (CiU), Josep Rull, va valorar positivament l'acord, tot i que apuntava que aquest arribava massa tard.

Des del DPTOP, el conseller Joaquim Nadal considerava que l'acord entre el MIFO i la concessionària Acesa representava la culminació de molts mesos de treball i converses per ampliar l'autopista a tres carrils en aquells trams on actualment només disposava de dos. Al mateix temps destacava que les inversions a la via proporcionarien més seguretat viària i més fluïdesa de la circulació. També anunciava que era molt significatiu per a la millora de la mobilitat en aquest eix de comunicació i demostrava la importància que tant el MIFO com la Generalitat donaven a la necessitat de millorar la xarxa viària a Catalunya.

Igualment, la Cambra de Comerç i la patronal de la Micro, Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC) a les comarques gironines van rebre positivament l'acord entre el MIFO i Acesa per ampliar l'autopista AP-7. En aquest sentit, segons el president de la Cambra de Comerç de Girona, Antoni Hostench, l'ampliació de l'autopista era un projecte necessari que s'esperava des de feia molts anys. En la mateixa línia es va manifestar la PIMEC que alhora demanava l'ampliació del tram gratuït de Girona fins a la sortida de Caldes-Vidreres de Girona-Costa Brava [7]. Tanmateix demanaven que s'ampliés el quart carril fins a Riudellots de la Selva, on hi hauria un centre intermodal.

Alguns municipis de l'àrea metropolitana de Girona mostraven el desacord per la construcció del nou carril entre Fornells i Medinyà. Els ajuntaments de Sarrià de Ter, Salt i Sant Gregori, coincidien en què el projecte trinxaria l'actual territori i proposaven com a alternativa el desdoblament de l'A-2.

Tot i això, la concessionària de la infraestructura informava que l'impacte de l'ampliació a quatre carrils per banda de l'AP-7 entre Fornells de la Selva i Medinyà seria el mínim possible als municipis de Salt, Sarrià de Ter i Sant Julià de Ramis, on es reduiria l'amplada de la mitjana per a no afectar les zones urbanes d'aquest tram.

Per la seva banda, l'Ajuntament de Girona hi estava a favor, tot i que segons l'alcaldessa, Anna Pagans (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), volia estudiar la lletra petita. Per això, conjuntament amb els ajuntaments de Fornells de la Selva i Sant Julià de Ramis van celebrar la mesura, ja que facilitaria la descongestió de l'A-2.

Manca de passadissos per a la biodiversitat

Un estudi de la Diputació de Girona, presentat a final d'agost, assenyalava els vint-i-tres punts conflictius on les diferents infraestructures del territori –A-2, AP-7 i Ferrocarril d'Alta Velocitat [67 i 68]– s'havien assentat sobre el territori formant una barrera que es traduïa en la manca de passadissos que permetessin el pas de la fauna i garantissin la preservació de la biodiversitat.

L'objectiu del projecte era garantir la continuïtat ecològica dels diferents cursos fluvials. En aquest sentit, proposaven alternatives per a corregir l'impacte i esponjar la barrera artificial amb la prolongació dels túnels i viaductes existents i també amb la creació d'alguns de nous, que s'haurien de portar a terme coincidint amb el desdoblament de l'A-2 i l'ampliació de l'AP-7.

A final de setembre, l'Ajuntament de Sant Julià de Ramis va mantenir converses amb responsables del MIFO i d'Acesa per sol·licitar el cobriment del tram de l'AP-7 a l'alçada de l'antiga carretera de Banyoles.

A final d'any, tot i no haver definit un calendari de les obres d'ampliació a tres carrils de l'AP-7 a les comarques gironines i al Camp de Tarragona, es preveia que els treballs començarien a la zona sud de Catalunya, al Camp de Tarragona.

AJF

Més informació

www.autopistas.com
www.gencat.cat/dpto

AUTOPISTA AP-7 AL CAMP DE TARRAGONA 12



La llarga reivindicació a les comarques de Tarragona per a l'ampliació a tres carrils de l'autopista AP-7 es tradueix finalment en l'acord del Ministeri de Foment (MIFO) i Acesa per signar un conveni que expressi aquesta voluntat. El projecte també preveu l'eliminació de les barreres troncals dels peatges Mediterrani, Vendrell i Tarragona. La finalització de les obres es preveu per al 2009.

L'Autopista AP-7, també anomenada autopista del Mediterrani, uneix tota la costa mediterrània de l'Estat espanyol amb França. La via, a la zona del Camp de Tarragona, avança gairebé paral·lela a la costa deixant a l'est les poblacions de Cambrils i Salou, i s'endinsa més a l'interior a l'alçada de Tarragona on segueix perpendicular a altres vies d'importància com la C-14 i l'A-7, entre altres. La via ràpida continua el traçat seguint la línia de la costa fins a arribar al Vendrell on ja travessa la Serralada Litoral per continuar en direcció nord i enllaçar amb l'AP-2.

Els últims anys la via havia experimentat un gran augment de trànsit a causa del pas de vehicles durant els caps de setmana i els mesos d'estiu. Per això diverses entitats públiques i privades de la zona havien reclamat durant anys la seva ampliació, en tractar-se alhora d'una de les vies més importants de trànsit que connecten Espanya amb Europa. En paral·lel un dels objectius de la seva ampliació era la necessitat de treure els vehicles pesants d'altres vies d'importància com la N-340 perquè circulessin per una via ràpida que minimitzés el risc i que millorés la seguretat viària al Camp de Tarragona.

A final de 2005 el Ministeri de Foment (MIFO) i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) van signar un conveni on es preveien les actuacions prioritàries en matèria d'infraestructures a la xarxa viària catalana previstes també al PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [116], entre els quals hi havia l'ampliació del tercer carril de l'autopista AP-7.

Acord entre el MIFO i Acesa per a impulsar un conveni d'ampliació de l'AP-7

El febrer de 2006 es va anunciar l'acord a què havien arribat el MIFO i Acesa –concessionària d'autopistes de la corporació Abertis– per a ampliar fins a tres carrils l'autopista AP-7 des de la frontera francesa fins a Vila-seca i Salou. L'acord esperava la firma d'un conveni entre les diferents entitats, que s'hauria de ratificar en el Consell de Ministres després de rebre el corresponent informe del Consell d'Estat.

El projecte, que també va recollir la participació de la Generalitat de Catalunya, tenia com a objectiu principal donar resposta a l'important increment de trànsit que registrava la via durant els últims anys i solucionar la congestió de vehicles que es registraven en alguns trams de l'AP-7 durant determinats dies o èpoques de l'any.

Al març la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va descartar l'ampliació del tercer carril de l'autopista fins a Cambrils i la gratuïtat del peatge fins a aquest municipi, tal com havien demanat anteriorment diversos ajuntaments. En aquest sentit, l'alcalde de Cambrils, Robert Benaiges (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) mostrava el desacord a l'alternativa proposada per la ministra, ja que considerava que també compartien la necessitat de resoldre els mateixos problemes de retencions i d'accidents a la zona. Al mateix temps, la ministra informava sobre l'oposició de la gratuïtat de l'AP-7 entre Cambrils i Vila-seca mentre duressin les obres de desdoblament de l'N-340.

Per la seva banda, el grup municipal de Convergència i Unió (CiU) a l'Ajuntament de Cambrils ja havia denunciat la discriminació en matèria d'infraestructures que patia el municipi en quedar fora del tram d'ampliació del tercer carril de l'AP-7, i alhora recordava que també havia quedat fora del pacte per a la gratuïtat de l'autopista. No obstant això, el MIFO creia que el DESDOBLAMENT DE LA CARRETERA N-340 [17] oferia una alternativa millora per a absorbir el trànsit de vehicles.

A principi d'abril l'Ajuntament de Tarragona va demanar a la Generalitat que estudiés la construcció de noves sortides a la ciutat des de l'autopista AP-7 a l'altura de la Móra i de Boscos per fer front al futur creixement de la ciutat, una proposta que estava formulada a les al·legacions que el consistori havia presentat al PITC aprovat a mitjan any.

Se signa el conveni d'ampliació de l'AP-7

El 20 d'abril la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, i el president d'Acesa, Salvador Alemany, amb la presència del delegat de l'Estat Joan Rangel i el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, van firmar un conveni per a l'ampliació a tres carrils de l'AP-7 en 123 km de l'autopista. L'ampliació a tres carrils aniria des del Vendrell fins a Vila-seca i Salou i des de Maçanet fins a la Jonquera. Igualment, s'eliminarien els tres peatges troncals del tram sud a partir de Martorell: Mediterrani, Vendrell i Tarragona, una fórmula que permetria als usuaris pagar només quan abandonessin l'autopista, tal com passava al tram nord. En aquest sentit la supressió de les barreres troncals es realitzaria al mateix temps que l'ampliació de l'autopista AP-7 a tres carrils, i també caldria la modificació dels accessos per poder suprimir els accessos troncals, tal com preveia el conveni signat.

Segons l'acord assolit, Acesa invertiria en aquesta actuació uns 500 MEUR, sense increments en les tarifes ni en els terminis de concessió, un capital que recuperaria gràcies a l'augment de trànsit que registraria els pròxims anys. En aquest sentit Acesa preveia un increment de vehicles a l'AP-7 de més d'un 2% anual. Tanmateix, si no fos així i s'arribés al final de la concessió l'any 2021 sense haver recuperat la inversió, l'Estat hauria d'abonar la diferència.

La finalització dels treballs es preveien de cara al 2009, any en què la remodelació de la via ràpida entraria en funcionament. Tanmateix, tot i que el calendari d'actua-



Autopista AP-7 del Camp de Tarragona. Punt on passa de tenir 3 a 2 carrils. Foto: Marta Casas

cions no estava del tot definit, es preveia el començament de les obres per a la zona de Tarragona.

A banda d'estalviar-se els peatges situats al mig de l'autopista, l'objectiu del conveni era que els usuaris paguessin el preu de tot l'itinerari als peatges de sortida. Actualment el peatge troncal de Tarragona i els de les sortides a Torredembarra, Reus, Salou i Vila-seca ja no es paguen per als desplaçaments interns que es fan en aquest tram, fins que no es construeixi la circumval·lació de l'N-340 a Tarragona. Aquest va ser el primer acord en matèria de peatges a Tarragona entre Acesa i les administracions. Tot i així, el tercer carril de l'autopista era una llarga reivindicació de les comarques tarragonines, amb l'objectiu de treure els camions de l'N-340.

Igualment, el Govern de l'Estat volia estudiar la possibilitat de subvencionar totalment o parcialment el peatge de l'autopista AP-7 a Cambrils en el cas que els informes de la Direcció General de Carreteres confirmessin que hi havia retencions de trànsit a l'N-340 durant les obres de construcció de la nova autovia A-7 entre Vila-seca i Montroig del Camp. Un cop la nova autovia funcionés, el MIFO estudiaria la possibilitat d'allargar fins a Cambrils el tercer carril de l'AP-7 en el cas que el volum de trànsit ho requerís.

Reaccions

En el marc del conveni signat per a l'ampliació a tres carrils de l'AP-7, el socialista Josep Anton Burgasé, president de l'Autoritat Portuària de Tarragona (PORT DE TARRAGONA [155]), va afirmar que potenciaria la competitivitat de l'enclavament marítim. En la mateixa línia, el president de la patronal CEPTA (Confederació Empresarial de la Província de Tarragona), Sebastià Cabré, es va alegrar perquè l'obra serviria per a acabar amb les cues de vehicles de la Costa Daurada.

Igualment, el portaveu del govern a Tarragona i president de la Diputació, Joan Aregio (CiU), va elogiar l'acord, tot i que va advertir que calia mantenir-se alerta perquè aquesta mesura no preveiés un cost més alt per als usuaris. Per la seva banda, el president d'Acesa, Salvador Alemany, es pronunciava a favor del projecte, ja que donaria resposta a una necessitat d'actuació urgent i precisa sobre un dels eixos vertebradors del territori i un dels corredors amb més trànsit de persones i mercaderies d'Europa.

Des del DPTOP, Joaquim Nadal va valorar positivament l'acord, ja que l'ampliació de l'AP-7 proporcionaria més seguretat viària i més fluidesa en la circulació. Igualment considerava que la fórmula acordada era la més intel·ligent perquè l'increment de trànsit que comportaria la millora permetria absorbir el cost de l'operació i no suposaria cap cost per a les administracions. En definitiva, considerava que l'acord era molt positiu, ja que demostrava la importància que hi donaven el MIFO i la Generalitat per a millorar la xarxa viària a Catalunya.

A principi de setembre, les cambres de comerç de Tarragona, Reus, Valls i Tortosa expressaven la seva voluntat per pressionar l'Administració central perquè accelerés la creació del tercer carril de l'AP-7 i suprimís els peatges troncals d'aquesta via a fi d'afavorir la fluidesa del transport, que segons les cambres eren bàsiques per al desenvolupament de la important activitat logística de la zona.

En el mateix sentit el president de la Cambra de Comerç de Tarragona, Albert Abelló, exposava que els dèficits en infraestructures eren els problemes més importants que afectaven el territori tarragoní i alhora impedien el desenvolupament correcte d'una de les activitat econòmiques més importants de la zona, l'activitat logística. Així ho reflectia al mateix temps un estudi realitzat per analistes de la Universitat Rovira i Virgili (URV), coordinat per l'economista Joaquim Margalef.

A la darreria de 2006 s'estava a l'espera de l'aprovació final del projecte per part de la Direcció General de Carreteres del MIFO per treure'l a informació pública de cara al 2007.

AJF

Més informació

www.autopistas.com
www.gencat.cat/ptop/carreteres

AUTOVIA A-14 LLEIDA-VIELLA I TÚNEL DE VIELLA (DESDOBLAMENT DE L'N-230) 13



El mes de maig de 2006 s'aproven l'estudi ambiental i l'estudi informatiu de la futura autovia A-14 entre Lleida i la frontera francesa a través del túnel de Vielha. Durant els mesos següents es liciten els projectes dels diversos trams catalans de l'autovia. Les obres del túnel de Vielha es reprenen el mes de maig un cop es disposa de la modificació del projecte inicial, i es fixa com a data d'inauguració el tercer trimestre de 2007.

Antecedents: 2004:15; 2005:11

El vell túnel de Viella es va obrir el 1948 per comunicar la Vall d'Aran amb la resta de Catalunya. El Ministeri de Foment (MIFO) va incloure la construcció d'un nou túnel, de 5.230 m de longitud, dins el seu Pla d'infraestructures 2000-2007. Les obres s'iniciaren el 2002 amb previsió d'estar enllestides el 2005. El març de 2005 les obres de perforació van unir les boques sud i nord. Els responsables de l'obra sol·licitaren, l'abril de 2005 al MIFO, la modificació del projecte inicial, i les tasques de construcció quedaren gairebé aturades des del juliol. L'obra és l'únic tram en construcció del futur eix de l'autovia A-14 Lleida-Viella i del túnel de Viella.

L'A-14 és una autovia que ha d'unir Lleida amb Viella i la frontera francesa, seguint el traçat de l'actual N-230 que avança, en bona part, per la província d'Osca. El 2001 els alcaldes d'Areny de Noguera, el Pont de Montanyana i el Pont de Suert van demanar al MIFO que convertís l'eix de l'N-230 en una autovia. El 2002 Foment va redactar el projecte, però les queixes dels alcaldes de la Vall d'Aran que no volien vies de quatre carrils en el seu territori en van motivar una nova redacció que reduïa el traçat a 94,6 km, des de Lleida fins a Sopeira, a l'Alta Ribagorça aragonesa, deixant el tram restant fins a França com a carretera convencional. El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va anunciar que des del final de l'autovia fins a la boca sud del túnel de Vielha aquesta carretera seria una via ràpida, però el febrer de 2005 el MIFO ho va desmentir, a la vegada que l'incloïa dins el PLA ESTRATÈGIC D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT (PEIT) [2005:129].

Es liciten els trams catalans de l'A-14

El maig de 2006 el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va donar llum verd, després de dos anys de treballs, a l'estudi d'impacte ambiental de l'A-14, que aconsellava una sèrie de mesures correctores considerades necessàries per a respectar els set espais inclosos a la XARXA NATURA 2000 [199] i les tres zones definides com a àrees importants per a les aus (*Important Bird Area*, IBA) presents en el traçat. El 24 de maig la Secretaria d'Estat d'Infraestructures i Planificació va aprovar l'estudi informatiu de l'autovia A-14, que preveia la conversió en autovia de 94,6 km amb un pressupost de licitació de 496 MEUR.

L'aprovació d'aquests estudis va agilitar els tràmits i el mateix mes el MIFO adjudicava la redacció del projecte del tram entre Almenar i la província d'Osca a la UTE formada per les empreses Pedelta Ingeniería Civil SL i Control SA. El tram, de 7,3 km, tenia atribuït un pressupost de més de 540.000 €. El mateix mes de maig també s'adjudicava el tram entre Rosselló i Almenar, de més de 15 km, per un pressupost de més de 600.000 € a l'empresa Esteyco SA. Així, el mes de juliol es licitava el tram entre Lleida i el Rosselló, que incloïa els enllaços amb la variant de Lleida i l'actual N-230. El tram, de 6 km, fou encarregat a Pedelta Ingeniería Civil SL i Control SA per 470.000 €.

L'agost de 2006 el grup ecologista Institució de Ponent per a la Conservació i l'Estudi de la Natura (IPCENA) va manifestar-se en contra de la conversió en autovia de l'actual N-230 més enllà del municipi d'Alfarràs, atès que, llevat d'aquest primer tram densament poblat, la carretera presentava baixes densitats de trànsit, per la qual cosa consideraven innecessari intervenir-hi tenint en compte l'elevat cost econòmic i ambiental que generava la conversió projectada.

A de 2006 encara no s'havia licitat cap tram de la part aragonesa de la nova autovia, i les previsions més optimistes situaven per a l'horitzó 2010-2011 l'acabament de les obres de l'A-14.

La inauguració del nou túnel es retarda fins a final de 2007

El retard en la tramitació de la modificació del projecte del nou túnel ja va provocar el gener de 2006 que es fixés el final de 2007 com a data d'acabament dels treballs. El nou projecte, sense el qual les obres no podien avançar, havia de permetre millorar la seguretat del túnel, al qual estava subjecta a la previsió que s'havia fet d'endurir les normatives comunitàries en aquest sentit.

El retard va comportar la protesta de l'alcalde de Viella pel fet que una infraestructura vital per a la Vall d'Aran arribés amb dos anys de retard sobre les previsions inicials. Pedro Bermúdez, president de l'Associació de Transportistes de Lleida, es va reunir amb el director general de Transports per Carretera de l'Estat, Juan Miguel Sánchez, per demanar-li que accelerés l'obra.

Diversos càrrecs electes del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i d'Unitat d'Aran (UA) es van reunir el 8 de febrer amb el secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, per intentar agilitar la construcció de l'eix de l'A-14. El secretari els va assegurar que el projecte del nou túnel ja estava pràcticament redactat. El març de 2006, però, i com a resposta a una demanda del Conselh Generau d'Aran sobre l'estat de tramitació del nou projecte, el MIFO admetia que encara no estava acabat. A partir del mes d'abril, els constructors responsables de les obres van fer augmentar progressivament el nombre de treballadors vinculats, a l'espera del nou projecte que fou aprovat, finalment, el mes de maig. Aquesta modificació del projecte inicial suposava un increment del cost del 20 % sobre els 128 MEUR pressupostats, un increment del cost que obeia a l'exigència de millores en l'àmbit de la seguretat i al fet que es va haver de resoldre l'aparició de filtracions.

Des del mes d'agost les obres van avançar a bon ritme, amb uns dos-cents treballadors organitzats en tres torns. José Ángel Flores, subdelegat del Govern a Lleida, anunciava a final de 2006 que es mantenia com a nova data d'inauguració del túnel el quart trimestre de 2007.

JRMR

Més informació

www.fomento.es

14 AUTOVIA A-2 A LA SELVA MARÍTIMA



El desdoblament de l'N-II a les comarques gironines avança a diferents ritmes. Mentre que els trams que enllacen Caldes i Fornells estan en execució, altres com el de la Selva Marítima fins al mes d'octubre no se n'ha decidit el traçat. En aquest sentit al llarg de tot l'any els ajuntaments de Tordera i Blanes han intentat que la nova autovia A-2 no passés pel seu terme. La Declaració d'impacte ambiental (DIA) ha apostat per l'opció sud que afecta els paratges de Sant Daniel i el Vilar (Blanes). Aquest fet ha indignat els grups polítics blanencs i una Plataforma opositora al traçat que han acusat l'alcalde Josep Marigó i el conseller Joaquim Nadal de pactar en contra de la voluntat del municipi. La decisió s'ha produït l'endemà d'iniciar el procediment per a expropiar les finques afectades per l'ampliació de la C-32.

Antecedents: 2003:11; 2004:13; 2005:12.

El projecte de desdoblament de l'N-II entre Tordera i la Jonquera, el va aprovar el Ministeri de Foment (MIFO) l'any 2004 però va optar per fragmentar-lo en trams d'entre 4 i 10 km. Aquell any només es van licitar dos sectors entre Caldes de Malavella i Fornells de la Selva. El tram més polèmic era el de la Selva Marítima que havia d'enllaçar Tordera i Maçanet de la Selva. Pendent de l'ampliació de la C-32 entre Palafolls i Tordera, la nova autovia A-2 ha de permetre connectar aquesta autopista amb l'AP-7.

En principi, es va fer públic un projecte que afectava el terme de Blanes. Després de creuar la Tordera, es desplaçava cap al sud i passava per la vall de Sant Daniel, a tocar d'una urbanització. Tenia el suport del consistori blanenc i el de Tordera, mentre que només s'hi oposava Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) de Blanes. A banda de l'impacte sobre la vall de Sant Daniel, es creava un gran enllaç a les portes de la població per unir l'autovia amb la futura ronda de Lloret de Mar (segona prolongació de la C-32 de dos o quatre carrils).

El novembre de 2005 el MIFO va presentar un segon traçat amb un impacte menor que va ser molt ben rebut per part de Blanes. Consistia en una via que després de superar la Tordera avançava en paral·lel a l'actual N-II. A final de desembre, i per tal de recuperar el consens perdut, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va presentar un traçat alternatiu per a l'opció sud que consistia a allunyar l'autovia de les cases de Sant Daniel i mitigar l'impacte de l'encreuament viari. La notícia va coincidir amb la presentació de la Plataforma Salvem el Vilar i Sant Daniel que tenia com a objectiu preservar els dos paratges.

Desacord entre Blanes i Tordera

El 3 de gener de 2006 els grups municipals de Blanes i Tordera es van reunir al consistori blanenc amb l'objectiu de defensar un únic traçat. Només es va aconseguir el compromís de reunir-se de nou juntament amb el Ministeri de Foment i el DPTOP. Els representants de Blanes no veien amb bons ulls la proposta de la Generalitat, ja que afectava el santuari del Vilar i mantenia –encara que amb un impacte menor– el nus de comunicacions entre l'autovia i la futura ronda de Lloret. El mateix dia, la Plataforma Salvem el Vilar i Sant Daniel presentava en forma d'al·legacions les nou-centes signatures en contra del traçat sud.

L'1 de febrer es van reunir les quatre administracions implicades. Malgrat que no es va arribar a cap acord, la Generalitat es va comprometre a estudiar l'alternativa nord. El dia abans, el ple municipal de Blanes havia votat per unanimitat defensar els paratges de Sant Daniel i el Vilar.

Pressió de Blanes a favor de l'opció nord

Al llarg de la primavera es van succeir les accions tant polítiques com populars per tal d'evitar el desdoblament per Sant Daniel. El 6 de març un centenar de vehicles van recórrer en marxa lenta la distància entre Tordera i Blanes. Alberto García, portaveu de la Plataforma Salvem el Vilar, va afirmar que l'objectiu de la manifestació era "impedir la pèrdua de l'únic pulmó verd que queda entre el Maresme i la Costa Brava". Joan Puig, regidor d'ERC de Blanes i diputat al Congrés espanyol, va assistir a la marxa i va criticar molt durament el paper del conseller del DPTOP Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), i el va convidar a defensar l'opció nord per l'estalvi econòmic (70 MEUR) i un impacte ambiental menor.

El 26 d'abril l'alcalde de Blanes, Josep Marigó (PSC), va encapçalar una delegació amb els grups municipals i el portaveu de la Plataforma per reunir-se amb representants dels ministeris de Medi Ambient i Foment. Els polítics de Blanes van descobrir amb sorpresa que l'opció nord pràcticament no s'havia estudiat.

L'endemà, el secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal (PSC), va visitar el Ministeri de Foment per informar-se de la tramitació del projecte. Després de la reunió va declarar que la discussió entre els dos ajuntaments podia "ajornar l'obra deu anys més".

El 12 de maig, el ple municipal de Blanes aprovava per unanimitat una moció que instava al MIFO a estudiar l'impacte del traçat per Tordera per tal que les dues alternatives gaudissin de les mateixes oportunitats. Tot i això, també hi havia disputes internes a Blanes, especialment entre el PSC i ERC. El dia 28 de maig, el confidencial *Sa Palomera* –proper al partit republicà– feia públic que l'alcalde s'havia negat a signar el manifest de la Plataforma. Malgrat aquest fet, dies després, el ple municipal aprovava l'adhesió al col·lectiu opositor. Josep Marigó no va voler respondre la interpel·lació de Joan Puig que afirmava que el conseller Joaquim Nadal s'havia reunit diverses vegades amb el batlle de Tordera, Joan Carles García (Convergència i Unió, CiU), mentre que havia declinat fer-ho amb ell mateix.

Foment licita el desdoblament entre Tordera i Maçanet

El 25 de juny el MIFO va licitar la redacció del projecte de desdoblament Tordera-Maçanet (8,5 km). La partida era de 2,5 MEUR però no es concretava quin traçat es tiraria endavant.

L'endemà, el ple municipal de Blanes va mostrar el desacord amb la decisió. Joan Puig va declarar que les condicions del concurs deixaven entreveure que s'apostava pel traçat per Sant Daniel. Així mateix va intentar que el ple donés facultats als serveis jurídics municipals per impugnar el procediment. Malgrat que els grups de CiU, PSC i Esquerra Unida i Alternativa (EUiA) també estaven molt molestos amb el MIFO, es va decidir estudiar el cas i posposar la decisió d'interposar un contenciós administratiu.

Finalment, aquest tràmit es va tirar endavant al setembre.

El desdoblament per Sant Daniel

El 23 d'octubre CiU, EUiA, ERC i el Partit Popular (PP) de Blanes van aprovar una moció per tal d'impugnar l'inici de les expropiacions per a ampliar l'autopista C-32 entre Palafolls i Tordera. Josep Marigó va justificar el vot negatiu del PSC, ja que, a diferència dels altres grups, considerava que aquest fet no tenia res a veure amb el desdoblament de l'N-II. L'endemà, es feia públic que la Declaració d'impacte ambiental (DIA) es decantava per l'opció sud. ERC de Blanes considerava que hi havia hagut un pacte entre Marigó i Nadal, fet que consideraven "una traïció".

Per la seva banda, l'alcalde de Tordera es mostrava molt satisfet, ja que considerava que es tractava de l'alternativa menys agressiva amb el territori, atès que creava un corredor únic per a les dues noves infraestructures (A-2 i C-32).

Dies després, la Plataforma es manifestava en el tradicional aplec al santuari del Vilar. Diverses pancartes acusaven l'alcalde i el conseller del DPTOP de destruir el paratge.

A finals de novembre, l'alcalde de Maçanet Antoni Trincheria (Acord per Maçanet, AM) va acusar a Blanes d'endarrerir les obres amb la impugnació de la DIA. Trincheria s'havia manifestat sempre favorable al traçat sud, ja que era el que afectava menys el seu municipi. D'altra banda, havia aconseguit que el MIFO acceptés les seves propostes de modificació del tram Maçanet-Sils licitat el febrer de 2006. El projecte inicial provoca l'aïllament del veïnat del Pibitller i la urbanització de Montbarbat.

El desdoblament avança a diferents ritmes arreu de les comarques gironines

El mes d'octubre de 2006 el Ministeri de Foment va licitar amb una dotació de 26,9 MEUR el tram Sils-Caldes. D'altra banda, tant el DPTOP com el Ministeri apostaven per fer passar el desdoblament entre Fornells i Medinyà per l'AP-7. L'autopista a l'alçada de la ciutat de Girona tindria quatre carrils per sentit, ja que s'aprofitaria la construcció del tercer carril per incorporar-hi la nova A-2. Aquesta proposta té l'oposició de l'Ajuntament de Sarrià de Ter i de la Plataforma Salvem Sarrià que defensen el desdoblament per l'actual traçat.

Per la seva banda, al nord de Girona el procés està molt endarrerit i només es va licitar el juliol de 2006 la redacció del projecte Medinyà-Bàscara. De cara al 2007 el pressupost per al conjunt de la infraestructura a les comarques gironines és de 33 MEUR. Les partides majors són per als trams en els quals s'inicien les obres (Caldes-Sils-Maçanet), mentre que els que rebran menys diners són els de Fornells-la Jonquera (0,5 MEUR) i el polèmic Maçanet-Tordera (2,3 MEUR).

AUV

Més informació

blocs.esquerra.cat/joanpuig
www.fomento.es
www.gencat.net/ptop
sapalomera.blogspot.com

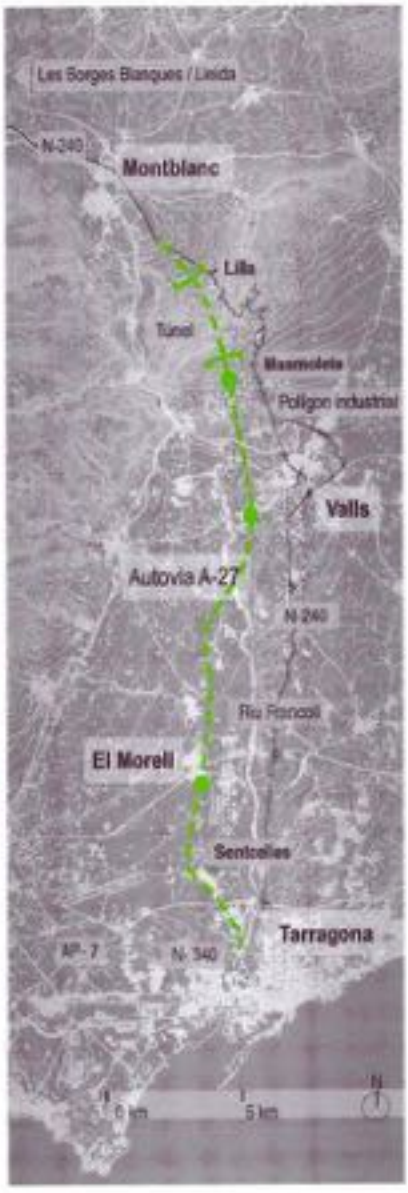
15 AUTOVIA A-27 TARRAGONA-MONTBLANC (DESDOBLAMENT DE L'N-240)



El retard en l'execució de l'autovia A-27 Tarragona-Montblanc és motiu de disputa entre diferents organismes catalans i el govern de l'Estat, a la vegada que es demana el desdoblament de l'N-240 entre Lleida i Montblanc. Aquesta demanda és recollida en la nova redacció del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (PITC), que a final de l'any anterior recollia la proposta d'execució de l'autovia entre Montblanc i Tàrrega. La projectada variant oest de Valls és rebutjada novament per l'Ajuntament d'aquesta localitat i continua la lluita per a canviar el traçat i allunyar l'autovia cap a l'est.

Antecedents | 2004:19; 2005:14

El projecte de construcció de l'autovia A-27 entre Tarragona i Montblanc, aprovat el 2003, s'anava fent realitat a partir de final de 2004, any en què el Ministeri de Foment (MIFO) licita i adjudica la redacció del primer tram entre Tarragona i el Morell (7,6 km). El gener de 2005 es liciten els projectes de redacció dels tres trams que resten: el Morell-variant de Valls (8,7 km), variant de Valls (5,7 km) i Valls-Montblanc (7,3 km), dels quals s'adjudiquen els dos primers el mes d'agost. Tot i això, el subdelegat del Govern espanyol a Tarragona, Joan Maria Abelló, reconeixent la dificultat de redacció del projecte constructiu del primer tram entre Tarragona i el Morell per ser un territori "ple d'indústries i habitatges", assegurava que les obres no començarien fins a final de 2006, amb un any de retard.



La Generalitat i el Govern espanyol sumen esforços per a l'execució de l'autovia A-27

El 7 de desembre de 2005 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va presentar el PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [1116], el qual ha de regir la vertebració futura de la xarxa viària i ferroviària catalana fins al 2026, per ser sotmès immediatament a informació pública i institucional i posteriorment tramitat i aprovat durant l'any 2006.

Pel que fa a l'autovia A-27 Tarragona-Montblanc, competència del MIFO i amb una inversió prevista total de 270,7 MEUR, s'acordà també el traspàs de diversos trams entre Tarragona i el límit de la província d'Osca, una vegada construïda l'autovia. El PITC també en preveu la complementació amb el PLA ESTRATÈGIC D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORTS (PEIT) [2005:129] del MIFO, tot i que el primer dibuixa la prolongació de l'autovia des de Montblanc fins a Tàrrega, enllaçant amb l'A-2, i el segon des de la mateixa localitat fins a Lleida, desdoblant l'N-240 com ja havien reclamat anteriorment diverses institucions.

Endarreriment en l'execució i desdoblament de l'N-240 fins a Lleida

El febrer de 2006 el president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavín i l'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, reclamaven conjuntament l'autovia entre Tarragona i Lleida com una sortida natural als productes del port tarragoní i a la indústria agroalimentària lleidatana. A més, Nadal es queixava que el projecte no "estigui en els plans del govern estatal, ja que presenta un retard increïble". I en el mateix sentit Isidre Gavín afirmava que no tenia constància que el MIFO hagués d'afrontar properament aquesta "important" infraestructura, parlant també "d'abandonament" i "deixadesa" del Govern espanyol a la demarcació lleidatana i al·legant que el govern anterior del Partit Popular (PP) ja havia dissenyat l'autovia entre Montblanc i Lleida però no l'havia arribat a tirar endavant.

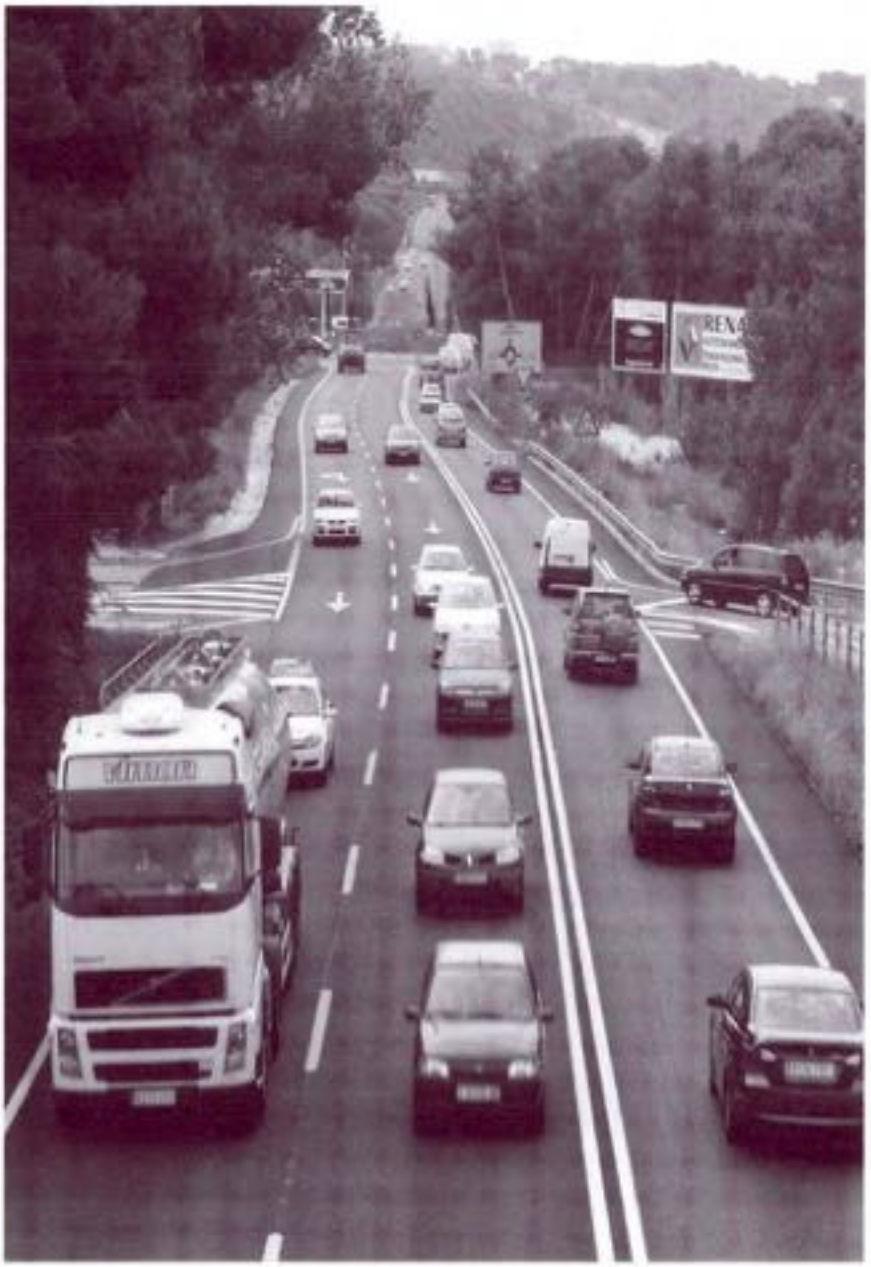
Així mateix, el mes de març, el grup parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), presentà una queixa al conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, per l'endarreriment de l'obra i en demanava l'execució en els terminis previstos, alhora que carregava contra Convergència i Unió (CiU) acusant l'agrupació "d'obstaculitzar el projecte" i criticava "l'actual govern de tenir el país paralitzat mentre ells eren els primers a posar traves a l'autovia", atès que, com també afirmava la Plataforma en Defensa de la Vall del Francolí, l'Ajuntament de Valls, governat per CiU, sempre ha fet reverència a les propostes del MIFO.

Per altra banda, els consells comarcals de les Garrigues, Segrià, Conca de Barberà i els ajuntaments de les Borges Blanques, Lleida, Vinaixa i Juneda van demanar el desdoblament del tram de l'N-240 entre Lleida i Montblanc que passa per les Borges Blanques al subdelegat del Govern estatal a Catalunya. En un altre sentit, però, es manifestava el delegat del Govern de la Generalitat a Lleida, Jaume Gilabert, quan assegurava aquest mateix mes que la Generalitat estava treballant "colze a colze" amb el govern estatal per a fer realitat l'autovia de Montblanc a Fonolleres (Segarra), prop de Tàrrega, al més aviat possible.

Valls continua oposant-se al traçat oest de la variant

El mes de maig l'Ajuntament de Valls va adjudicar l'assessoria tècnica del projecte de construcció de l'autovia entre Tarragona i Montblanc a una empresa d'enginyeria perquè n'estudiés l'impacte ambiental. D'aquesta manera, l'Ajuntament, pretenia vetllar pels interessos dels veïns de les urbanitzacions afectades de Mas Clariana, Partida Freixa, Font Santa i la Plana d'en Berga, malgrat ser conscient que no era possible canviar-ne el traçat. Al juliol, les associacions de veïns de Valls i pedanies, i de les anteriors urbanitzacions demanaven a l'alcaldessa, Dolors Batalla (CiU), que des de l'Ajuntament es recolzés l'opció que revisa el traçat i el desvia més d'un centenar de metres a l'oest, cap a Alcover i Picamoixons, amb la finalitat de "no estrangular tant la ciutat i els barris".

A l'octubre les Entitats per al Millor Traçat de la Variant de Valls, favorables a l'opció oest, titllaven de "caciquista" l'oposició al projecte i rebutjaven fermament la proposta llançada des dels col·lectius contraris al traçat, com la Plataforma en Defensa de la Vall del Francolí, per exercir un vot nul actiu en les properes eleccions com a acció de protesta. Aquest col·lectiu ja fa vuit anys que demana el desdoblament de l'N-240, o un traçat més allunyat de la població, a fi de conservar la riquesa mediambiental de la vall del riu Francolí, a fi d'evitar el risc que suposaria el pas massa proper al nucli urbà dels camions carregats amb matèries perilloses provinents de la indústria petroquímica de Tarragona i per a protegir l'activitat industrial i agrícola de la vall, a més de la vila romana de Centcelles, al municipi de Constantí (Tarragonès), declarada Patrimoni de la Humanitat.



Autovia Tarragona- Montblanc. A l'altura de Tarragona. Foto: Marta Casas

Canvis i propostes de calendaris

Després d'haver estat en exposició pública durant quatre mesos, el PITC, que va entrar en vigor el 28 de juliol de 2006, va recollir les propostes de les diverses entitats territorials pel que fa a l'execució de l'autovia A-27 i recull com a novetat la prolongació de l'autovia de Tarragona-Montblanc fins a Lleida, passant per les Borges Blanques. En un altre àmbit, a l'octubre s'anunciava que el MIFO només executaria l'any vinent el tram entre Tarragona i el Morell i feia constar al seu pressupost una partida per a la redacció del projecte del quart tram entre Valls i Montblanc, mentre el Govern espanyol creava una societat pública de carreteres que incloïa als pressupostos els trams entre el Morell i Valls i la variant de Valls. Amb tot, però, el Govern espanyol assegurava que es mantenia la previsió de tenir enllestida totalment l'autovia de Tarragona fins a Montblanc el 2011.

ABV

Més informació

www.mfom.es

16 AUTOVIA A-68 ALCANYÍS-LITORAL (DESDOBLAMENT DE LA N-420)



El mes de novembre es crea un grup de pressió encapçalat pels alcaldes de Falset, Gandesa i Móra d'Ebre per aconseguir que el tram de connexió de l'autovia A-68 d'Alcanyís al litoral mediterrani es realitzi a través del desdoblament de l'N-420. El Ministeri de Foment està estudiant quin traçat seguir, si el proposat des de les Terres de l'Ebre o el que seguiria l'N-232 per terres valencianes. L'autovia de l'Ebre (A-68) encara està, majoritàriament, en fase de projecte (només 54 km del 342 previstos estaven en servei el 2006) i comunica Miranda de Ebro, a Castella i Lleó, amb Valdealgorfa, prop d'Alcanyís, a Aragó. El traçat projectat d'aquesta via coincideix amb els de les carreteres N-232 i N-124, i té un tram sense determinar entre Valdealgorfa i la costa del mar Mediterrani.

Antecedents

Durant la tardor de 2004 va començar un debat sobre les connexions viàries entre les Terres de l'Ebre i Aragó per tal d'apropar i dinamitzar ambdós territoris. A final de setembre es van reunir a Horta de Sant Joan representants de les cambres de comerç de Tortosa i de Terol, representants dels consells comarcals del Baix Ebre, la Terra Alta i el Matarranya i alcaldes i regidors de Tortosa, Aldover, Xerta, Lledó, Arenys de Lledó, Vallderoures, Fresneda, Cretes, Valjunquera i Ràfales, per demanar als governs autonòmics de Catalunya i Aragó la conversió de la carretera T-330 en una via ràpida a través dels Ports.

Dues setmanes més tard, es van reunir a Maella, a l'Aragó, representants dels municipis de Maella, Casp, Gandesa, la Fatarella i Batea, per tal de reclamar un eix viari que connectés Sástago i Casp amb Batea, Gandesa, el Pinell de Brai i Tortosa, a partir dels eixos viaris de l'N-420 i la C-43.

L'octubre de 2005 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques i la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, van signar un conveni en què s'establia el calendari i es pressupostava l'execució de les actuacions prioritàries a la xarxa viària catalana per als propers set anys. El conveni coordinava la planificació en matèria de carreteres de les dues administracions recollida al PLA ESTRATÈGIC D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT [2005 I 29] (PEIT), d'àmbit estatal, i al PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA [116], que encara redactava el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). Dins el pla d'inversions previst en el conveni per al període 2006-2012, s'inclouen les variants de la carretera N-420 a Corbera d'Ebre, Falset, Gandesa i Riudecols.

S'intensifica el debat de la connexió viària d'Aragó amb la costa

L'alcalde de Gandesa, l'independent Miquel Aubà, demanava l'octubre de 2006, davant el Ministeri de Foment (MIFO), la prolongació de l'autovia d'Alcanyís (A-68) cap al litoral mediterrani a través de la Terra Alta, seguint el traçat de l'N-420, que caldria desdoblar.

A final de novembre es van reunir a Gandesa els alcaldes de Falset, Gandesa i Móra d'Ebre, juntament amb representants del sindicats la Unió General de Treballadors (UGT) i Comissions Obreres (CC.OO.) i de les organitzacions empresarials del territori, l'Associació d'Empresaris de les Comarques de l'Ebre (AECE), la patronal Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA) i Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC), per tal de constituir un front comú per a aconseguir que la connexió de l'autovia A-68 amb el litoral es fes per l'eix de l'N-420.

Miquel Aubà va afirmar que la proposta no es plantejava com una demanda política, sinó com una demanda del conjunt del territori i de la seva població, a la vegada que considerava com a millor opció el desdoblament de l'N-420 per l'interior, deixant com a opció alternativa un desdoblament de l'N-420 fins a Gandesa, on l'autovia enllaçaria amb l'actual C-43 fins a la cruïlla amb l'eix de l'Ebre, a l'altura de Benifallet. Aquesta proposta, que podria rebre més suport per part dels municipis del Baix Ebre i el Montsià, tindria un fort impacte mediambiental sobre les serres de Pàndols i Cavalls.

Aubà va explicar que el front creat hauria de competir davant del MIFO amb els municipis de les comarques dels Ports i el Baix Maestrat, al País Valencià, que apostaven per l'opció de continuar l'A-68 per l'actual N-232, encara que considerava que tenien avantatge, atès el fort impacte ambiental de l'alternativa valenciana en passar per la zona de Morella.

A principi de desembre van sorgir en mitjans valencians notícies sobre un estudi encara en redacció i que apostaria per enllaçar Alcanyís amb la ciutat de Castelló, descartant l'opció catalana, en consonància amb el document de balanç del PEIT que, encara que en procés d'estudi es decantava també per l'opció de l'N-232.

Poc després, el MIFO anunciava el concurs públic dels treballs per a la redacció de l'avantprojecte del corredor viari que havia d'unir Valdealgorfa amb el litoral mediterrani, els quals havien de permetre escollir entre l'opció de l'N-420 i la de l'N-232.

La mateixa setmana es feia públic un comunicat de la Cambra de Comerç de Tortosa on es criticava l'estat de les comunicacions que connectaven les Terres de l'Ebre amb Aragó, i es demanava el desdoblament de l'eix de l'Ebre (C-12) i de les carreteres C-43, C-221 i A-221, totes sota competència de les administracions autonòmiques.

El 27 de desembre es van reunir a Falset el grup de pressió i representants de les cambres de comerç de Reus i Tarragona, que van expressar el seu suport a la proposta de connexió per l'N-420. No es va poder lligar, però, el suport de la Cambra de Comerç de Tortosa.

La pròxima reunió del front favorable a l'opció N-420 estava programada per al 10 de gener de 2007 a Móra d'Ebre, i cercava l'adhesió a la proposta de Port Aventura, la indústria petroquímica i el Port de Tarragona. Encara sense data, restava pendent una reunió amb la Cambra de Comerç de Tortosa per tal de consensuar una proposta unitària de cara a les negociacions amb Foment.

JRMR

Més informació

www10.gencat.net/ptop
www.fomento.es/MFOM

AUTOVIA A-7 ALTAFULLA-VILAFRANCA DEL PENEDÈS (DESDOBLAMENT DE L'N-340) 17



El projecte de l'A-7 avança a diferent ritme en cadascun dels trams de què es compon. Al Penedès segueix el debat per a definir el traçat de l'autovia. A les Terres de l'Ebre l'ajuntament de l'Ametlla de Mar demana a la Generalitat que inclogui al PITC el traçat de l'A-7 consensuat per totes les forces polítiques al pas d'aquest municipi. A Tarragona, es retarda l'execució del primer tram del segon cinturó fins a la primavera de 2007, i a Vallirana es preveu que les obres de la variant puguin ser reprises el primer trimestre de 2007 però amb modificacions respecte del projecte inicial.

L'N-340 és un dels principals eixos viaris del corredor mediterrani. Al seu pas per Catalunya recorre el llevant des d'Alcanar fins a Barcelona. Entre Altafulla i Vilafranca del Penedès travessa diferents nuclis turístics amb nombrosos accessos a platges i a zones altament industrialitzades que originen un trànsit de mercaderies important. Aquest tram suportava el 2003 una elevada intensitat de trànsit, que a l'estiu podia sobrepassar els 30.000 vehicles/dia i per això el 1999 el Ministeri de Foment (MIFO) va autoritzar l'estudi informatiu per a desdoblar-lo, que l'havia de convertir en l'autovia A-7. El febrer de 2005 es va iniciar l'exposició del projecte d'autovia entre Altafulla i Vilafranca del Penedès. L'estudi proposava diferents alternatives de traçat: d'una banda, diverses opcions de desdoblament de l'N-340, de l'altra, l'ampliació de carrils de l'autopista AP-7.

Els consells comarcals de l'Alt i el Baix Penedès, diversos ajuntaments i els grups ecologistes Geven (Grup Ecologista del Vendrell i del Baix Penedès) i Salvem el Penedès van presentar al·legacions al desdoblament i proposaven l'aprofitament del traçat de l'autopista AP-7, amb l'ampliació del nombre de carrils i l'alliberament dels peatges per al trànsit intern. D'altra banda, el MIFO defensava la proposta de desdoblament de l'N-340, que era secundada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) –tot i que amb modificacions sobre el traçat– i les Cambres de Comerç de Tarragona i Barcelona, que creien que era l'única opció viable per al desenvolupament econòmic del país.

Les administracions estudien el desdoblament de l'N-340

Els alcaldes de l'Alt i el Baix Penedès, juntament amb els del Garraf i Anoia i els presidents dels respectius consells comarcals van signar el 9 de juny de 2004 el Pacte de Sant Martí, amb l'objectiu de trobar fórmules que permetessin la interconnexió d'aquestes comarques i d'abandonar la seva dependència de les àrees metropolitanes de Barcelona o Tarragona. Aquest grup de treball es va reunir l'abril de 2006. Els components van mostrar la seva disconformitat amb el fet que totes les infraestructures viàries i ferroviàries que travessen Catalunya de nord a sud hagussin de passar necessàriament pel Penedès i es van comprometre a analitzar els diferents projectes d'infraestructures planificats a les seves comarques, en especial el desdoblament de l'N-340.

D'altra banda, l'agost de 2006, el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, va assegurar que la comissió d'infraestructures Estat-Generalitat per a l'aplicació de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya [59] estudiaria el desdoblament de l'N-340. Nadal va explicar la necessitat de trobar una solució específica en l'àmbit del Penedès i fins a Abrera per connectar l'N-340 amb el tram del Quart cinturó [18].

Es presenten noves al·legacions

El novembre de 2006, els col·lectius oposats al traçat proposat van començar una campanya dirigida als ajuntaments de la comarca a través d'un model d'al·legació únic que demanava l'anul·lació d'aquesta proposta. Entenien que no s'havien tingut en compte les al·legacions formulades en la fase d'informació a l'estudi informatiu i demanaven que es tramités la proposta que utilitzaria l'AP-7 com a autopista sense peatge ampliant-la fins a quatre carrils per banda i fent tres sortides més a Castellet i la Gornal, Banyeres i Albinyana.

L'al·legació recordava que els consells comarcals de l'Alt i el Baix Penedès, la majoria d'ajuntaments i molts particulars havien donat suport a aquesta opció i que, en canvi, el Ministeri no la va tenir en compte, sinó que va optar per un híbrid entre la seva proposta i la de la Generalitat, que no era respectuosa amb el medi en afectar les vinyes i el paisatge singular de la zona i crear dues infraestructures gairebé de la mateixa magnitud però de diferent categoria.

D'altra banda, l'Ajuntament de Bellvei va aprovar el 6 de novembre una al·legació contra l'estudi del Ministeri de Foment sobre les propostes d'alternativa del traçat de l'autovia A-7. L'al·legació ratificava la que ja s'havia aprovat l'any passat, que deixava clar que Bellvei apostava per la gratuïtat de l'AP-7 i no per la construcció de noves vies de comunicació d'aquest tipus.

Finalment, el desembre de 2006, l'Ajuntament de Calafell va presentar una al·legació que rebutjava la proposta que traçava la nova via per la Cobertera. Segons l'Ajuntament, l'actuació tindria una important afectació paisatgística, ja que passaria per zones de valor paisatgístic i per zones boscoses.

Autovia A-7 a les Terres de l'Ebre

A principi de 2005, el secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlan, va anunciar una nova proposta de traçat de l'A-7 a les Terres de l'Ebre [2005:15]. Aquest replantejament modificava la proposta inicial de desdoblament de l'N-340 en favor de l'execució d'una autovia interior que connectaria l'Eix de l'Ebre (que unia Lleida i Amposta) amb l'autovia de la Plana, que estava executant el govern valencià. El canvi va suscitar queixes dels municipis per on fins aleshores passava la carretera. No obstant això, a final d'any, els diferents partits polítics de les Terres de l'Ebre van arribar a un acord i van unificar un esborrany d'al·legacions a l'estudi informatiu proposat pel Ministeri.

El juny de 2006, l'Ajuntament de l'Ametlla de Mar va reclamar al DPTOP que incloguès al Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya [116] (PITC) de la Generalitat la proposta de desdoblar la carretera N-340 per l'antiga carretera que travessa el Mas Plater. El Govern català encara preveia la proposta inicial de des-

doblar l'N-340 pel traçat actual, tot i el pacte entre tots els partits polítics i els consells comarcals del territori a favor del desdoblament de l'N-340 per l'antiga carretera. Aquesta proposta es concretava en un traçat que connectaria el tram del Perelló amb la via ràpida que s'estava executant al municipi de Vandellòs - l'Hospitalet de l'Infant i que, segons els seus partidaris, permetria convertir l'actual traçat de l'N-340 en una avinguda comercial que milloraria la mobilitat del nucli urbà de l'Ametlla de Mar amb totes les urbanitzacions i les platges del terme municipal.

Autovia A-7 a Tarragona

El maig de 2005, el Ministeri de Foment va aprovar la primera part del traçat del SEGON CINTURÓ DE TARRAGONA (2005-16), entre el sector de la Móra i el camp de futbol del Gimnàstic, que transformaria l'N-340 en l'A-7 en aquest tram. Aquesta decisió descartava l'alternativa proposada per l'oposició municipal i la plataforma Tàrraco Verda que en volia evitar el pas pel camp del Gimnàstic per reduir l'impacte sobre els veïns i el paisatge. D'altra banda, el Ministeri de Foment es va comprometre a realitzar un estudi per continuar el segon cinturó al costat de l'AP-7 fins a la variant de Vila-seca.

A final de 2006 es preveia que les obres del primer tram del segon cinturó no començarien fins a la primavera de l'any següent. El termini d'execució seria de trenta-sis mesos i el pressupost de 31.961.846 €. Tot i que en els plànols inicials es preveien també dos semienllaços amb l'AP-7, abans i després de la carretera del Catllar, al final no es van incloure en el projecte, esperant l'estudi que el ministeri es va comprometre a realitzar per allargar en el futur la nova infraestructura, en paral·lel a l'autopista, fins a connectar amb la variant de Vila-seca. D'altra banda, Mar Coso, portaveu de la plataforma Tàrraco Verda, va anunciar que el Ministeri de Foment desplaçaria 15 m cap al sud l'inici del traçat per evitar que quedessin afectades diverses cases de la zona del camp del Nàstic.

La variant de Vallirana

El juliol de 2005, el Ministeri de Foment va aturar les obres de la variant de Vallirana (Baix Llobregat) de l'N-340, iniciades l'any anterior, en descobrir-se unes mines de guix i plom al tram on s'havia d'excavar un túnel de 1.200 m. El novembre de 2005, l'Ajuntament de Vallirana va aprovar una moció en què sol·licitava al Ministeri de Foment la represa de les obres, ja que les conclusions preliminars d'un informe encarregat a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) revelaven que no hi havia cap mina de plom i molt poques quantitats, per la qual cosa tot plegat no havia d'impedir la continuïtat de les obres.

El maig de 2006, el Ministeri de Foment (MIFO) va anunciar que les obres es podrien reprendre el primer trimestre de l'any següent, però amb modificacions respecte del projecte inicial. D'una banda, es construiria només un dels dos túnels previstos. D'altra banda, també es modificaria el mètode constructiu, per evitar les voladures i s'optaria per altres procediments més mecànics que no malmetessin les mines. Aquests canvis suposarien un increment del 35% del pressupost inicial de 49,4 MEUR.

JJFR

Mes informació

www.gencat.net/ptop
www.salvemelpenedes.org

AUTOVIA B-40 QUART CINTURÓ 18



A final de juliol el Ministeri de Foment licita el subtram del Quart cinturó entre Viladecavalls i Terrassa i, a començament d'octubre, el subtram entre Olesa de Montserrat i Viladecavalls. En total, aquests trams, que són part del traçat de l'eix entre Abrera i Terrassa, tenen una longitud aproximada d'11 km i un pressupost de gairebé 300 MEUR. El traçat de Terrassa a Granollers, en canvi, continua pendent de concretar-se, tot i que s'anuncia que es definirà al llarg de 2007 a partir d'un estudi de la UPC que introdueix mesures per reduir-ne l'impacte ambiental i fer l'eix més permeable a la resta de vies del territori. També resten pendents de concretar els possibles perllongaments de l'autovia al nord, cap al Vallès Oriental, i al sud, cap al Penedès.

Antecedents | 2003:15; 2004:17; 2005:18

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 Barcelona, la depressió del Vallès i del Penedès. El Ministeri de Foment (MF) va reprendre el projecte l'any 1995 i en va realitzar els corresponents estudis informatius i d'impacte ambiental. D'acord amb aquests, l'any 1998 el MF va decidir eliminar del projecte el tram comprès entre Granollers i Sant Celoni a causa del fort impacte ambiental.

A mitjan 2003 es van presentar els concursos per a l'elaboració dels projectes constructius dels tres subtrams en què es va dividir el tram de l'eix comprès entre Abrera i Terrassa, tot i que el 2005, aquests subtrams encara no s'havien licitat.

Els partits polítics catalans varen anar definint les seves posicions respecte de la infraestructura a partir de 2003. Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV) s'hi oposaven i Convergència i Unió (CiU) l'exigia. El Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) era favorable a la construcció del tram entre Abrera (Baix Llobregat) i Terrassa (Vallès Occidental).

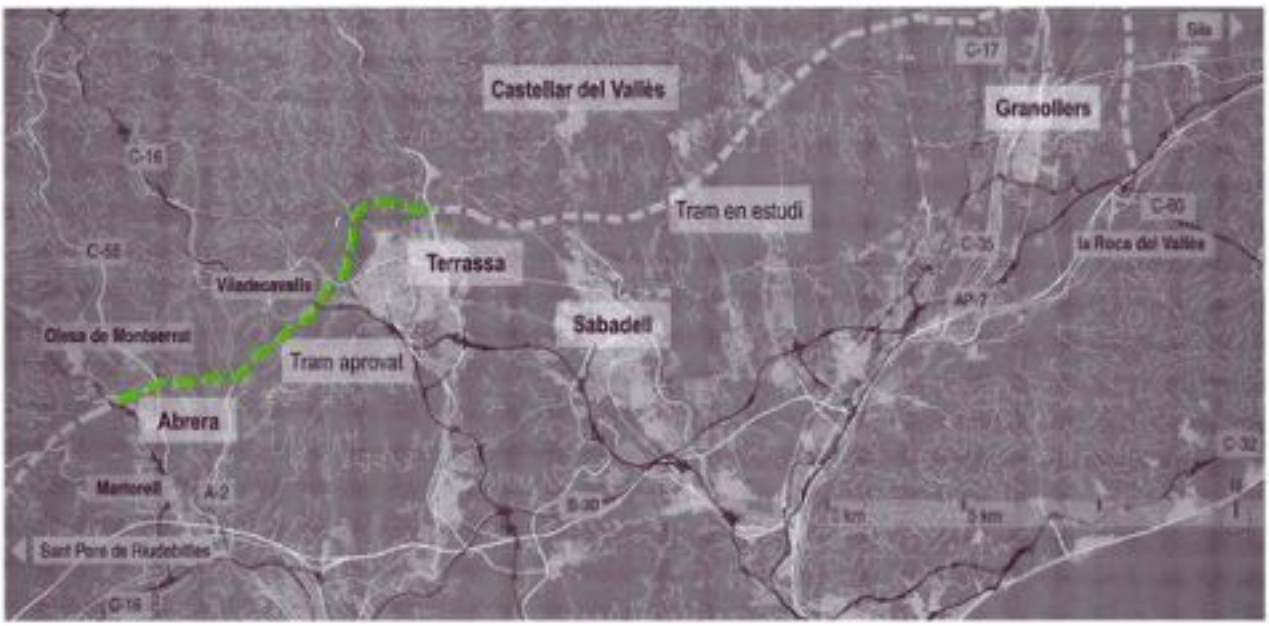
L'any 2005, el primer avanç del PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [116] va incloure el tram entre Abrera i Terrassa i els pressupostos de l'Estat van preveure una partida econòmica per finançar les obres d'aquest tram durant el 2006. El tram entre Terrassa i Granollers, en canvi, no va quedar recollit en el PITC pel seu impacte ambiental. Tanmateix, i per tal de resoldre aquest aspecte i redefinir les característiques i el traçat de l'eix, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va encarregar un estudi a l'enginyer Manuel Herce, de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC).

D'altra banda, entitats com la patronal Foment del Treball (FT) i la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) es van queixar reiteradament del retard de l'obra. Paral·lelament, l'oposició generada pel projecte es va articular entorn de la Campanya Contra el Quart Cinturó (CCQC), que es va constituir l'any 1994 i que el 2005 aplegava ja més de dues-centes cinquanta entitats que reclamaven l'aturada del projecte i una profunda reflexió entorn del model de mobilitat de l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB).

Els contraris al Quart cinturó i la CCB compareixen al Parlament de Catalunya

A principi de març, la CCQC i la CCB van comparèixer davant la Comissió de Política Territorial del Parlament de Catalunya per exposar els motius de les respectives posicions respecte del projecte del Quart cinturó.

Els representants de la CCQC, Francesc Macià, Manel Larrosa i Maties Serracant, van fonamentar la seva oposició al projecte en la fragmentació del territori, la pèrdua del mosaic agroforestal, l'impacte ambiental i l'increment de la pressió urbanística que aquest podria comportar. Els tres portaveus van defensar la millora de les vies existents i la inversió en transport públic com a alternativa al projecte. A partir d'aquests arguments, van demanar l'aturada de la imminent licitació del tram Abrera-Terrassa i van denunciar l'actuació de les administracions actuants, Estat i Generalitat, per la manca de resposta a les al·legacions formulades per la CCQC.



Per la seva banda, Salvador Curcoll, director de l'Àrea d'Infraestructures de la CCB, va insistir en la necessitat de concebre l'eix com una nova autopista del Mediterrani que s'estengués des de Sils (la Selva) fins a la Bisbal del Penedès (Alt Penedès), i va reclamar als representants polítics que n'acceleressin la construcció amb l'argument que era indispensable per al desenvolupament econòmic del país. Curcoll es va mostrar favorable a invertir en transport públic i en transport ferroviari de mercaderies, sempre que aquestes inversions complementessin les corresponents al nou eix viari orbital i no les substituïssin.

Es coneixen més detalls de la nova proposta de traçat de la UPC

Durant el mes d'abril, es van conèixer nous detalls de l'estudi que la Generalitat de Catalunya havia encarregat a la UPC l'any anterior. La nova proposta concebia l'eix com una via permeable i connectada d'una manera efectiva amb les ciutats, a algunes de les quals serviria de ronda de circumval·lació, i amb la resta de vies del territori.

Més enllà de Terrassa, es proposava un nou traçat, des de la riera de les Arenes de Terrassa fins a Granollers, i la connexió amb dues vies d'alta capacitat que permetrien anar en direcció a Mataró –a través de l'autovia C-60– i Sant Celoni –fent servir l'actual C-35, un cop es desdoblés aquesta via. L'estudi també proposava incrementar el nombre de quilòmetres en túnel o trinxera en el tram Terrassa-Granollers per tal de minimitzar l'impacte ambiental produït a l'altura del pas per nuclis habitats i zones de valor ecològic.

També es prestava més atenció a la situació actual i a les perspectives de la xarxa ferroviària, preveient un desenvolupament del conjunt de línies de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i de Rodalies de Renfe que fes que els usuaris potencials no estiguessin mai a una distància superior a 20 minuts a peu de l'estació més pròxima.

El DPTOP esperava que el MF assumís la nova proposta de la UPC, malgrat que les mesures proposades per aquest comportaven l'increment dels costos de les obres. En aquest sentit, Manel Nadal, secretari de Mobilitat del Departament, va declarar a començament d'octubre que l'increment dels costos derivats que suposaria la nova proposta es podria assumir gràcies a acords signats amb el MF i a l'increment d'inversions previst per l'Estatut.

L'estudi de la UPC no es va fer públic durant el 2006 perquè, segons el Govern, el seu contingut s'havia d'incorporar al Pla de mobilitat de la regió metropolitana, en fase d'elaboració. Tanmateix, la CCQC van tenir-hi accés i el seu portaveu, Manel Larrosa, va declarar que, des del punt de vista de la CCQC, els canvis introduïts per la nova proposta no eren substancials i que l'impacte ambiental era semblant a l'anterior. Malgrat tot, va valorar positivament que l'estudi no preveiés la prolongació de la infraestructura més enllà de Granollers i Vilafranca del Penedès.

Comencen les licitacions del tram Abrera-Terrassa

En relació amb el contenciós administratiu interposat l'any 2003 per la CCQC contra l'estudi informatiu del Quart cinturó en el tram entre Abrera i Terrassa, a mitjan juliol el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va remetre l'expedient a l'Audiència Nacional argumentant que no tenia competència per resoldre el contenciós. Aquest fet es va produir dos dies abans de la data prevista pel TSJC per dictar sentència, la qual cosa va sorprendre la CCQC, que ja havia qüestionat la competència d'aquest tribunal en el moment de presentar el contenciós i que va criticar la decisió del tribunal d'endarrerir la transferència de l'expedient fins a una data tan tardana.

El 25 de juliol es va aprovar definitivament el PITC, que incloïa el traçat entre Abrera i Terrassa. Pocs dies després el MF va licitar les obres d'un primer subtram de 4,9 km entre Viladecavalls i Terrassa amb un pressupost de més de 62,7 MEUR. La CCQC va criticar la data de la licitació per entendre que es feia just abans de vacances per tal d'impedir eventuals mobilitzacions.

A començament de setembre, el MF va treure a concurs un segon tram de 6,16 km entre Olesa de Montserrat i Viladecavalls. El pressupost del tram, de 196 MEUR, el convertia en l'autovia de més cost per quilòmetre –32 MEUR per cada 1.000m– entre les que estava executant el MF durant el 2006. L'orografia del terreny, que obligava a la construcció de túnels i viaductes per travessar la serra de Ribes fins a desembocar a la C-16 al seu pas per Viladecavalls, era el motiu de l'elevat cost. Poc després, la CCQC va tornar a manifestar el seu rebuig al projecte i el seu malestar per la nova licitació, que entenia com una ofensa al procés de diàleg mantingut durant prop de tres anys amb el Govern. La plataforma va reiterar que el MF continuava sense donar resposta als arguments que sustentaven la seva oposició al Quart cinturó.

Per la seva banda, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va defensar les licitacions argumentant que l'execució del tram Abrera-Terrassa era una necessitat reconeguda al Pacte del Tinell. Tot i aquesta interpretació, compartida pels alcaldes socialistes del Vallès, tant ERC com ICV interpretaven que el Pacte del Tinell descartava el Quart cinturó quan parlava de potenciar noves formes de comunicació entre el Vallès Occidental i el Baix Llobregat.

A principi de desembre, els contraris al Quart cinturó es van manifestar a Sabadell. La manifestació va aplegar unes dues mil persones, entre les quals, nombrosos regidors i polítics d'ERC i d'ICV del món local, i també els diputats al Congrés Joan Oms[1] i Carme Garcia (ICV). L'acte va servir per denunciar la manca d'inversió en infraestructures ferroviàries al Vallès i el risc que la construcció del Quart cinturó representava per al projecte del Parc Agrari del Vallès (PAV).

Pendents de la concreció del traçat Terrassa-Granollers i de la resolució del trams dels extrems

Segons va destacar Manel Nadal a mitjan octubre, la nova proposta de la UPC comptava amb el vistiplau de la major part dels ajuntaments afectats, cosa que havia de servir de punt de partida per acordar el traçat definitiu del tram entre Terrassa i Granollers. Nadal també va anunciar que per al 2007 s'esperaven els primers estudis informatius d'aquest traçat, que havia d'elaborar el MF, i que les obres podrien començar a final de 2008.

D'altra banda, encara no s'havia concretat si l'eix es perllongaria pels extrems, més enllà de Granollers i Abrera, i si ho faria a través de trams de nova construcció o bé mitjançant la reformulació d'altres vies ja existents. Cap al nord, l'opció que va anar guanyant més pes era la d'arribar a Sant Celoni a través del desdoblament de la C-35 des de la Roca del Vallès. Cap al sud, el conseller Nadal apuntava com a possibilitat el projecte de l'AUTOVIA A-7 [17], que reseguiria el traçat de l'actual N-340.

Pel que fa al traçat Terrassa-Abrera, a final d'any només quedava pendent de licitar el tram d'enllaç amb l'A-2 a l'altura d'Abrera, si bé s'esperava de manera imminent. Es preveia que les obres s'iniciessin al llarg de 2007 i que el conjunt del tram entrés en funcionament a final de l'any 2009.

MSM-X3EA

Més informació

ccqc.pangea.org
salvemelpenedes.org
www.fomento.es
www.seitt.es

1. Membre d'Els Verds-Opció Verda (EV-OV) però diputat del PSC-PSOE perquè els dos partits es van presentar conjuntament a les eleccions estatals de 2004.

AUTOVIA C-13 VARIANT SUD DE LLEIDA 19



El 2006 se sotmet a informació pública l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental del perllongament de la variant sud de Lleida cap a l'est i cap a l'oest. Les alternatives de traçat del perllongament cap a l'oest proposades pel Govern de la Generalitat no apaivaguen les discrepàncies amb la plataforma Protegim l'Horta de Lleida, que veu com els informes emesos per la Generalitat semblen que s'orienten a bandejar l'única opció que no travessa l'horta. Pel que fa al perllongament cap a l'est, se'n comença a redactar el projecte constructiu.

Antecedents | 2005:19

L'any 2005 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va donar llum verd al tancament d'una primera anella de circumval·lació que permetria reordenar el trànsit de la ciutat de Lleida, desdoblant la variant sud i perllongant-la per connectar-la amb l'autovia A-2 a Alcoletge i a Alcarràs. Anteriorment, el 2003, havia entrat en servei la variant sud de Lleida, situada al costat del riu Segre. El desembre de 2005 el projecte de construcció de la prolongació de la variant sud es trobava en procés de redacció i es preveia que sortís a informació pública durant el 2006, tot i les disconformitats entre l'Administració i la plataforma Protegim l'Horta de Lleida sobre el traçat proposat per l'Administració, que preveia el pas de la carretera per l'horta de Lleida. Aquesta última era una gran zona verda i agrícola considerada un referent de la identitat lleidatana i el gran pulmó verd de Lleida.

Continuen les discrepàncies sobre el traçat

El gener de 2006, la plataforma Protegim l'Horta de Lleida va aconseguir que el DPTOP es comprometés a estudiar algunes de les seves propostes. Un mes més tard, Adrià Drago, portaveu de la plataforma, va presentar al·legacions al PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA, 2006-2026 [116], que recollia el perllongament de la variant sud de Lleida. Les al·legacions, fetes tant per propietaris de les partides afectades, com pel grup municipal de Convergència i Unió (CiU) i nombroses entitats ciutadanes, feien referència a les zones protegides del corredor del Segre, a les propostes alternatives del traçat de la variant sud que el Govern no havia tingut en compte, i a la protecció de les mil cinc-centes propietats que constitueixen la primera residència dels seus propietaris en aquest indret.

El traçat se sotmet a informació pública

A final de juny, el DPTOP va treure a informació pública l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental del perllongament de la variant sud de Lleida cap a l'est (perllongament cap al nord-est fins a connectar amb l'autovia A-2) i l'oest (perllongament cap a l'oest, fins a connectar amb l'A-2). La inversió prevista era d'uns 158,6 MEUR.

Segons l'estudi informatiu, la connexió cap a l'est quedava definida en dos trams: el tram carretera C-13-CIM Lleida, de 3 km, i el tram CIM Lleida-Autovia A-2, de 2,7 km. En el primer es preveia l'enllaç direccional inicial amb la C-13 i un enllaç amb l'N-240. En el segon es preveia la connexió amb la LL-11 i un enllaç final amb l'autovia A-2, i s'estudiaven dues solucions, plantejant com a més òptima la més separada del nucli urbà.

Pel que fa a la connexió oest, l'estudi informatiu analitzava dos corredors (amb inici a la zona de l'encreuament amb l'N-230 i final a l'A-2): un de més proper a Lleida i un altre que se n'allunyava, recollint les peticions d'entitats del territori.

Respecte al primer corredor, s'estudiaven tres alternatives de traçat, proposant com a més idoni el més allunyat del nucli de Lleida, al sud del complex de la Caparella. Pel segon corredor (o quarta alternativa), l'únic que no travessava l'horta, d'11,5 km de longitud davant dels 9,1 km del primer corredor, es preveia un enllaç complet inicial amb la LL-2, un viaducte sobre el riu Segre de 2 km i enllaços amb l'N-230, l'N-IIa i l'enllaç final amb l'A-2. El traçat avançava pels municipis de Lleida, Albatàrrec, Montoliu, Sudanell i Alcarràs, llegant els Patamolls de Montoliu, d'alt valor ecològic.

Entitats i partits polítics defineixen les seves posicions

Al juliol, l'Executiva de la Secció Local d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) de Lleida es va pronunciar a favor dels arguments de la plataforma. El tinent d'alcalde i portaveu d'ERC a la Paeria, Xavier Sàez i Bellobí, considerava que el DPTOP no s'havia esmerçat prou en l'elaboració de la quarta alternativa. La plataforma també considerava que els informes emesos per la Generalitat semblaven estar orientats a bandejar l'única opció que no travessava l'horta.

A final de juliol, la plataforma va presentar les seves al·legacions a l'estudi d'impacte ambiental, que sol·licitaven desafectar l'autopista fins a Soses i connectar la variant amb Sudanell, Montoliu i Albatàrrec, apostant per una versió millorada de la quarta opció presentada per la Generalitat.

Dies més tard, el plenari de l'Ajuntament de Lleida aprovava per unanimitat una moció en què demanava a la Generalitat l'estudi de dues noves propostes de traçat, coincidint molt amb les posicions definides per la plataforma. La primera consistia a desafectar 3 km de l'autopista AP-2 en direcció a Saragossa, fent que entre Montoliu de Lleida i Sudanell la variant sud enllacés amb l'eix de l'Ebre on un nou enllaç que aniria a trobar un tram de la quarta opció de traçat plantejada per la Generalitat a l'altura de l'encreuament del riu Segre. La segona preveia l'ús només del tram lliure d'accés a l'autopista AP-2 com a primer tram de la variant, que aniria a trobar el traçat de la quarta opció. La desafectació del tram de l'autopista permetia utilitzar infraestructures ja existents i reduir l'impacte ambiental.

Durant el mes d'agost, els serveis d'urbanisme de l'Ajuntament de Lleida havien d'estudiar les al·legacions presentades per particulars i concretar els principis descrits a la moció, per tal de formalitzar l'informe d'al·legacions de l'Ajuntament al traçat de la variant sud.

Llum verd al projecte de la connexió est

Al setembre, Manel Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), secretari per

a la Mobilitat, i Marta Camps (PSC), consellera d'Urbanisme de la Paeria, van acordar accelerar la tramitació del perllongament cap a l'est de la variant sud de Lleida i encarregar la redacció del projecte constructiu, per poder licitar les obres el juliol de 2007 i començar-les abans de final de 2007. Aquesta connexió tindria les característiques d'autovia i suposaria una inversió d'uns 41 MEUR. Pel que fa la connexió oest, la Generalitat i l'Ajuntament de Lleida van acordar elaborar un nou estudi d'alternatives a partir de l'acord pres en el ple municipal de final de juliol.

Perspectives de futur

A l'octubre, Joaquim Nadal (PSC), conseller de Política Territorial i Obres Públiques, va assegurar que el projecte definitiu de la prolongació de la variant sud de Lleida no podria acontentar tothom. Davant d'aquestes declaracions, Carmel Mòdol, diputat d'ERC per Lleida, es va comprometre a incloure a les negociacions per pactar el futur Govern (que sortiria de les eleccions del mes de novembre) la condició que la variant sud es construís respectant l'horta.

MSB

Més informació

cat.lleida.com
turisme.paeria.es
www.gencat.net
www.hortalleida.com

AUTOVIA C-15 EIX DIAGONAL 20



Després d'anys en què els ajuntaments de les ciutats de Manresa, Igualada, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú han estat reclamant la construcció d'un eix viari ràpid que les unís, l'any 2006 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques treu a exposició pública l'estudi de viabilitat de l'eix Diagonal i anuncia que entre el 2010 i el 2011 es podrà inaugurar l'obra. Els trams de més complexitat transcorren entre Vilafranca i Vilanova, ja que han de tenir característiques d'autovia. En un punt del traçat es preveu la construcció d'un túnel per sota el turó de Montgròs, situat en un espai PEIN al nord del municipi de Sant Pere de Ribes, just al límit amb Canyelles. Aquest túnel ha rebut l'oposició de la Plataforma Montgròs Viu i l'associació Bosc Verd.

L'eix Diagonal, una infraestructura viària ràpida que ha d'enllaçar Manresa amb Vilanova i la Geltrú passant per Igualada i Vilafranca del Penedès (68 km), era una vella reclamació dels ajuntaments d'aquestes ciutats, que esperaven que resolgués els seus problemes de comunicació intercomarcal i que alhora dotés d'una segona sortida al mar les ciutats d'interior. Això va quedar palès a final de 1999, en la Declaració de l'eix Diagonal,[1] que demanava aquesta carretera com a nova oportunitat de generació de riquesa. Posteriorment, el Grup Socialista-Ciutadans pel Canvi, va presentar una proposició no de llei sobre l'eix al Parlament de Catalunya, instant l'executiu a incloure en els pressupostos de l'any 2000 partides per a construir-lo.

A principi de 2005, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va fer pública la intenció de completar la construcció de l'eix, una proposta emmarcada en el Programa d'autovies de Catalunya que llavors era en fase de redacció. Aquesta infraestructura s'ha de compondre per tota la carretera C-15 entre Vilanova i la Geltrú i Igualada i per un segment de la C-37, el que transcorre entre aquesta darrera ciutat i Manresa. En aquell moment, ja hi havia en servei el tram de Puigdàlber (Alt Penedès) a Igualada (Anoia), finalitzat el 2003, mentre que el tram de Castellfollit del Boix (Bages) a Sant Salvador de Guardiola (Bages), que estava en obres, va ser acabat a final de 2005. Ambdós trams són vies preferents, segregades i amb accessos a nivell, amb un carril de circulació per sentit i amb alguns trams amb un tercer carril per als avançaments.

A final de 2005, el DPTOP va presentar el PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [116], un pla sectorial per a la definició de la xarxa d'infraestructures viàries i ferroviàries de Catalunya, en substitució del Pla de carreteres de Catalunya de l'any 1999 i en coherència amb el Programa d'autovies del DPTOP, entre altres plans. El PICT recull entre les seves propostes la de l'eix Diagonal, amb una nova autovia entre Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú, amb un cost previst de 102 MEUR. Per a la resta, entre Vilafranca i Manresa, es proposava una via preferent i segregada d'un carril per sentit.

Amb tot, l'empresa pública Gestió d'Infraestructures SA (GISA) va adjudicar el març de 2005 i per 846.800 €, l'avantprojecte de construcció de l'eix a la unió temporal d'empreses entre GPO Ingeniería i Geoplank SA.

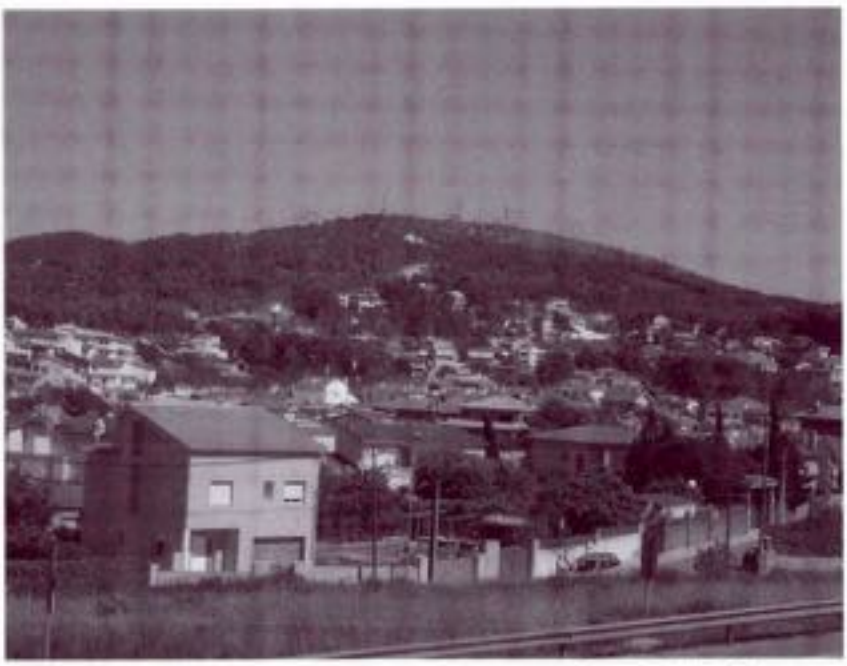
El projecte: els trams de l'autovia C-15 de l'eix Diagonal

El 2006 es va iniciar amb l'anunci del conseller de PTOP Joaquim Nadal i Farreras (PSC) que abans d'acabar l'any es licitarien les obres de construcció de tots els trams pendents de l'eix Diagonal i que les obres s'iniciarien abans de l'estiu de 2007.

Així, a mitjan 2006 el DPTOP sotmetia a informació pública l'estudi de viabilitat *Millora general. Condicionament. Carreteres C-15 i C-37. Tram: Vilanova i la Geltrú-Vilafranca del Penedès-Igualada-Manresa*, sobre la construcció de 35,6 km de nova carretera dels quals 15,8 km, els que hi ha entre Vilanova i Vilafranca, tindran característiques d'autovia i la resta, de carretera preferent d'una calçada. El seu pressupost total és de 256 € a finançar mitjançant el sistema de concessió d'obra pública conegut mediàticament com a "peatge a l'ombra". El projecte d'autovia C-15 es divideix en tres trams a licitar: la variant de Vilafranca, el tram que va des d'aquesta variant fins a Canyelles i el darrer que arriba a Vilanova i la Geltrú.

El tram de Vilanova a Canyelles pel túnel de Montgròs

La nova autovia, que ha de substituir l'actual traçat de la C-15, s'inicia a Vilanova i la Geltrú, primer amb un traçat amb ca-

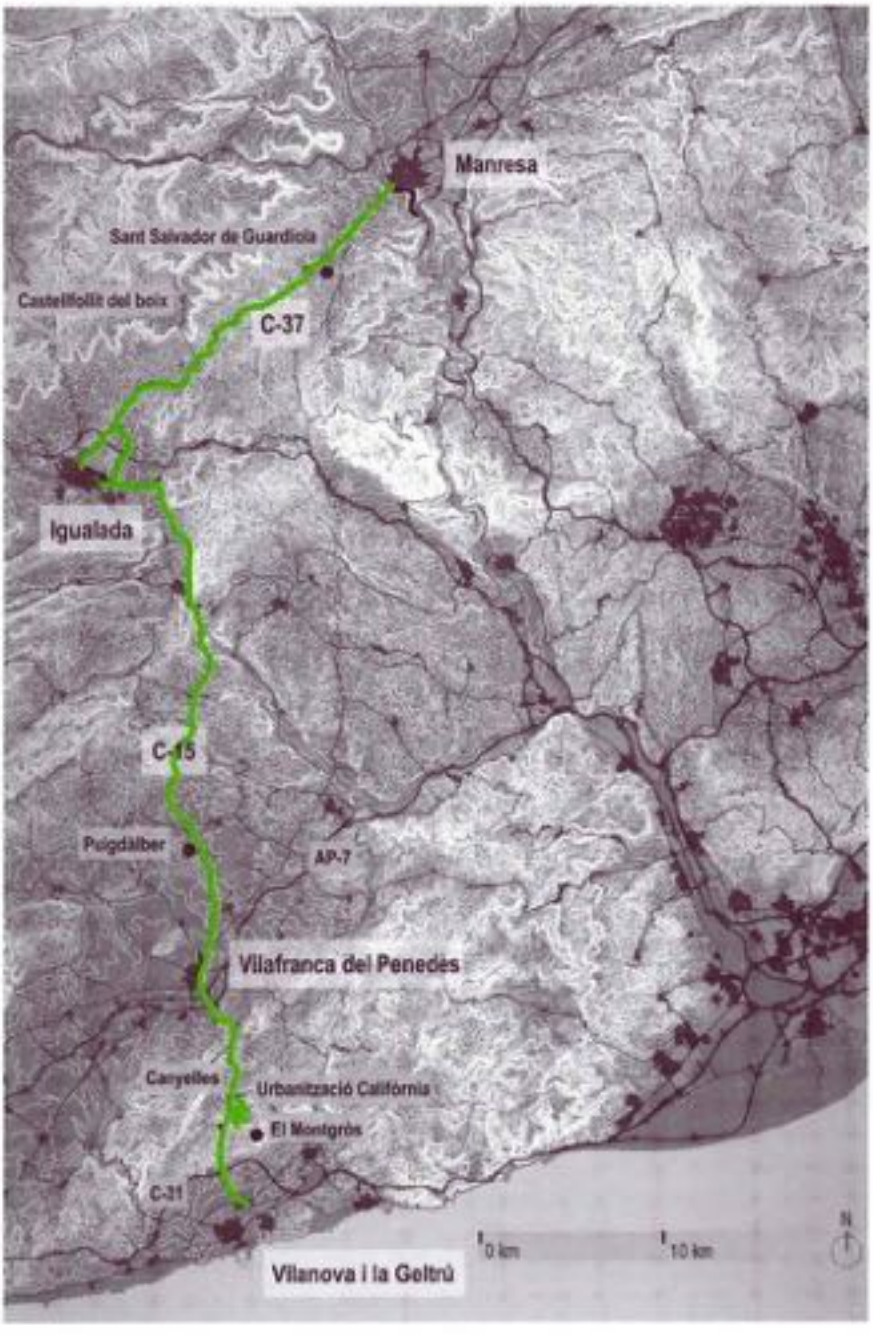


El turó de Montgròs i l'urbanització California vist des de la carretera C-15 al seu pas per Canyelles. Foto: Alfons Recio

racterístiques urbanes que arriba a la variant de la C-31. Després i al llarg d'un quilòmetre, es formen calçades laterals fins a trobar la C-32, a la qual el traçat segueix en paral·lel en direcció a Sant Pere de Ribes. A partir d'aquí, el traçat va en direcció al turó del Montgròs,[2] que és traspassat mitjançant un túnel d'1,5 km. Després del túnel, l'autovia circumval·la la urbanització de cases unifamiliars Califòrnia, ja a Canyelles, fins a l'enllaç amb la C-15b, al nord-est d'aquest municipi.

Aquest tram ha rebut l'oposició del col·lectiu ecologista Bosc Verd i de la plataforma "El Montgròs viu. No al Forat de la C-15!", que va néixer a final de 2005[3] impulsada pels grups polítics a l'oposició a Sant Pere de Ribes Unitat Municipal 9 (UM9), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), a més d'altres entitats i col·lectius de Sant Pere de Ribes.[4] El seu objectiu era demanar un traçat alternatiu menys agressiu amb el turó del Montgròs.

Ambdues entitats entenen que caldria prioritzar la millora del transport públic per sobre de la nova autovia. Segons el portaveu de Bosc Verd, Jordi Asensi i Gabriel, convertir l'eix en una via ràpida entre Vilanova i la Geltrú i Manresa "fomentarà el trànsit i posarà noves barreres al territori". Per la seva banda, la Plataforma el Montgròs Viu considera que l'autovia suposarà condicionar el creixement futur de Sant Pere de Ribes, a més d'un elevat impacte al Montgròs. La proposta alternativa al túnel que proposaven les dues entitats era l'execució de l'alternativa descartada pel mateix estudi de viabilitat, coneguda com a alternativa A, per la qual es mantenia el traçat preexistent de la C-15, tot desdoblant-se. La plataforma considerava aquesta alternativa menys agressiva amb la muntanya i econòmicament menys costosa. Paral·lelament, la plataforma i Bosc Verd proposaven la millora dels serveis de transport públic entre Vilafranca i Vilanova, a més de reclamar un estudi sobre com afectarà a Sant Pere de Ribes el traçat del FERROCARRIL ORBITAL VILANOVA-MATARÓ [73]. Les al·legacions d'aquestes entitats a l'estudi de viabilitat recollien totes les anteriors propostes.



Cal dir que, segons el mateix estudi de viabilitat, l'alternativa A quedava descartada atesos les condicions més favorables al traçat que presentava l'opció B o del túnel de Montgròs, perquè no calia travessar el nucli de Canyelles, i també per evitar que el desdoblament del traçat original de la C-15 afecti els espais PEIN dels voltants.

En una roda de premsa, pocs dies després de la presentació de les al·legacions, el regidor de Sant Pere de Ribes i portaveu de la plataforma, Miquel-Muç Vall i Soler (UM9), va criticar la falta d'argumentacions del DPTOP en favor de l'opció B, tot i ser més cara (102 MEUR davant dels 82 MEUR de l'opció A) i davant de "l'empat tècnic" que presentava l'informe ambiental. A més, davant de la "manca de voluntat de la Generalitat per a la participació ciutadana", Vall va anunciar una campanya de mobilitzacions i l'organització de debats sobre el model de desenvolupament territorial que els diferents nivells d'administració proposen per al Garraf, més enllà del cas concret que representa la C-15.

L'Ajuntament de Sant Pere de Ribes, governat per l'alcalde Josep Antoni Blanco i Abad (PSC)[5] també va presentar al·legacions. En aquestes es demanava també una previsió sobre l'afectació del ferrocarril orbital, per tal d'evitar que el nou traçat de la C-15 hipotequés les opcions futures del traçat ferroviari. També es demanava que es descartessin les opcions A i B atès l'impacte ambiental que generaven i que es projectés un nou traçat que passés totalment soterrat per Canyelles.

Pocs dies després, el secretari de Mobilitat Manel Nadal i Farreras, va qualificar de minoritàries les mobilitzacions contràries a

l'opció de Montgròs. Nadal va afirmar que l'alternativa B és el traçat més idoni "després d'escoltar el Consell Comarcal del Garraf i la major part dels ajuntaments que es van oposar al desdoblament de la C-15".

A favor del pas de la nova C-15 per sota el Montgròs també es va manifestar el govern de Vilanova i la Geltrú,[4] en trobar que és l'opció que minimitza l'impacte paisatgístic, segons va expressar el regidor d'Urbanisme i Medi Ambient, Jordi Valls i Fuster (ICV). Valls, però, va insistir en la necessitat de modificar el projecte del túnel per millorar-ne la integració paisatgística i que alhora es tingués present el traçat del futur ferrocarril orbital.

El traçat a partir de Canyelles

A partir de Canyelles el projecte preveu el desdoblament de l'actual traçat amb característiques d'autovia, entre l'enllaç amb la C-15b a Canyelles i el de l'AP-7 a Vilafranca, la qual cosa fa necessària la construcció de set viaductes i dos túnels. Pel que fa a la variant de Vilafranca, aquesta té característiques d'autovia des de l'enllaç de l'AP-7 fins a l'enllaç amb l'N-340, amb un traçat en bona part paral·lel a l'AP-7, per aprofitar-ne el corredor. A partir d'aquest punt, la via passa a ser d'única calçada amb un carril per sentit.

El Consell Comarcal de l'Alt Penedès, presidit per Ramon Xena i Pareta (ERC)[7] va presentar al·legacions per a manifestar que dubtava de la necessitat de construir una nova autovia en paral·lel a l'AP-7 i que no s'aprofités la mateixa autopista. En aquest sentit, la proposta del Consell Comarcal era la construcció d'un únic carril lateral per sentit a l'AP-7 entre Santa Margarida i els Monjos i Subirats de Penedès, per mantenir la coherència amb el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'ALT PENEDÈS [119]. També insistien en la necessitat de respectar el paisatge penedenc, prioritzant el manteniment d'aquest recurs per sobre del cost econòmic que pugui suposar una C-15 integrada a l'entorn.[8]



L'autovia C-15 al seu pas per Canyelles, kilòmetre 9. Foto: Alfons Recio

Sobre les al·legacions, el Secretari de Mobilitat Manel Nadal i Farreras, va manifestar que C-15 s'adaptarà al màxim al Pla director, tot i que es mantindrà la lògica d'autovia amb dos carrils per sentit, que potser podrien passar a banda i banda de l'AP-7, com si en fossin uns laterals.

Previsions

Segons va declarar el Conseller Nadal a final de 2006 està previst que l'any 2007 es licitin les obres de construcció de tots els trams pendents i que les obres comencin abans de l'estiu del mateix any. En aquest sentit, el Director General de Carreteres, Jordi Follia i Alsina, va declarar que es preveia la inauguració de l'eix cap a final de 2010 o a començament de 2011.

ARR

Més informació

universparlament-cat.es
www.boscverd.org
www.elmontgrovia.org
www.gencat.net

1 La "Declaració de l'eix Diagonal: Noves oportunitats per al segle XXI", fou iniciativa dels alcaldes de Vilanova i la Geltrú (Sixte Moral i Reixach, Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), Vilafranca (Joan Aguado i Masdeu, PSC), Igualada (Jordi Aymamí i Roca, PSC) i Manresa (Jordi Valls i Riera, PSC). Es va firmar a final de 1999 a la ciutat de Vilanova i la Geltrú

2 El turó està inclòs en el Pla d'espais d'interès natural (PEIN)

3 El Montgròs viu - no al forat de la C-15 va ser creada després de fer-se públic el projecte tècnic de l'autovia, que ja planejava el traçat del túnel del Montgròs.

4 Col·lectiu Endavant i de les Entitats Ger, Viltus, el Club de Basquet Ribes, la Penya Ribes i l'Associació de Veïns de les Roquetes.

5 Blanco també és el president del Consell Comarcal del Garraf.

6 L'equip de govern el formen el PSC, ERC i ICV

7 Xena també és el primer tinent d'alcalde de Vilafranca del Penedès.

8 Aquesta part de les al·legacions es feien tot al·ludint a la CARTA DEL PAISATGE DE L'ALT PENEDÈS aprovada l'any 2004 [2004: 39].

21 AUTOVIA C-16 EIX DEL LLOBREGAT



El desdoblament del tram central de l'eix del Llobregat s'endarrereix per la modificació del traçat entre Puig-reig i Gironella i s'espera que les obres s'acabin a final de 2007. El setembre de 2006 se supera la part més complicada, amb la calada del túnel de Viladomiu. A la vegada s'estudia el desdoblament de la C-16 entre Berga i Bagà però es descarta en el tram de la Cerdanya pel baix volum de trànsit.

Antecedents | 2004: 30

La C-16 és un important eix vertebrador mar-muntanya que comunica l'àrea metropolitana de Barcelona, el Bages, el Berguedà i, mitjançant el túnel del Cadí, la Cerdanya. Es considera un important eix de comunicació entre Barcelona, Tolosa de Llenguadoc i París, i forma part d'una de les principals vies de comunicació europees (E-9) entre les costes mediterrània i atlàntica. Per tal de potenciar aquest eix, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va decidir desdoblar una bona part de l'eix del Llobregat amb un sistema de finançament de peatge a l'ombra. La inversió final s'esperava que fos d'uns 815 MEUR, un pressupost superior a l'inicial però que va augmentar a causa dels canvis de traçat que es van aplicar posteriorment i que adequaven el nou recorregut a la C-16, ja existent.

Avancen les obres del tram central de la C-16

Durant els anys 2003 i 2004 van entrar en funcionament algunes parts del tram entre Sallent i Puig-reig. El maig de 2004 van començar les obres de desdoblament entre Puig-reig i Berga, de 21 km de longitud, i durant l'agost i setembre de 2006 es van obrir el trams entre Navàs i Puig-reig i entre Gironella i Berga, que representaven més de la meitat dels quilòmetres a desdoblar.

El traçat de la part central, entre Puig-reig i Gironella, de 7,9 km, es va haver de modificar per l'oposició que hi havia a l'anomenada "orella de Casserres". En aquest tram, per tal de reduir l'impacte ambiental es van projectar set viaductes, dos túnels en paral·lel i un nou accés a Casserres. Aquest fet va fer endarrerir l'inici de les obres que van començar el juliol de 2005 i va comportar un encariment del projecte del 45%, fent que la inversió total d'aquest tram fos de 234 MEUR. El 19 de setembre de 2006 es va superar el que es considerava la part més complicada de l'obra, amb la calada dels dos túnels principals, un per cada sentit, situats entre el Guixaró i Viladomiu Nou. Aquests tenien aproximadament 1 km de longitud, 12 m d'amplada i dos carrils cadascun, i es connectaven als viaductes de la riera de Clarà i del torrent de Lladó situats a les boques nord i sud del túnel, respectivament. Amb tot, s'esperava que les obres d'aquest tram estiguessin enllestides a final de l'any 2007.

L'accés a Casserres

Pel que fa a l'accés a Casserres, a final de 2005 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va proposar un nou traçat que modificava el projecte aprovat per CiU l'any 2003. Aquest seguia pràcticament l'antiga carretera que comunicava amb Gironella, incloia un viaducte de 360 m i reduïa els 8 km actuals a 3,5. L'alcalde de Casserres, Serafí Costa, (Convergència i Unió, CiU) hi va donar suport, però un grup de veïns del poble s'oposaven a aquest traçat pel fort impacte ambiental que suposava, a la vegada que consideraven prioritària la millora de la carretera que els unia amb Puig-reig, ja que donava accés a l'institut de secundària o, durant els dies festius, al centre d'assistència primària. Tot i això, la connexió amb Gironella va tirar endavant, però el traçat previst afectava un espai natural i unes restes arqueològiques, de tal manera que una part del tram va tornar a ser objecte d'informació pública el juny de 2006.

Durant l'any 2006 també s'estava redactant l'estudi informatiu per desdoblar el tram de 20 km entre Berga i Bagà, però aquest no tenia una data d'acabament estipulada. En un estudi previ fet l'any 2003, s'estimava que el cost seria aproximadament de 500 MEUR. A la vegada, els ajuntaments dels municipis de la Cerdanya reivindicaven el desdoblament fins a l'eix pirinenc (N-260), tot i que el DPTOP ja va dir que ho descartava perquè el volum de trànsit no ho requeria. Una altra reivindicació era la gratuïtat del túnel del Cadí, fet que el Govern va condicionar a la cessió per part de l'Estat del fons de gestió de peatges.

JCV

Més informació

www.gencat.net

AUTOVIA C-58 A RIPOLLET 22



L'autovia C-58 és una de les principals vies de comunicació entre Barcelona i el Vallès Occidental i gradualment va incrementant el número d'usuaris que la utilitzen. Això ha generat problemes de congestió de trànsit i un important impacte sonor per a una part dels habitants de Ripollet. Ajuntament i veïns fa anys que demanen solucions però les desavinences amb la Generalitat sobre quina és la millor opció fan que encara no s'hagi arribat a un acord. A final de l'any 2005 va sortir a concurs públic l'ampliació de la C-58, però respecte a la insonorització del tram de Ripollet no s'ha trobat una solució. Els veïns demanen fer-ne una part coberta i una altra de subterrània, mentre que la Generalitat no ho veu tècnicament factible i proposa crear una pantalla d'insonorització per als edificis afectats.

L'autopista C-58 comunica Barcelona, Sabadell i Terrassa, entre altres ciutats, i a partir d'aquest punt enllaça amb l'autopista de peatge Terrassa-Manresa i posteriorment amb l'Eix del Llobregat [21], formant part de l'eix europeu E-9 que comunica amb França. És una important via de comunicacions entre el Barcelonès i el Vallès Occidental amb més de vint anys de funcionament i amb un trànsit diari aproximat de 130.000 vehicles i que tendeix a créixer progressivament.

L'elevada congestió d'aquesta via de comunicació provoca importants retencions, sobretot pel moviment d'entrades i sortides que hi ha entre Sabadell i Terrassa. Un altre aspecte a destacar és que, amb el pas dels anys i el creixement urbanístic, el nucli urbà de Ripollet ha quedat dividit per l'autopista, a la vegada que provoca molts problemes de soroll als veïns dels pisos del barri de Can Tiana-Pont Vell.

Després d'anys de reivindicacions es va crear la comissió de la C-58, integrada pels partits polítics de la ciutat, els veïns afectats i el Fòrum Soterrem l'Autopista,[1] que tenia com a objectiu solucionar el problema del soroll de l'autovia. A principi de març de 2005, el secretari general de Mobilitat, Manel Nadal, va anunciar que renunciava al soterrament i que apostava per cobrir l'autovia amb un calaix de ciment. Això va provocar que l'equip de govern, format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Convergència i Unió (CiU) i Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV), i el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) demanessin a la Generalitat que s'estudiés bé la proposta presentada per la comissió. A la vegada, els veïns i l'oposició, formada pel Partit Popular (PP) i Compromís per Ripollet (CpR), acusaven el consistori de no haver defensat mai amb fermesa el soterrament i en canvi d'haver defensat d'una manera encoberta el cobriment.

L'alcalde de Ripollet, Juan Parralejo (PSC), va recordar a l'oposició que feia cinc anys que s'havia lliurat al Parlament un estudi amb set opcions, entre les quals la segona més cara era el cobriment de la via. També va fer esment que posteriorment i mitjançant la comissió de la C-58 es va lliurar una proposta mixta que preveia 220 m de tram soterrat i 338 m de coberts amb un calaix de ciment.

Segons la Generalitat, l'opció del soterrament es va descartar ja que els canvis de rasant previstos no complien la normativa i el calaix subterrani podia tenir problemes de filtracions d'aigua ja que s'havia de fer sota el nivell freàtic.

El novembre de 2005 va sortir a informació pública el projecte de millora de la C-58 entre Cerdanyola del Vallès i Terrassa, que preveia la construcció de dues calçades laterals de dos carrils cadascuna i l'ampliació d'un carril més en el tronc central de la via. En un primer tram, de 3,6 km, s'havia de millorar la connexió de la C-58 amb l'autopista B-30 i amb el centre de Sabadell. En el segon tram, entre Sabadell i Sant Quirze, de 2,8 km, estava previst construir en el tronc central el tercer carril en direcció Barcelona i una calçada lateral en cada sentit. En el tercer i últim tram, entre Sant Quirze i Terrassa-Can Parelada, de 3,4 km, s'havia de fer una doble calçada lateral en cada sentit i millorar la connexió amb Rubí, Rubí-les Fonts i Terrassa-Can Parellada mitjançant giratoris. La inversió per executar les obres havia de ser de 76,2 MEUR.

El març de 2006 el secretari general de Mobilitat, Manel Nadal, i el director general de Carreteres, Jordi Follia, van presentar una proposta per insonoritzar l'entorn de l'autopista. Aquesta plantejava la construcció d'una façana d'insonorització davant de l'edifici més afectat, al barri de Can Tiana-Pont Vell, que havia de ser de formigó armat amb fusteria d'alumini i vidres amb un gruix de 26 mm. També es preveia una remodelació de l'entorn creant nous parcs i places amb dunes de vegetació i talussos per evitar el soroll. Una altra proposta de la Generalitat era actuar directament sobre els edificis afectats pel soroll insonoritzant-los. Aquestes obres havien de suposar una inversió de 10,6 MEUR i es preveia que reduirien el soroll un 42%.

El Fòrum Soterrem l'Autopista no acceptava aquesta proposta, ja que, a causa de la construcció de la façana d'insonorització, possiblement quatre famílies perdien l'habitatge, i continuaven defensant la proposta combinada de cobrir un tram i soterrar l'altre. El mes d'octubre els grups de l'oposició van demanar fer un ple extraordinari, que es va fer el 13 de novembre, per queixar-se davant del regidor Xavier Peñarando que no s'havia fet cap trobada de la comissió de la C-58 perquè tècnics de la Generalitat expliquessin la proposta. En el mateix ple es va parlar de crear una oficina municipal per accelerar tot el procés, proposta que finalment es va aprovar el 30 de novembre en sessió ordinària del ple de l'Ajuntament.

El 4 de desembre es va tornar a fer una reunió de la comissió, després de set mesos sense haver-ne fet. Es va decidir que l'alcalde, Juan Parralejo, demanaria als tècnics de la Generalitat una reunió perquè expliquessin el projecte de crear una façana d'insonorització. En funció de les conclusions extretes, es decidiria si s'acceptava aquesta proposta o es continuava reclamant l'opció de combinar un tram subterrani amb un altre de cobert.

JCV

Més informació

http://www.ripollet.cat

1 Entitat formada per veïns de Ripollet per demanar el soterrament de la C-58. Tenen el suport d'una gran quantitat de veïns i de diversos regidors de tots els partits polítics presents a l'Ajuntament de la població.

23 AUTOVIA C-66, C-31 I C-65 ANELLA DE LES GAVARRES



Durant el 2006 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) treballa en l'estudi informatiu de la variant de la C-66 a la Bisbal d'Empordà i, durant els mesos d'agost i setembre, posa a informació pública el del desdoblament d'aquesta mateixa via en el tram entre Palafrugell i Forallac. A la C-31, comencen les obres per soterrar l'eix a l'altura de Mont-ras. A la C-65, continua sense definir-se el traçat entre Girona i Llagostera, però es resol el de la variant de Llambilles. Les variants de la Bisbal d'Empordà, Mont-ras i Palafrugell generen polèmiques i a Palafrugell es creen dues plataformes ciutadanes per defensar els dos traçats possibles.

Antecedents | 2004:37; 2005:28

L'anella de les Gavarres és la via que circumscriu el massís de les Gavarres i permet comunicar la ciutat de Girona amb la Costa Brava central. Consta de tres carreteres: la C-66, la C-31 i la C-65.

El projecte de desdoblament de l'anella de les Gavarres preveia augmentar de dos a quatre el nombre de carrils, convertir en autovies diversos trams d'aquests eixos i plantejar, alhora, la construcció de variants en el seu pas per les proximitats d'alguns nuclis urbans. En començar l'any 2006 l'únic tram desdoblat operatiu era el de la C-65 entre Llagostera i Platja d'Aro, si bé el novembre de 2005 s'havien iniciat les obres del tram de la C-31 entre Palamós i Palafrugell.

El desdoblament de la C-66 avança amb polèmica per les variants

Una de les obres incloses en el desdoblament de la C-66 era la construcció d'una variant a l'alçada de la Bisbal d'Empordà que, durant el 2006, encara estava en fase d'estudi. L'Ajuntament de la Bisbal es mostrava favorable al pas d'aquesta via pel sud del seu nucli urbà mentre que els municipis veïns de Forallac, Corçà i Cruïlles, Monells i Sant Sadurní de l'Heura es van manifestar contraris a aquesta opció i apostaven per un traçat pel nord.

L'alcalde de Cruïlles, Ramon Nadal (Junts pel Municipi, JpM), afirmava que el traçat pel sud dividiria el seu municipi perquè passava entre els nuclis de Cruïlles i Puigventós i que, a més, afectaria una zona d'extracció d'argiles. També argumentava que el vial exterior de la Bisbal, construït poc temps abans, havia eliminat els embussos durant l'estiu i que, per tant, no calia una carretera desdoblada sinó que n'hi havia prou d'enllaçar aquest vial amb la carretera de Palamós.

Per la seva banda, Manel Nadal, secretari per la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), va deixar clar que la Generalitat encara no havia pres cap decisió sobre el traçat definitiu de la variant, tot i que creia que l'opció pel sud comportava un menor impacte sobre el territori, perquè l'opció nord passaria per sota del castell d'Empordà i per la plana més oberta de l'Empordà.

A final de juliol es va treure a exposició pública l'estudi informatiu d'un altre tram de la C-66: el de Palafrugell a Forallac i que enllaçava amb la variant de la Bisbal. Aquest tenia un pressupost de 32,7 MEUR i una llargada de 6,5 km. L'exposició pública va durar fins al 30 de setembre perquè l'Ajuntament de Palafrugell va demanar perllongar el període d'exposició un mes més dels trenta dies legalment establerts per tal que els veïns poguessin estudiar amb més temps les dues opcions de variant proposades a l'altura del nucli de la Barceloneta, a Llofriu. D'una banda, hi havia l'opció prevista per la Generalitat i per la revisió del POUM de Palafrugell [16d] i que consistia a fer passar la variant per l'oest de la Barceloneta. L'altra opció era que es fes passar per la plana, a llevant del nucli urbà.

Les alternatives van dividir la població de Llofriu i es van crear dues plataformes ciutadanes que defensaven cada una de les opcions: d'una banda, l'Associació per la Defensa de la plana de Llofriu i Torrent d'Empordà defensava l'alternativa oest –que passava més a prop de les Gavarres– perquè aquesta aprofitava una part del traçat existent de la carretera i no comportava travessar la zona de plana que, fins al moment, havia romàs sense infraestructures. L'entitat, que va recollir més de mil cinc-centes firmes, entenia que, tot i que es podia millorar en diversos aspectes, aquesta opció tenia un impacte ambiental menor i que, a més, no dividia el poble en dos –el nucli antic de Llofriu i la Barceloneta–, perquè aquests dos nuclis estaven allunyats l'un de l'altre i tenien poca relació. D'altra banda, a començament de setembre es va constituir l'associació Salvem Llofriu i les Gavarres, partidària que la variant passés per la banda est de la Barceloneta, per on, segons la seva opinió, no separaria els nuclis urbans, afectaria menys famílies i tindria un menor impacte ambiental que a la part oest. Aquesta associació va recollir un centenar de firmes, totes elles del nucli de Llofriu.

Un tercer tram de la C-66 que va avançar durant el 2006 va ser el de Corçà-Medinyà (Sant Julià de Ramis): a mitjan desembre es va adjudicar la redacció del projecte constructiu del desdoblament del tram per un import d'1,4 MEUR. El projecte constava de dos subtrams: d'una banda, el de Corçà a Flaçà (5,5 km), en la major part del qual s'aprofitava la carretera existent. En segon lloc, el tram de Flaçà a Medinyà (8,3 km), que entre Flaçà i Celrà seguia el traçat existent, incloent-hi una variant a Bordils. L'opció escollida deixava el corredor de l'actual C-66 i es desplaçava cap al nord per creuar el riu Ter a prop de Medinyà i enllaçar amb la futura autovia A-2. Aquesta era l'alternativa considerada com a òptima perquè minimitzava l'afectació a l'entorn del riu Ter. Pel que fa estructures, el projecte inclòia la construcció d'un pont de 800 m de longitud sobre la llera del Ter i un viaducte, de 185 m, sobre l'AP-7 en l'enllaç amb l'A-2.

Comencen les obres de soterrament de la C-31 a Mont-ras

A principi de març van començar les obres de la C-31 a l'alçada de Mont-ras. Aquest era el tram més complex del desdoblament d'aquesta via, ja que s'havia establert el soterrament parcial de quatre dels carrils de l'eix al seu pas per Mont-ras[1] per tal que aquesta no fos un element divisor del nucli urbà. Per aquestes obres va caldre enderrocar tres restaurants i tres habitatges, i desviar el trànsit de pas per una nova variant provisional que avançava per l'est del municipi i que va entrar en funcionament a mitjan maig.[2]

La posada en marxa de la variant provisional va generar fortes queixes dels veïns i dels comerciants del poble, que reclamaven que es col·loquessin cartells amb els noms dels establiments i serveis als giratoris per tal d'informar de la seva localització i facilitar-hi l'accés. Malgrat la col·locació uns dies més tard dels cartells demanats, una vintena de comerciants van reclamar indemnitzacions a la Generalitat per les pèrdues econòmiques causades pel desviament. A principi d'agost, el secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, va afirmar que estudiaria les demandes, tot i que va reconèixer que no s'havien previst indemnitzacions.

Consens pel traçat de la variant de la C-65 a Llambilles

Pel que fa a l'eix sud de l'anella, la C-65, continuava sense concretar-se'n el traçat entre Girona i Llagostera. Tanmateix, a principi de juny el Govern de la Generalitat i els alcaldes de Llambilles, Quart, Fornells i Cassà de la Selva van consensuar el traçat de la variant de Llambilles, que havia de tenir finalment uns tres quilòmetres i només passaria per Llambilles. La construcció d'aquesta variant era una petició de l'alcalde de Llambilles, Josep Serra, que l'havia reclamant des de 2001 per tal de reduir l'accidentalitat i facilitar l'accés dels veïns al poble. Com que no es va construir, l'octubre de 2004 es va decidir instal·lar-hi un semàfor, que produïa llargues cues en les hores de major intensitat viària, sobretot els caps de setmana. Finalment, la variant es construiria per la banda oest del nucli urbà, pel costat més proper a Fornells i seguint les rieres de Cord i Bugantó. La nova carretera seria d'un sol carril en cada sentit de circulació i no se'n preveia el desdoblament. Manel Nadal va explicar que els tràmits per a la construcció de l'eix no començarien abans d'acabar la legislatura.

Per últim, a mitjan juliol es van començar les obres del nou tram d'autovia entre Vidreres i Llagostera, el brancal de l'anella de les Gavarres dins de la concessió de l'autovia de Maçanet de la Selva a Platja d'Aro.[4] En general, es preveia aprofitar la carretera existent per construir els nous carrils, excepte en alguns punts on s'havien d'executar petits trams en variant. Les obres aprovades tenien un pressupost de 63 MEUR i una durada prevista de vint mesos i l'eix formava part del programa de grans eixos viaris que desenvolupava el DPTOP.

Previsions de futur

A la C-66, el DPTOP preveia la redacció del projecte constructiu i del calendari d'obres del tram de Palafrugell a Forallac durant el 2007 i la resolució del traçat definitiu de la variant de la Bisbal i l'inici de les obres del tram entre Corçà i Medinyà. A la C-31, les obres de Mont-ras s'havien de perllongar fins a l'estiu de 2007, mentre que els treballs de desdoblament de la resta de la via, és a dir, el tram entre Palamós i Platja d'Aro, es preveien enllestits per al primer semestre de 2008. A final d'any, no hi havia encara cap calendari per a la definició del traçat de la C-65 entre Llagostera i Girona, si bé es preveia que el conjunt de les obres de desdoblament de l'anella estarien acabades l'any 2011.

MSM-X3EA

Més informació

www.gencat.net/ptop

1 Amb l'excepció del tram de pas pel terme municipal de la Pera, on s'optava per un traçat alternatiu per tal d'evitar l'afectació d'una gasolinera.

2 Al pas pel nucli de Mont-ras, la C-31 havia de tenir quatre carrils subterranis i dos més a nivell. Es preveia que el soterrament tindria una longitud d'uns sis-cents metres.

3 Es tractava d'un vial de 3 km que ja es va construir amb la previsió que s'incorporaria dins el creixement urbanístic dels municipis de Mont-ras i Palafrugell i que deixaria d'actuar com a variant un cop es restablís el trànsit a la C-31.

4 Aquest eix es recolza sobre l'itinerari format per les carreteres C-35, C-65 i C-31, i conforma la principal via d'accés a la Costa Brava sud des de l'autopista AP-7. Transcorre en direcció oest–est unint les poblacions de Maçanet de la Selva, Vidreres, Llagostera, Santa Cristina d'Aro, Castell d'Aro, Sant Feliu de Guíxols i Platja d'Aro. Un cop acabat, tindrà una longitud de 27,7 quilòmetres. D'aquests, 12,2 quilòmetres (el 56%) ja estaven en servei l'any 2006 i corresponien als trams extrems, l'inicial entre Maçanet de la Selva i Vidreres i el tram final, des de l'enllaç de l'Alou fins a Platja d'Aro. El tram intermedi corresponia al desdoblament de la C-35.

24 CAMP DE GOLF I URBANITZACIÓ DE VINALLOP



Al poble de Vinallop, al municipi de Tortosa, l'empresa Tortosa Golf Resort vol construir-hi un camp de golf amb un miler d'habitatges i un hotel. Part de l'equip de govern de l'Ajuntament de Tortosa està d'acord amb el projecte i proposa un conveni de col·laboració amb prou garanties perquè els promotors executin el projecte i una modificació puntual del POUM, per bé que encara no està definitivament aprovat. Aquesta modificació comporta la requalificació d'unes cent hectàrees de sòl rústic entre els barrancs de Xies i Sant Antoni, al marge dret de l'Ebre. Entitats de diferent naturalesa i veïns afectats acusen l'Ajuntament de contribuir a l'especulació urbanística i de no respectar la planificació aprovada ni seguir correctament el procediment urbanístic.

Vinallop és un poble pedania situat a 4 km de Tortosa, la capital de la comarca del Baix Ebre, terme municipal de què forma part. La població censada d'aquest poble està prop dels 400 habitants l'any 2006 i el seu territori encara és força agrari. Vinallop està situat al marge dret del riu Ebre i es comunica amb Tortosa per la carretera T-33, de Santa Bàrbara, i la C-12, eix de l'Ebre.

Des del punt de vista urbanístic, l'Ajuntament de Tortosa havia començat a tramitar l'aprovació d'un pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) per a la ciutat. En el document inicial del POUM de Tortosa [172] es preveien quatre àrees de creixement residencial a diferents zones d'horta properes al nucli antic de Tortosa i a banda i banda del riu Ebre, cap de les quals no afectava al poble de Vinallop. En el projecte que es va aprovar inicialment, les previsions bàsiques per al creixement urbà d'aquest nucli proposaven ampliar i consolidar l'oferta d'equipaments esportius per a ús de tota la població tortosina; afavorir el creixement residencial al voltant dels diferents nuclis de Vinallop amb la futura construcció de cent habitatges i, finalment, consolidar unes àrees de creixement aïllat que ja existien en el camí de Mianes. Si bé l'aprovació inicial del POUM es va fer l'any 2003, el 2006 encara estava en tramitació.

El projecte de Vinallop impulsat per l'empresa Tortosa Golf Resort

Tortosa Golf Resort és una empresa del grup immobiliari Polaris World, de capital navarrès, que construeix urbanitzacions i camps de golf a diferents punts de l'Estat espanyol. El projecte que havia proposat Tortosa Golf Resort per a la zona de Vinallop inclou un hotel de quatre o cinc estrelles per a unes cent persones, una urbanització d'un miler d'habitatges, un camp de golf de divuit forats amb una escola d'aprenentatge d'aquest esport, un *pitch and putt* de nou forats i un embarcador fluvial al riu Ebre. La inversió inicial s'estimava en uns 200 MEUR i quatrecents eren els llocs de treball directes i indirectes que es necessitarien per a fer funcionar el complex.

El lloc escollit pels promotors se situava entre els barrancs de Xies i de Sant Antoni, en uns terrenys de secà ubicats sobre les terrasses del riu Ebre, amb bones vistes sobre les muntanyes dels Ports, el riu i la ciutat de Tortosa. A principi de 2006, l'empresa tenia una opció de compra de 100 ha en aquest sector i esperava regar el camp de golf amb les aigües de la depuradora que l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) estava construint a Vinallop.

El conveni per a l'execució del projecte

A final de juliol del 2006, l'Ajuntament de Tortosa, governat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Iniciativa per Catalunya (ICV) i Independents per l'Ebre (IPE), i Tortosa Golf Resort van signar un conveni que fixava els pactes per al projecte del camp de golf i la urbanització corresponent. La primera presentació del conveni que va fer l'equip de govern per aconseguir la ratificació de tots els grups polítics en el ple municipal del 31 de juliol no va prosperar.

Els portaveus dels grups municipals de Convergència i Unió (CiU), Ferran Bel Accensi, i del Partit Popular (PP), Antonio Faura Sanmartín, van expressar els seus dubtes sobre els compromisos que es pactaven amb la promotora i van demanar, entre altres, l'establiment d'una fiança més alta. El primer import que es fixava en el conveni per al camp de golf i les obres d'urbanització oscil·lava entre els 6 MEUR i els 10 MEUR, i era un dipòsit que cobraria l'Ajuntament en cas que el promotor no desenvolupés ambdós projectes, que havien de suposar una requalificació urbanística de sòl rústic de més de 100 ha. Finalment, els grups polítics favorables al projecte van pactar que es demanaria un dipòsit de 13 MEUR.

El projecte va ser qüestionat per alguns dels regidors de l'equip de govern municipal, ja que creien que el complex turístic seria poc sostenible. El portaveu del grup d'ICV, Sisco Lahosa Miralles, a més de considerar "liberal" l'aposta dels socialistes, va titllar-la d'incoherent, ja que, a parer seu, Tortosa havia donat suport a les idees vinculades a la nova cultura de l'aigua i en canvi ara volia donar el vistiplau a un camp de golf. La regidora independent, Amparo Moreno Sardà, també va apel·lar als principis de la nova cultura de l'aigua.

La revisió del conveni amb la incorporació de les precisions dels grups de CiU i el PP en van permetre l'aprovació a començament d'agost. A favor hi van votar els regidors del PSC, CiU i PP mentre que els d'IPE van emetre un vot en cada sentit. En contra hi van votar tots els regidors d'ICV i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC).

Després de l'aprovació del conveni, l'alcalde Sabaté va agrair especialment el suport que aquest projecte havia rebut per part del grup municipal de CiU. A parer seu, el camp de golf de Vinallop atrauria un nou tipus de turisme a la ciutat tortosina, argument que va ser secundat per Bel a l'hora de defensar el projecte, a més d'afegir-hi l'increment de capitalitat que suposarà per a la ciutat. Sabaté també va comentar que el cànon de més d'11 MEUR que l'Ajuntament havia de començar a cobrar després de l'aprovació del POUM, on s'hauria inclòs la modificació puntual per al sector de Vinallop, es destinaria a nous equipaments públics.

Protestes d'ecologistes i veïns

El projecte del camp de golf i urbanització de Vinallop ha rebut crítiques des de diferents col·lectius i veïns. La Plataforma en Defensa de l'Ebre (PDE) va emetre un

comunicat on alertava de la proliferació de projectes d'urbanització i camps de golf que planaven sobre les Terres de l'Ebre, un dels quals és el de Vinallop.

El Casal Popular Panxampla, de Tortosa, i el Grup d'Estudis i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) van presentar al·legacions a l'aprovació del conveni urbanístic entre l'Ajuntament de Tortosa i Tortosa Golf Resort. El Casal va fonamentar la seva crítica en el fet que el projecte vulnerava el Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre, ja que a parer seu, en la delimitació de sòl preventiu que aquest pla efectua a Vinallop, s'hi pot fer el golf entès com a equipament esportiu però no la urbanització. També va qüestionar el fet que el projecte s'incorporés com una modificació puntual d'un planejament que encara no estava aprovat definitivament, a banda de considerar que la magnitud i transformació territorial que comportarà la seva implantació exigia una revisió del POUM. El GEPEC va subscriure aquests arguments del Casal Panxampla a més d'acusar l'Ajuntament de crear plusvalues urbanístiques i contribuir a l'especulació. També va dir que era difícil que el camp de golf es pogués regar amb la depuradora que s'estava construint, ja que aquesta no disposaria del sistema de tractament adequat per a permetre el reg.

A final d'any un grup de veins afectats van anunciar que tornarien a presentar al·legacions a la modificació del POUM i van reclamar la intervenció de la Generalitat en el procés. La portaveu del grup de propietaris de terrenys afectats, Laura Sicart, va dir que part dels veins estaven disposats a vendre, tot i que no estaven massa d'acord amb el preu que els ofereix l'empresa, de 6 €/m². Els veins consideraven que els estaven comprant el sòl a preu de sòl rústic i que quan els terrenys fossin requalificats el valor seria molt més alt.

El desembre de 2006, el ple de l'Ajuntament de Tortosa va rebutjar totes les al·legacions que s'havien presentat al conveni urbanístic signat a començament d'agost i va haver de tornar a votar la modificació puntual de Vinallop. La notificació que el POUM en fase de tramitació es podia aprovar definitivament va comportar que el ple revoqués la modificació puntual que s'havia fet el mes d'agost sobre el POUM en aprovació provisional i que aquesta s'incorporés al POUM aprovat definitivament.

El projecte urbanístic de Vinallop era un altre dels casos de transformacions territorials que afectava un dels municipis de les Terres de l'Ebre i que, com altres, estava impulsat per capital essencialment foranì. Complexos d'habitatge de tipologies diverses, amb o sense camps de golf, es negociaven entre els ajuntaments, els promotors i els propietaris del sòl a Sant Carles de la Ràpita, Sant Jaume d'Enveja, l'Aldea o Deltebre (CAMPS DE GOLF I URBANITZACIONS DEL DELTA DE L'EBRE [2005:24]) amb l'objectiu d'ampliar l'oferta per a segones residències en aquest sector de Catalunya.

ESR

Més informació

casalpanxampla.blogspot.com/
www.gepec.es
www.tortosa.cat

25 CANAL SEGARRA-GARRIGUES I ZONES D'ESPECIAL PROTECCIÓ D'AUS



El canal Segarra-Garrigues arriba a una nova fase un cop superades les divergències entre el Departament de Medi Ambient i Habitatge i el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca per les àrees excloses de reg. Mentre que la Unió Europea duu el Govern de Catalunya al Tribunal de Luxemburg per l'incompliment de la Directiva d'ocells, atesa la insuficient protecció dels espais esteparis d'aquest territori, s'inicia la construcció d'un primer tram del canal. La Generalitat de Catalunya i l'Estat espanyol acorden el finançament de tot el sistema de reg, i la Junta de Regants inicia el procés de captació de compromisos dels pagesos amb el futur reg.

Antecedents | 2003:18; 2004:26; 2005:25

La construcció del canal de reg Segarra-Garrigues és la principal infraestructura de reg plantejada a Catalunya des de la construcció del canal d'Urgell entre 1853 i 1861. Consisteix en un gran projecte per transformar 70.150 ha de terres de secà del marge esquerre del canal d'Urgell en terres de regadiu. Tal com està projectat, el canal tindrà un traçat paral·lel al canal d'Urgell, que començarà a l'embassament de Rialb (la Noguera) i acabarà al futur embassament de l'Albagès (les Garrigues). Amb un recorregut de 85 km, passarà per totes les comarques de la plana de Lleida: la Noguera, la Segarra, el Pla d'Urgell, l'Urgell, el Segrià i les Garrigues. El projecte d'irrigació beneficiaria uns disset mil regants.

Fi del conflicte entre el canal i la Xarxa Natura 2000

La presentació a principi de 2005 de la proposta d'ampliació de la XARXA NATURA 2000 [199] per part del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va atiar el debat existent sobre la compatibilitat entre els regadius que es crearien per al futur canal i la protecció d'aus d'interès comunitari: la proposta de Xarxa Natura 2000 en l'àmbit del canal Segarra-Garrigues afectava 27.595 ha repartides en nou espais, que representaven el 33% de l'àrea de regadiu total. El DMAH i el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP) tenien punts de vista enfrontats sobre aquesta qüestió. Mentre que el DMAH trobava necessari, per les directives europees, crear les anomenades zones d'especial protecció d'aus (ZEPA) i excloure del reg terrenys per conservar els hàbitats esteparis de la plana de Lleida, el DARP no volia renunciar a unes terres que gràcies a la irrigació adquiririen un elevat valor productiu.

Per resoldre la qüestió, el Govern va crear una comissió de treball interdepartamental, coordinada pel conseller primer, Josep Bargalló, amb tècnics, secretaris generals i consellers de les àrees de Política Territorial i Obres Públiques, Treball i Indústria, el DMAH i el DARP. En successives reunions d'aquesta comissió, el DARP i el DMAH van acostar posicions vers una solució definitiva. Els dos departaments van acordar, concretament, reduir en 277 ha (un 13%) la superfície de la ZEPA de Belianes (l'Urgell), una de les més polèmiques, i que havia provocat els enfrontaments dins el Govern. A més, van acordar reduir en un 19% la superfície de la ZEPA d'Anglesola-Vilagrassa, en un 7% la dels secans de Mas de Melons-Alfés, i en un 9% la de les valls del Sió-Llobregós. Finalment, es van revisar alguns criteris tècnics dels Plans de Sió (la Segarra). D'altra banda, també van reduir 600 ha (un 40%) de la zona d'exclusió dels Plans de la UNITAT [200] (el Segrià), si bé aquesta ZEPA es troba fora de l'àmbit del canal. Amb tot, la nova proposta de zones protegides significava un augment del 18% de la superfície de ZEPA respecte a l'anterior proposta efectuada a la Unió Europea (UE).

Finalment, el consell de govern de la Generalitat del 5 de setembre, un dels últims de la legislatura, va aprovar definitivament el projecte de la Xarxa Natura 2000, després d'haver estudiat les al·legacions i d'haver inclòs les modificacions sorgides del procés d'informació pública de la proposta presentada l'abril de 2006. També es va presentar el model de finançament de les zones afectades, amb una compensació al voltant dels 120 € per any i hectàrea. La taula 1 mostra l'evolució de la superfície de reg protegida en cada proposta de Xarxa Natura 2000, i la configuració final el mes de setembre.

Judicis europeus contra el canal Segarra-Garrigues

Tanmateix, l'acord de govern no va arribar a temps per evitar que la UE dugués l'Estat espanyol, i de manera subsidiària el Govern de la Generalitat, al Tribunal de Justícia de les Comunitats Europees (TJCE), ubicat a Luxemburg. El procediment judicial s'iniciava el mes de maig després d'avisos reiterats i múltiples pròrrogues sol·licitades pel Govern català, per l'incompliment dels requeriments de protecció de les aus de la legislació europea. Segons la Comissió Europea, la proposta de ZEPA del Govern català no era suficient. No obstant això, segons el Departament de la Presidència, l'aprovació definitiva del projecte de la Xarxa Natura 2000 el 5 de setembre, donava compliment a les normatives europees, i resolia

Taula 1. Superfície de reg afectada per ZEPA en l'àmbit del canal Segarra-Garrigues

Codi	Nom de l'espai	Superfície (ha)		
		feb.-05	abr.-06	set.-06
ES0000021	Secans de Mas de Melons-Alfés	6081,8	6273	**5827,6**
ES0000321	Anglesola-Vilagrassa	1059,6	1059,6	**856,6**
ES0000322	Granyena	1939,2	1939,5	**1939,5**
ES5130001	Els Bessons		43	**43**
ES5130016	Valls del Sió-Llobregós	3204,4	3787,2	**3460,4**
ES5130025	Bellmunt-Almenara	3465,5	3465,5	**3465,5**
ES5130036	Plans de Sió	1334,6	5118,9	**5118,9**
ES5130037	Secans de Belianes-Preixana		2201,3	**1924,6**
ES5130038	Secans del Segrià i Utxesa	3182	3297,6	**3297,6**
ES5130039	Vall de Vinaixa		409,6	**409,6**
	TOTAL	**20267,1**	**27595,2**	**26343,6**

Font: Departament de Medi Ambient i Habitatge

els procediments d'infracció que li havia obert la Comissió Europea.

Un altre procés judicial que romania obert responia a una denúncia efectuada l'any 2001 per l'associació ecologista SEO-BirdLife contra la construcció del canal. La societat pública Reg Sistema Segarra-Garrigues, SA (REGSEGA), creada per la Generalitat per gestionar el sistema de reg, va decidir el mes de juliol presentar-se al judici per defensar els beneficis que representaria la transformació en regadiu. Segons REGSEGA, els beneficis socials, econòmics i ambientals del canal justificaven l'obra, en contra d'allò que exposava la part demandant. Es preveia que el procediment judicial, iniciat el 15 d'agost, tingués una durada mínima de tres anys.

Idees per compatibilitzar el reg amb la conservació dels ocells

El llarg debat sobre les àrees excloses de reg girava entorn de la compatibilitat del reg amb la conservació dels ambients estèpics. Col·lectius com el que es va crear al voltant del Manifest de Vallbona defensaven models integrats de gestió de l'aigua, coherents amb les característiques del territori. El manifest, signat a Vallbona de les Monges el 29 de maig de 2004, va ser impulsat per una mostra diversa de la societat civil de la Plana de Lleida (pagesia, sindicats, món universitari, entre altres) per promoure un ús racional de l'aigua i una valoració del patrimoni paisatgístic en el projecte de canal Segarra-Garrigues. Des de llavors, el col·lectiu es va mantenir actiu, i el 4 d'octubre de 2006 va presentar *Un canal Segarra-Garrigues per al segle XXI*, un llibre que integra les conclusions de diversos mesos de debat sobre el canal. L'edició del llibre va anar a càrrec d'Ignasi Aldomà, professor de la Universitat de Lleida (UdL) i un dels promotors del Manifest.

Per la seva banda, el Consell d'Administració de REGSEGA va aprovar el mes de juliol un conveni amb la UdL per implantar, avaluar i controlar l'aplicació d'una sèrie de mesures agronòmiques en una zona de 85 ha situada en la ZEPA de Bellmunt-Almenara (la Noguera), durant el període 2006-2009. Aquest estudi pilot serviria per conèixer formes d'afavorir la fauna estèpica mitjançant la sembra de determinades varietats de cereals, l'ús de diversos tipus d'herbicides i adobs i altres mesures agroambientals. Aquest estudi, que comptaria amb un pressupost de més de 34.000 € es duria a terme amb el suport dels propietaris dels terrenys.

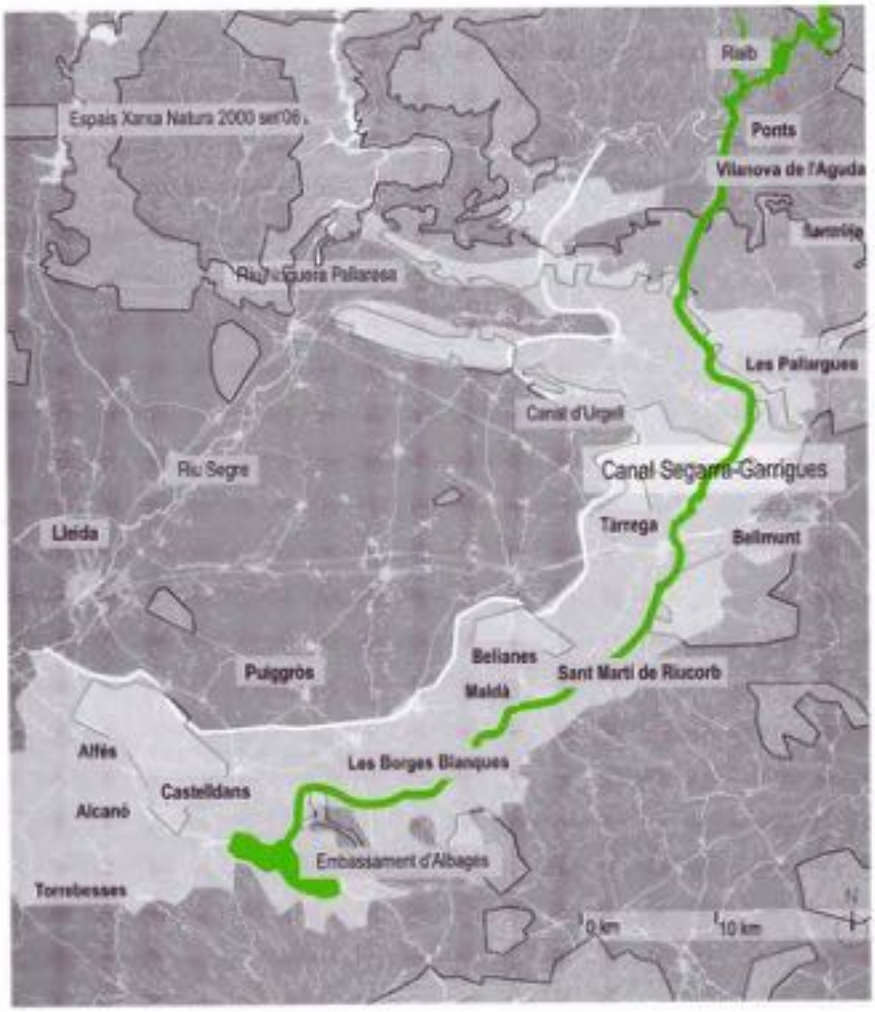
El finançament de la construcció del canal

Més enllà del debat sobre les zones de reg, el finançament de l'obra era un altre dels esculls que calia superar l'any 2006. Era previst que l'obra principal del canal costés 444 MEUR, i que la xarxa secundària del canal, que hauria de servir per dur l'aigua des del canal a les finques, costés uns 1.102 MEUR. L'Estat es responsabilitzaria de la construcció de l'obra principal del canal, mentre que la Generalitat construiria la xarxa secundària de reg. Els regants que es beneficiarien de l'obra haurien de pagar part de la construcció de tot el sistema d'irrigació. Concretament, el 50% de les obres estatals i el 30% de les que fa la Generalitat.

Les obres del canal principal anaven a càrrec de l'empresa pública estatal Canal Segarra Garrigues, SA (CASEGA), que es responsabilitzava de la contractació, construcció i explotació de les obres hidràuliques de regulació i transport, i també de les activitats complementàries per a l'execució i explotació de la infraestructura. D'altra banda, les obres de construcció de la xarxa secundària anirien a càrrec de l'empresa de la generalitat REGSEGA.

El DARP va ratificar, l'11 d'octubre, un conveni de col·laboració amb CASEGA relatiu a l'execució, el finançament i l'explotació del canal. Segons aquest conveni, CASEGA assumia el 50% del cost del canal principal i els sobrecostos que es poguessin produir en el desenvolupament del conveni. La Generalitat, per la seva banda, avançaria l'altra meitat, corresponent als regants, els quals haurien de retornar els diners per mitjà dels abonaments de l'aigua, un cop aquesta arribés a les seves terres. En aquest sentit, els regants havien de signar un document d'adhesió al canal.

Les adhesions al canal servirien també per dimensionar la xarxa secundària, el cost de la qual variaria en funció de la superfície que caldria regar. El DARP i la Comunitat de Regants del Segarra-Garrigues van iniciar a principi d'any una campanya per obtenir el màxim nombre de signatures. En el document d'adhesió es podia llegir la declaració següent: "com a propietari de terres situades dins l'àrea regable del Sistema Segarra-Garrigues, manifesto el meu interès en l'execució d'aquest reg i, quan les meves finques puguin disposar d'aigua, si decideixo transformar-les, m'incorporaré a la Comunitat de Regants assumint els drets i deures d'aquesta incorporació". El text, que no significava cap





Secans de Mas de Melons, declarats zona d'especial protecció d'aus. Foto: Àlex Tarroja

obligació ni compromís, tenia el consens dels presidents de les divuit col·lectivitats de regants, la Generalitat i els sindicats agraris.

Malgrat que no hi havia cap nombre mínim de signatures, a mesura que se n'anessin recollint, CASEGA aniria licitant més trams del canal principal, i és per això que la Comunitat de Regants va anar fent crides a l'adhesió al llarg de l'any. Concretament, es va fer una campanya de recollida de signatures casa per casa dels disset mil regants potencials del canal Segarra Garrigues, i una tramesa d'unes vint-i-dues mil cartes als futurs regants en què s'adjuntava el document de compromís. El mes d'agost, l'entitat comptava amb el suport dels propietaris de 25.000 ha, més d'una tercera part de la totalitat de terres regables pel sistema, i a final d'any més de la meitat dels futurs regants ja havien signat el document que els comprometia amb el regadiu.

La construcció del canal avança

Paral·lelament als processos administratius iniciats, les obres del canal van avançar durant tot l'any 2006. El 16 de febrer una unió temporal d'empreses (UTE) formada per la constructora Dragados i la lleidatana Soriguè va començar a construir, per 26,2 MEUR, el primer tram del canal Segarra-Garrigues, de 5,2 km, a la comarca de la Noguera.

Les obres, que havien d'estar executades a principi de 2008, permetrien regar, a partir de la primavera següent, 3.700 ha de tenenys a Ponts, Oliola i Vilanova de l'Aguda, i a una part del municipi de Sanaüja. Els treballs es farien en una zona de difícil orografia i incloïen la perforació de dos túnels, tres aqüeductes i un sifó. A l'altre extrem del canal, al Segrià, es van començar a regar les primeres 1.500 ha incloses en el sistema de reg del canal Segarra-Garrigues. Aquest regadiu va beneficiar finques d'Albatàrrec, Sunyer, una petita zona de Sudanell i Montoliu de Lleida. Més endavant, se'ls afegirien Alfés, Alcanó i Torrebesses, fins a arribar a les 8.000 ha.

A final d'octubre, CASEGA va aprovar la licitació del segon tram del canal, de 16 km, entre Ponts (la Noguera) i les Pallargues (els Plans de Sió, la Segarra), i a final de novembre, va treure a informació pública el projecte constructiu del quart tram del canal. Aquest tram, de 21 km, afectava els municipis de Tàrrega, Verdú, Sant Martí de Riucorb i Maldà i el seu cost previst era de gairebé 56 MEUR. El projecte incloïa diverses obres singulars, com quatre treballs de regulació, dues preses per a la captació d'aigua i tres aqüeductes. CASEGA preveia treure a informació pública a principi de 2007 el cinquè i últim tram del canal principal, i també el projecte de l'embassament de l'Albagès, que tancaria el canal Segarra-Garrigues pel sud. Es preveia que tot el canal estaria construït entre el 2016 i el 2018.

Les obres de la xarxa secundària del canal Segarra-Garrigues, que havien de portar l'aigua del canal principal a les finques, continuaven sobre el calendari. L'objectiu era que l'aigua regués les primeres finques a principi de 2008. A final d'any, REGSEGA ja havia aprovat més de 135 MEUR en projectes d'obra. Paral·lelament, REGSEGA va coordinar el procés de concentració parcel·lària, amb concentracions com les de Seròs (800 ha) i d'Aitona (2.000 ha).

Un canal multifuncional

Arran d'un episodi de sequera important a la Segarra, durant el qual bona part de la població va patir restriccions en l'ús de l'aigua de boca, es van agilitar les gestions per facilitar que l'aigua del canal Segarra-Garrigues, a més de proveir aigua per a l'agricultura, també en proveís als nuclis urbans i indústries de la Segarra, l'Urgell i les Garrigues. El govern de la Generalitat va plantejar el mes de setembre aquesta possibilitat després que la UE rebutgés la construcció d'una canonada paral·lela al canal.

Aquesta proposta va ser secundada per la Comunitat de regants, especialment pel fet que obrir la infraestructura a altres usos i usuaris allegeriria en bona part la càrrega financera que haurien d'afrontar els regants. Gràcies a aquesta mesura, el canal serviria en els seus primers 21 km als objectius del reg i de l'aigua de boca. Així, quaranta-vuit municipis de les comarques de la Segarra, el Pla d'Urgell i les Garrigues podrien obtenir un cabal aproximat de 18 Hm^3 anuals, a uns preus consensuats.

D'altra banda, a les Garrigues es van posar els fonaments del futur Consorci de l'Estany d'Albagès, que procuraria aprofitar turísticament l'embassament i el seu entorn. La Comunitat de Regants també veia amb bons ulls una explotació turística paral·lela a l'agrícola, especialment si la primera no limitava la segona.

Tal com va manifestar el president de REGSEGA, i també secretari general del DARP, Jordi Bertran, el 2006 va ser un any molt important en l'impuls del Segarra-Garrigues, ja que es van superar els principals entrebancs, sobretot la delimitació de zones excloses de reg i el finançament de les obres. Es preveia que, a partir d'aquell any, tots els projectes i les obres continuessin amb més velocitat. El president de la Comunitat de Regants, Josep Paris, confiava que en dos anys tot el canal Segarra-Garrigues estaria licitat. Amb tot, i malgrat que a mesura que avancessin les obres s'anirien afegint noves terres al regadiu, encara caldria esperar força anys perquè acabessin del tot les obres del canal Segarra-Garrigues.

XSR-X3EA

Més informació

www.catpaisatge.net/docs/SegarraGarrigues XXI2.pdf
www.casega.es
www.regsega.net
www.curia.europa.eu
www.ruralcat.net/ruralcatApp/segarragarrigues/SG2.pdf

LES PROPOSTES DEL MANIFEST DE VALLBONA

Ignasi Aldomà i Buixadé
Professor de Geografia. Universitat de Lleida

Aplegats a Vallbona de les Monges el 29 de maig de 2004, persones de la més diversa procedència i oficis signaren el Manifest de Vallbona: per un canal Segarra-Garrigues per al segle xxi. Fruit de la dinàmica generada pel Manifest se celebraren diferents actes públics i, en particular, unes jornades de reflexió i debat. Els documents que s'hi presentaren han estat editats per Pagès editors, Un canal Segarra-Garrigues per al segle xxi. Ponències presentades a les Jornades celebrades entre gener-abril de 2005 *(Ignasi Aldomà editor, 2006, Lleida).*

Després de les jornades es féu necessari explicar i concretar el Manifest signat a Vallbona a partir de les propostes que s'hi havien plantejat i debatut. Fruit de tot plegat i, en particular, del treball d'un grup de tècnics s'arribà a la redacció del document editat també per Pagès editors, Les propostes del Manifest de Vallbona. Un canal Segarra Garrigues per construir un país equilibrat *(Lleida, 2007), que com l'anterior rebé el suport de la Fundació Territori i Paisatge. Què vol la gent del Manifest per un canal que ha de regar 70.000 ha i que és la segona inversió pública més important del país? Molt breument, en catorze punts:*

1. En relació amb el projecte actual Segarra-Garrigues, el canal pot avançar tal com es planteja, mentre que a la xarxa de regadiu caldria introduir totes les millores que es proposen i obrir l'ús de l'aigua a altres demandes.

2. L'aigua no solament representa una oportunitat de millora productiva agrícola, sinó que ha de formar part d'una operació territorial que prevegi tots els components del cicle de l'aigua i tots els usos, des dels lúdics, formatius i ecològics, fins als productius.

3. De la mateixa manera que l'aprofitament de les reserves de Rialb preveu l'aportació d'aigua de boca al conjunt de poblacions de la plana situades dins la conca de l'Ebre (en el conjunt de la Segarra, l'Urgell i les Garrigues), cal preveure també les possibilitats que ofereix l'aigua del canal Segarra-Garrigues per tot aquest territori (agrícoles, usos terciaris, ambientals...).

4. El dibuix ideal del nou territori regable és el d'un mosaic que s'estén per tots els secans actuals de Ponent amb un plafó de 3.500 m³/ha per gran parcel·la i en el qual es combinen conreus intensius i extensius, secans i regadius, guarets i espais naturals. No solament és la millor manera d'acarar el problema dels nitrats, el de les aus estèpiques i altres aspectes mediambientals, sinó també la manera d'aportar la riquesa del regadiu a tot el territori.

5. Ateses les condicions de consum d'un recurs escàs, del preu elevat de l'aigua, del valor patrimonial del territori a irrigar i de l'objectiu econòmic i social del projecte, seria un error estratègic de primera magnitud xifrar el futur de l'àrea regable en els conreus extensius, i no encarar des d'ara el projecte cap a l'hortofructicultura i altres produccions d'alt valor afegit que aprofitin bé tot el potencial agroambiental del territori.

6. D'acord amb les experiències existents, l'arboricultura mediterrània és l'alternativa de conreu que permet un ús més eficient de l'aigua disponible combinada amb una bona rendibilitat del m³ d'aigua consumit; d'aquí l'interès d'estendre el regadiu de suport del canal a totes les àrees actuals d'arboricultura mediterrània.

7. El territori regable disposa d'un patrimoni cultural i agroambiental (abancalaments, construccions de pedra seca, xarxes territorials...) que té també un gran interès econòmic i que no es pot malmetre amb la transformació, de manera que aquesta ha de ser especialment curosa i apostar sobretot per l'ecoconcentració parcel·lària.

8. Quan la Concentració Parcel·lària s'apliqui, aquesta ha de ser una veritable eina d'ordenació territorial, que serveixi per a delimitar diferents tipus de polígons agraris, establir prioritats en l'ordre d'implantació de la xarxa de regadius, fixar zones d'especial protecció de les aus i establir diferents graus de protecció, assenyalar possibles zones

amb diferents dotació de reg... en definitiva, fixar unes regles de joc generals, que a dia d'avui no existeixen i que es van improvisant sobre la marxa.

9. Les limitacions que deriven de la protecció de les aus i altres espais naturals no poden recaure de manera indiscriminada en determinades propietats i persones, sinó que s'han de repartir col·lectivament segons les dues opcions generals del projecte: o cedir l'aigua per a un aprofitament agrícola globalment menys intensiu o cedir terra per als medis naturals que es vol preservar.

10. Els condicionaments que el crèdit de finançament imposa a la Comunitat de Regants són complicades d'executar, poc realistes i convindria modificar-los, per no repetir el fracàs de la derrama del 2003. No es pot demanar que els possibles beneficiaris del canal facin efectiu el pagament de cànons ni derrames sense que estigui disponible la infraestructura a peu de finca i mai es poden comprometre els usuaris a pagar la seva part si en desconeixen el preu total.

11. Com a factor clau que determinarà l'ús futur de l'aigua del canal, cal que s'elaborin uns preus de l'aigua indicatius clars i que tinguin ben en compte les prioritats d'usos, els costos energètics, d'internalització de la contaminació i del consum d'un recurs escàs que, es vulgui o no, repercutiran en els usuaris futurs de l'aigua.

12. Els costos actuals de l'obra i la seva repercussió en el regant pesen actualment de manera crítica en la viabilitat de l'obra. Cal trobar noves vies de finançament, com cal, també, disposar de mecanismes efectius de supervisió de les obres per part dels beneficiaris finals i els seus representants, amb l'objectiu d'assegurar el control de les despeses. Cal revisar, doncs, tots aquells aspectes concessionals i evitar totes les institucions, operacions i afegits que suposin una càrrega innecessària en el cost del canal, que finalment ha de recaure en els usuaris, i cal replantejar el conveni subscrit entre l'Administració i l'empresa ASG, que ha de gestionar el canal durant els vint primers anys, per tal d'adequar-la als objectius generals apuntats.

13. Cal que es mantingui la titularitat pública de la concessió i que en aquest context un organisme públic gestioni de manera eficaç tot el cicle de l'aigua a la zona irrigable (cursos superficials naturals, aigües subàlvies, escorregudes) i la reparteixi entre els usuaris de diferents classes i tarifes diferents (d'ús agrari, industrial, ramader, de boca, etc.). Mentrestant, en funció del finançament del projecte, s'ha de fixar la titularitat de les infraestructures.

14. En el marc institucional que es consideri més avinent cal un organisme, un possible centre de promoció, que estimuli totes les accions de desenvolupament entorn de l'aigua, tant les d'interès agrícola com la resta, i convindria la implicació directa dels empresaris i la societat civil locals en aquest projecte.

15. El Canal Segarra-Garrigues ha de ser una acció de Govern a favor del territori, i en aquest sentit convé que a més del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, s'impliquin també en el projecte els departaments de Política Territorial i Obres Públiques, el de Medi Ambient i el mateix Departament d'Economia en els àmbits que els són propis.

Més enllà dels detalls de la proposta, el que reivindica el Manifest és un projecte de territori; un projecte que reconegui i estimuli els valors d'un territori que ja és viu, un projecte que situï una transformació en regadiu clàssica en una perspectiva moderna, un projecte que usi i gestioni un recurs com l'aigua amb totes les màximes garanties d'eficiència econòmica, solidaritat social i respecte mediambiental que la societat i el territori requereixen.

Setembre de 2007

CANAL XERTA-SÉNIA 26



A començament d'any, es fa pública la declaració d'impacte ambiental de l'avantprojecte del canal Xerta-Sénia. Segons el Govern de la Generalitat, la declaració descarta definitivament el transvasament d'aigua de l'Ebre al nord de Castelló. En canvi, els grups contraris al projecte continuen denunciant que el cabal de la concessió prevista per al canal no està justificat, per la qual cosa entenen que, en el futur, s'acabarà utilitzant per al transvasament. La Comunitat de Regants del Canal Xerta-Sénia considera que les característiques de disseny del canal fan impossible que l'aigua pugui arribar a Castelló. A final d'any, s'adjudiquen els primers dos trams del canal i s'espera l'inici de les obres per al 2007.

Antecedents | 2004: 27

El canal Xerta-Sénia, un projecte que restava inacabat des de feia trenta anys, va ser recuperat l'any 2001 pel PLA HIDROLÒGIC NACIONAL (PHN) [2005: 174] i va continuar vigent després de la derogació del transvasament de l'Ebre a mitjan 2004. A final d'aquell mateix any, el Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca (DARP) va presentar un avantprojecte per transformar el canal en l'eix d'un projecte per irrigar més de 16.000 ha del Baix Ebre i el Montsià. El canal, de prop de 32 km de llargada, tindria una estructura telescòpica, amb una amplada que disminuiria progressivament, de manera que l'obra finalitzaria dins el Principat, sense atènyer la província de Castelló.

La Comunitat General de Regants del canal Xerta-Sénia, integrada per més d'11.000 agricultors, va rebre amb satisfacció l'avantprojecte, a diferència de la Plataforma per la Defensa de l'Ebre (PDE), que el considerava el primer pas d'un transvasament encobert a les comarques del nord de Castelló, on l'aigua s'empraria per abastir complexos turístics. Per la seva banda, el govern de la Comunitat Valenciana també va mostrar la seva disconformitat amb l'avantprojecte, en aquest cas perquè no preveia l'arribada del canal fins a la província de Castelló.

Es fa pública la Declaració d'impacte ambiental

A mitjan gener de 2006, la Ponència ambiental del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va fer pública la Declaració d'impacte ambiental (DIA) del projecte. La declaració va ser favorable, tot i que condicionada a la implementació de les mesures correctores establertes a l'estudi d'impacte ambiental i les mesures addicionals fixades en la mateixa Declaració. La DIA era l'últim tràmit pendent per licitar les primeres obres.

Entre les mesures correctores, hi havia l'obligació de fer reg localitzat[1] i l'establiment d'instal·lacions de telecontrol per augmentar l'eficiència del regatge. La DIA també impedia la conversió al regadiu de la Zona d'especial protecció d'aus (ZEPA) dels Secans d'Ulldecona i demanava que es garantís la connectivitat faunística, especialment entre el riu Ebre, la serra de Godall (paral·lela a la serra del Montsià) i els Ports de Beseit. La Ponència també va establir que el canal tingués una secció variable per garantir que l'aigua transportada fos únicament la necessària per a cada sector de regadiu.

Ecologistes en Acció (EA) i la PDE van manifestar ben aviat la seva disconformitat amb la DIA, ja que entenien que no descartava definitivament el transvasament. Aquests grups denunciaven l'absència d'un cens de regants reals que justifiqués la concessió de 72 hm³ per any de la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE). Segons aquests col·lectius, una concessió calculada per sobre de les necessitats reals generaria un excedent d'aigua que possibilitaria el transvasament a Castelló. Els ecologistes també van criticar que la Ponència assumís un cabal ecològic mínim de l'Ebre de 100 m³/s, quantitat que consideraven insuficient.

El 28 d'agost l'empresa pública Regs de Catalunya SA (REGSA) va licitar una primera part de les obres del canal. Dies després, el ministre d'Administracions Públiques, Jordi Sevilla, va defensar la possibilitat de dur a terme el transvasament a Castelló, i va recordar que el Govern de l'Estat mai no s'hi havia pronunciat en contra. Tanmateix, la ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, va descartar aquesta possibilitat uns dies més



tard, assegurant que no hi havia cap projecte en estudi que l'avalés. En el mateix sentit es va pronunciar el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar, que va afirmar que el transvasament era legalment impossible.

La PDE va denunciar que la licitació era l'inici d'un transvasament encobert i que les declaracions del ministre Sevilla evidenciaven que les administracions públiques ja hi estaven treballant. També va reclamar una moratòria de totes les obres previstes mentre no s'aprovés un nou pla de la conca hidrogràfica, en el qual esperava que es garantís el cabal ecològic de l'Ebre i es descartés definitivament la possibilitat del transvasament. No obstant això, Joan Antoni Panisello, un dels portaveus de la PDE, va matisar que la Plataforma no s'oposava al projecte de regadiu associat al canal, sinó només a l'eventual enviament d'aigua de l'Ebre a Castelló.



Cartell editat per la PDE. Font: PDE

A principi del mes de novembre, la PDE va exigir a la Generalitat i a la Comunitat de Regants que fes pública tota la documentació necessària per justificar la superfície que havia de regar el futur canal i va condicionar el cessament de les activitats de protesta a aquesta justificació. La Comunitat de Regants, tot i que defugia entrar en polèmica, defensava que el cabal de la concessió era el necessari per al regadiu previst. Segons Lluis Cortiella, president de la Comunitat, l'exit obtingut en la prova pilot realitzada iniciada el mes de juny al municipi de Freginals –on de les 360 ha previstes per al regadiu es va passar a les més de 600 a final d'any–, era la prova més evident que el cabal era el necessari. Els regants insistien, a més, en el fet que les característiques de disseny del canal l'inhabilitaven per a un hipotètic transvasament.

Malgrat tot, la PDE va continuar oposant-se al projecte i el dia 5 de novembre va aplegar una vuitantena de persones a la Galera (Montsià) en una manifestació per mostrar el seu rebuig al possible transvasament.

A punt per començar les obres

A principi de novembre, Regsa va adjudicar el primer tram del canal per 9,1 milions d'euros i amb un termini d'execució de vint mesos; a final de mes, va fer el mateix amb les obres de captació i impulsió del canal, que foren adjudicades per 9,3 MEUR. També es va iniciar la redacció dels projectes de pla director, xarxa primària i part de la xarxa de distribució.

Es preveia que les obres poguessin començar durant els primers mesos de 2007 i que el primer sector del regadiu, corresponent als municipis de Xerta, Aldover i Tortosa, pogués entrar en funcionament a final de 2008.

A final d'any, continuava oberta la negociació entre la Comunitat de Regants, la Generalitat i el Ministeri de Medi Ambient (MMA). Restaven per concretar les condicions que el MMA establiria per a la utilització del canal, que era propietat seva, i també la part de finançament que aportaria a les obres. D'altra banda, el MMA també podria assumir l'habilitació d'una via verda que transcorreria en paral·lel al canal des d'Ulldecona, on connectaria amb el traçat recuperat d'una antiga via romana, fins a Xerta, enllaçant així amb l'actual via verda del Baix Ebre.

MSM-X3EA

Més informació

avc.cat/ebrenet/
www.regadius.net/regadius-i-camins/regadius/terres-de-ebre/xerta-senia
mediambient.gencat.net/Images/43_118674.pdf
www.viasverdes.es

1 Reg que subministra l'aigua localment al sistema radicular de les plantes mitjançant degotadors o microaspersors.

CARRETERA C-25 EIX TRANSVERSAL (DESDOBLAMENT) 27



Surt a informació pública el projecte de desdoblament de l'eix Transversal, tot i les queixes de diverses associacions de la zona afectada per l'impacte ambiental que pot causar. A final d'any es preveu una inversió per a renovar el paviment i la senyalització d'algun dels trams de l'eix.

Antecedents: 2004-33; 2005-27

L'eix Transversal, al llarg dels 155 km de recorregut que té, uneix Cervera (Segarra) amb l'N-II a Riudellots de la Selva (la Selva), vertebrant les comunicacions viàries entre la plana de Lleida, les comarques centrals i Girona (Gironès). L'eix viari, també anomenat C-25, connecta amb altres vies d'importància com l'A-2 i l'AP-7 A LES COMARQUES DE GIRONA [11], EIX DEL LLOBREGAT C-16 [21], la C-17 i l'N-II. A l'actualitat, tenen característiques d'autovia els trams de Cervera a les Oluges (Segarra), el tram de circumval·lació de Manresa (Bages) i el tram comú amb la xarxa arterial de Vic (Osona).

Des de la seva entrada en servei l'any 1997, el trànsit a l'eix Transversal ha experimentat un augment que es tradueix en una intensitat mitjana de trànsit (IMD) d'entre 8.000 i 17.000 vehicles diaris, amb un alt percentatge de vehicles pesants que oscil·len entre el 20% i el 30%. Així, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va preveure desdoblar els 145 km restants de l'eix amb l'objectiu d'augmentar-ne la capacitat i millorar-hi la fluïdesa i seguretat del trànsit.

Durant el 2005, va sortir a licitació la redacció del projecte de desdoblament de l'eix Transversal que també es preveia, en matèria de xarxa viària, al PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [116] aprovat a mitjan any.

Al febrer un grup de veïns de Llagostera (el Gironès) van presentar al·legacions al PITC. Amb gairebé cinc-centes firmes, s'oposaven a la prolongació de l'eix fins a la Costa Brava i demanaven que arribés només fins a l'A-2. Segons va explicar l'alcalde de Llagostera, Lluís Postigo, la proposta estava consensuada amb els alcaldes dels municipis veïns.

El projecte de desdoblament de l'eix Transversal surt a informació pública

Al maig el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), Joaquim Nadal, va presentar el projecte de desdoblament de l'eix Transversal. La nova autovia estaria formada per una calçada amb dos carrils de 3,5 m per sentit, més un carril addicional en els trams de pujada, per l'avançament dels vehicles pesants. Els vorals exteriors tindrien 2,5 m d'amplada i els interiors, 1,5 m. Els dos sentits estarien separats per una mitjana d'amplada variable entre els 5 i els 8 m. Els dos nous carrils es construirien en paral·lel als ja existents en la major part del recorregut, amb cinquanta-dos viaductes i dotze túnels que es farien simètrics i en paral·lel als que ja estan actualment en servei. A la major part dels 155 km es podria circular a 100 km/h, tot i que en alguns trams no es podria passar de 80 km/h, a causa de l'orografia del terreny.

El projecte, amb un cost aproximat de 690 MEUR, es finançaria a través del sistema de peatge a l'ombra. Aquesta fórmula permetria que els usuaris no paguessin directament el peatge, sinó que seria el govern qui abonés un cànon a l'empresa concessionària de la via, la mateixa que n'executaria les obres. El termini d'execució es preveia que duraria entre quatre i cinc anys, amb l'objectiu de finalitzar l'obra el 2012.

El projecte constava d'un estudi econòmic i financer, d'un estudi de mobilitat i d'estudis informatius i d'impacte ambiental. Aquest últim dividia la carretera en quatre trams: de les Oluges a Manresa, d'Artés (Bages) a Vic, de Calldetenes (Osona) a Santa Coloma de Farners (la Selva) i de Santa Coloma de Farners a l'N-II, a Riudellots de la Selva. Els altres dos trams pendents de desdoblar –de Manresa a Artés i de Gurb (Osona) a Calldetenes– ja havien conclòs amb els preceptius tràmits d'informació pública i de declaració d'impacte ambiental.

A més, el projecte incloïa algunes millores de la carretera. Al tram final de Girona, l'eix es bifurcaria en dos ramals, per enllaçar amb les dues grans vies ràpides de la zona: la futura autovia A-2 (l'N-2 desdoblada) i l'autopista AP-7 ampliada amb el tercer carril. També es preveia una variant a Rajadell (Bages), en aquest cas per preservar els vestigis de la vil·la romana de Sant Amanç.

Un estudi de PTOP conclou que el desdoblament farà augmentar el trànsit en vint anys

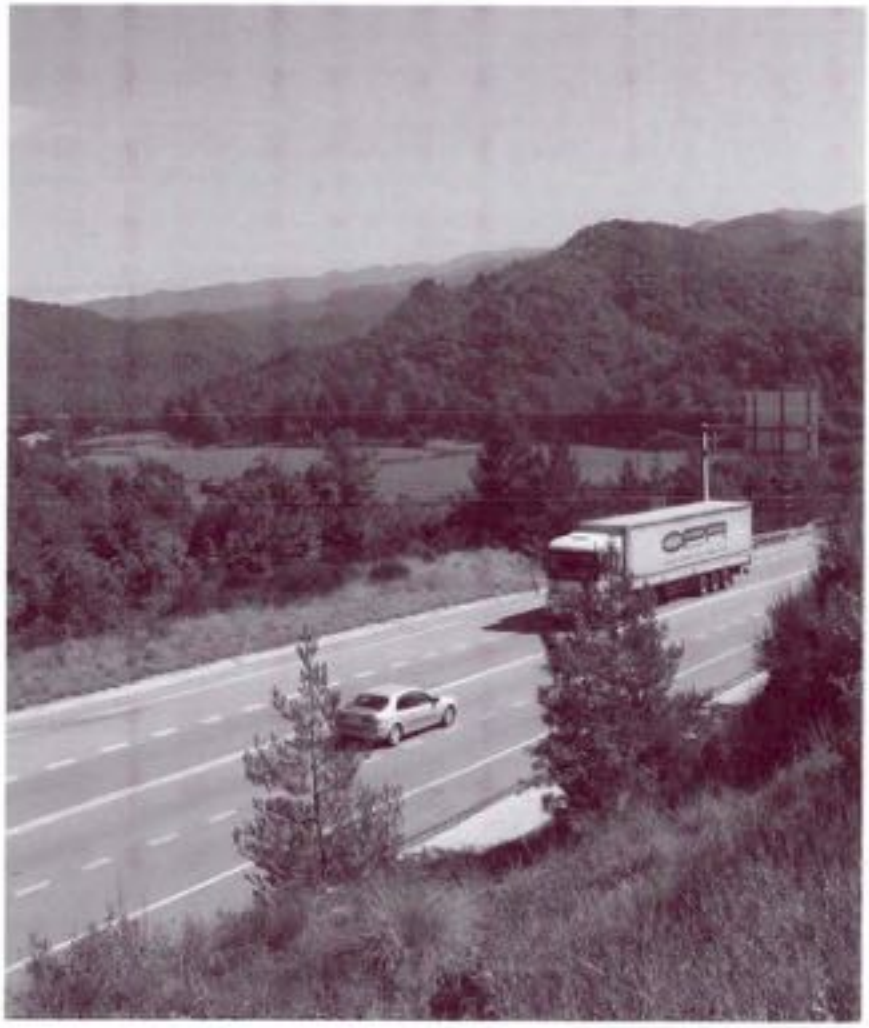
Al juny els estudis de mobilitat del DPTOP preveien que el desdoblament de l'eix Transversal provocaria un augment del trànsit del 66% en vint anys, i en concret el de camions, que passaria a ser del 28%. Segons DPTOP el que justificava el desdoblament no era la intensitat de trànsit sinó l'elevada sinistralitat provocada sobretot per l'alt índex de camions en trànsit.

Reaccions al projecte

L'associació Natura i Usos Sostenibles d'Arbúcies (NIUS) es va manifestar en contra del desdoblament de la C-25, ja que, segons ells, es multiplicaria el trànsit i també el pas de camions per la via. Alhora, aquesta nova ampliació de la via faria augmentar la contaminació atmosfèrica, acústica, paisatgística i lumínica.

Igualment l'Associació de Naturalistes de Girona (ANG) va presentar al·legacions al projecte i en va demanar la retirada perquè contradeia les noves normatives ambientals i de mobilitat i perquè generaria un impacte ambiental desmesurat. En aquest sentit, apostaven per millorar el transport de mercaderies per tren.

Mentrestant, diverses entitats culturals i ecologistes van constituir la plataforma Salvem les Valls d'Arbúcies. L'objectiu de la plataforma era lluitar contra el creixement urbanístic i les agressions al territori. En un manifest, denunciaven diversos projectes, com l'ampliació d'un càmping, la proposta de fer un *pitch & putt*, la LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT-



Vista de l'eix transversal a l'alçada de la sortida de Sant Sadurní d'Osormort. Foto: Marta Casas

Biscaia-Bàsies [79], i el desdoblament de l'eix Transversal, entre d'altres.

Per la seva banda, el responsable d'obres públiques de Convergència i Unió (CiU), Josep Rull, va criticar la manera que el conseller de PTOP, Joaquim Nadal, havia anunciat al Parlament, a pocs mesos de les eleccions, el desdoblament de l'eix. En aquest sentit els convergents no s'oposaven al desdoblament de la carretera, però anunciaven que el projecte s'havia d'haver consensuat amb els grups de govern abans de sortir a informació pública.

El govern connectarà l'eix Transversal i l'eix Diagonal tal com estava previst

Al juliol la Generalitat va rebutjar negociar noves alternatives per al tram entre Sant Salvador de Guardiola (Bages) i Manresa, que havia d'unir l'Autovia C-15 amb Diagonal [20] i l'eix Transversal. L'Ajuntament de Manresa havia reclamat una variant més respectuosa amb el paisatge per a salvaguardar la plana agrícola i altres punts d'interès paisatgístic. La Generalitat va apostar per l'opció que porta el traçat més a l'oest de Manresa, tot i que requeria un pressupost més elevat. Tot i això, es va deixar la porta oberta perquè es fessin possibles modificacions d'aquesta opció i satisfer així el govern manresà.

A final de setembre, el secretari de mobilitat, Manel Nadal, va anunciar que la connexió entre l'eix Transversal i l'eix Diagonal es tiraria endavant tal com estava previst. L'opció inicial que plantejava el govern i que passa per Salelles (Bages) ja havia estat modificada, tal com demanava l'Ajuntament de Sant Salvador de Guardiola (Bages).

Per la seva banda les entitats opositores al projecte van lliurar un manifest en què reclamaven una nova exposició pública i defensaven que es fes un enllaç entre els dos eixos que preservés la plana agrícola i la seva vàlua ambiental. Alhora demanaven que s'aturés la decisió sobre el traçat fins que es constituís el nou Parlament. En aquest sentit, l'opció de l'Associació de Veïns de Salelles i el sindicat d'Unió de Pagesos (UP) passava més a l'oest de les tres opcions plantejades pel govern per tal d'evitar la divisió de la plana agrícola de Salelles. Al mateix temps, el coordinador comarcal d'UP al Bages, Joan Tarjé, va assegurar que totes les accions de mobilització previstes estaven encaminades a salvar un espai agrícola i un hàbitat humà.

AJF

Més informació

www.gencat.cat/ptop

CARRETERA C-37 VIC-OLOT PEL TÚNEL DE BRACONS 28



Continuen avançant les obres de l'eix Vic-Olot amb la perforació del túnel de Bracons i la licitació i adjudicació de les obres del tram de la Garrotxa. Salvem les Valls denuncia l'impacte que estan provocant les obres a la zona de Sant Mateu i l'Ajuntament de la Vall d'en Bas reclama que el Govern català li sufragui la construcció d'un museu del camp com a compensació per la carretera. Mentrestant suren a informació pública les variants de les Preses i Olot, amb dues alternatives per l'est i l'oest de les Preses que no generen consens entre l'Ajuntament de les Preses i el de la Vall d'en Bas.

Antecedents | 2003:21; 2004:36; 2005:29

L'origen de l'eix Vic-Olot (EVO) es troba al Pla general de carreteres de 1985, si bé no fou fins a l'any 2000 que es va aprovar el projecte. Estava pressupostat en 215 MEUR, tenia un traçat d'uns 36 km des de Manlleu fins a Olot –majoritàriament d'un sol carril per sentit de circulació i amb un tram de 3 km amb quatre carrils– i incloïa un túnel de 4 km al coll de Bracons.

L'obra tenia l'oposició de la coordinadora Salvem les Valls, creada el 1995, per l'impacte que representava sobre diversos espais naturals protegits com el PEIN Milany, Santa Magdalena i Puigsacalm i sobre la plana agrícola de la Vall d'en Bas (la Garrotxa), una de les més fèrtils de Catalunya. Unió de Pagesos (UP), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) donaven suport a Salvem les Valls. Per contra diverses associacions d'empresaris, Convergència i Unió (CiU), el Partit Popular (PP) i, tot i que amb matisos, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) defensaven el projecte.

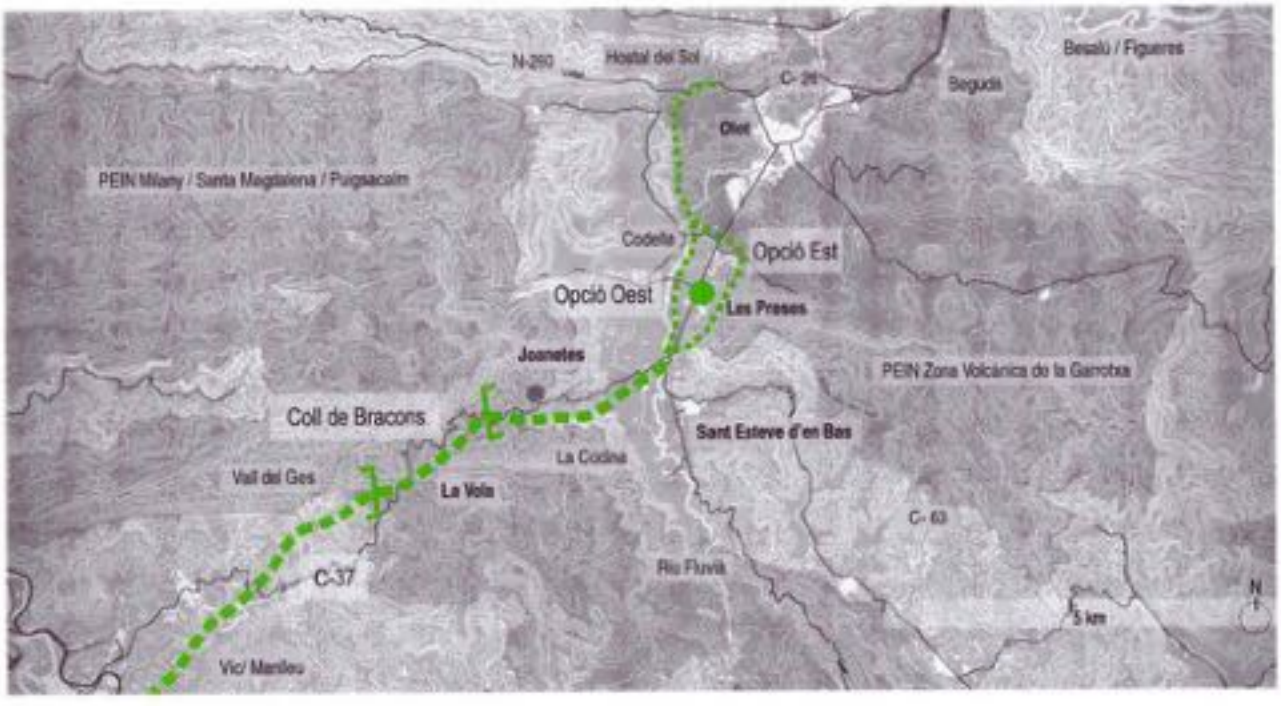
L'any 2002 es van iniciar les obres amb la construcció del tram Manlleu-Torelló si bé, el 2004, el nou Govern de la Generalitat format pel PSC, ERC i ICV hi va introduir diverses mesures per a reduir l'impacte ambiental i paisatgístic, com la reconversió dels 3 km d'autovia a tres carrils o la realització de diversos túnels i falsos túnels en diferents punts del traçat. Un altre canvi previst consistia a acabar l'EVO a la carretera C-63, prop de Sant Esteve d'en Bas, de tal manera que l'últim tram que avança per la plana agrícola de la Vall d'en Bas no tindria un traçat nou sinó que aprofitaria les variants previstes a les Preses i a Olot. Les diferents alternatives de traçat d'aquestes dues variants, per l'est o per l'oest d'aquestes poblacions, no generaven consens entre els tres ajuntaments afectats (les Preses, Olot i la Vall d'en Bas) que discutien sobre l'impacte que tindrien sobre el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa, la plana agrícola de la Vall d'en Bas i els nuclis habitats.

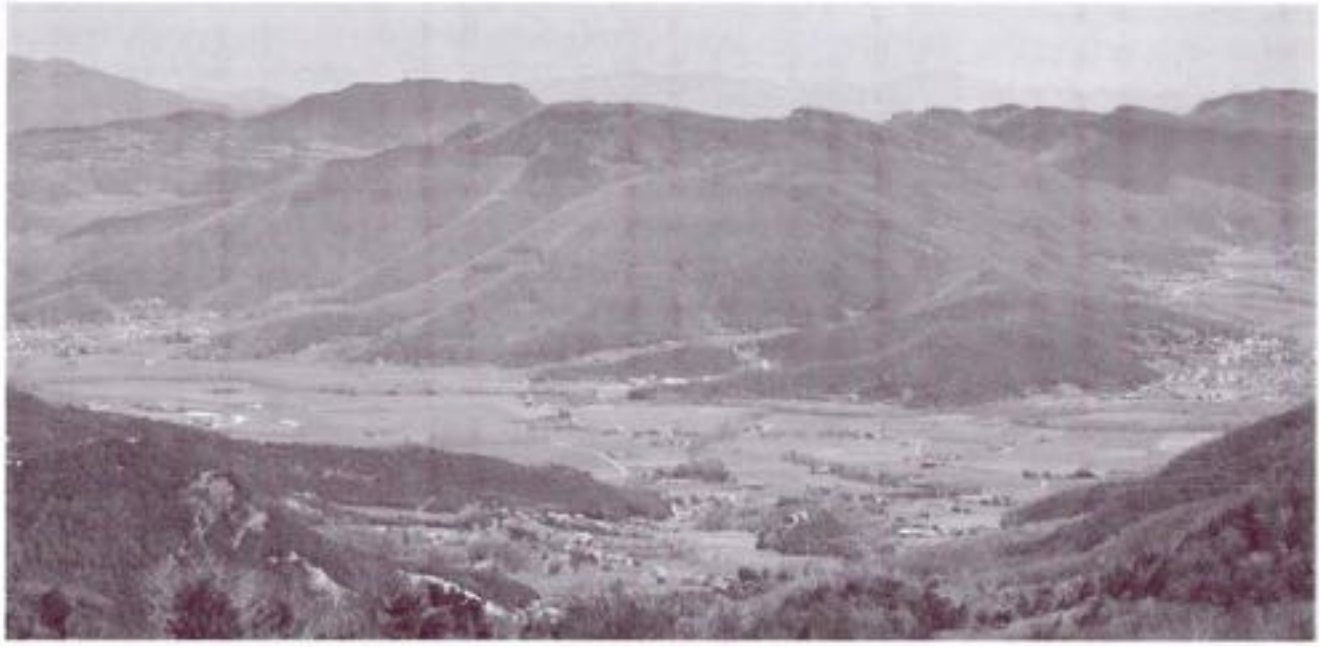
Obres al túnel de Bracons

A començament de 2006 continuaven les obres entre Torelló i el túnel de Bracons, que ja s'estava perforant per la boca sud, la que afecta la part d'Osona, mentre que a la banda de la Garrotxa s'estava treballant en el fals túnel posterior a la boca nord. El 9 de gener Salvem les Valls va denunciar que les obres en aquest últim punt no respectaven la zona de Sant Mateu, prop de la boca nord del túnel. La coordinadora es queixava que s'havien abocat tota mena de residus en aquell indret (tubs metàl·lics, caixes de plàstic...), que s'havia tallat l'accés a l'ermita de Sant Mateu i que s'estaven posant en perill espècies com el cranc autòcton o el tritó pirinenc.

El mes de juliol es van acabar les obres de perforació de la boca sud del túnel en haver perforat ja 2.900 dels 4.000 m totals i el mes de setembre es va iniciar la perforació del túnel a la boca nord.

A final de setembre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP)





La vall d'en Bas des del coll de Bracons. Foto: Àlex Tarroja

va licitar les obres del darrer tram de l'EVO, entre el túnel de Bracons i la C-63 prop de Sant Esteve d'en Bas, després que s'hagués sotmès a informació pública i a estudi d'impacte ambiental a causa de les modificacions introduïdes pel Govern de la Generalitat el 2004. Aquest tram tindrà 4,1 km dels quals 3,3 disposaran d'un carril addicional per a avançar a causa del fort pendent que varia entre el 5 i el 6,5%. Un 60% del traçat, uns 2,4 km, transcorreran en túnel o en viaducte, i hi destaca el túnel de la Codina, prop de Joanetes, que tindrà una longitud de 1.450 m.

També el mes de setembre l'Ajuntament de la Vall d'en Bas va reclamar al Govern català que li sufragués la construcció d'un museu del camp, que hauria d'incloure igualment una oficina de turisme amb central de reserva inclosa, com a compensació pel pas de l'EVO per aquell municipi. L'alcalde, Miquel Calm (CiU), proposava que el nou equipament se subvencionés amb aportacions del Pla únic d'obres i serveis (PUOSC) de la Generalitat i amb fons de l'anomenat 1% cultural.

El tram entre la Vall d'en Bas i Olot a informació pública

El 15 de setembre el DPTOP va sotmetre a informació pública l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental de les variants de les Preses i Olot que, malgrat no formar part de la C-37, permetrien unir l'EVO amb Olot i l'Eix Pirinenc [2005:13]. La carretera suposarà una inversió d'entre 97,5 MEUR i 146,5 MEUR, en funció de l'alternativa de traçat escollida, tindrà una distància que oscil·larà entre 11 i 12 km i comptarà amb un carril per sentit de circulació.

L'estudi informatiu preveia dues alternatives de traçat de la variant de les Preses. Una de les alternatives, de 4 km, avança per l'oest del nucli de les Preses, entre aquest nucli i el riu Fluvià. L'altra alternativa ho fa per l'est de les Preses, en una zona de forta accidentalitat orogràfica, fet que obliga a construir-hi dos túnels, de 730 m i de 605 m de longitud, i un fals túnel que n'encareix el cost. Les dues variants desemboquen al sector de la Codella i a partir d'aquí el traçat transcorre per l'oest d'Olot, a través d'una zona muntanyosa que fa necessari preveure tres túnels més, i finalitza al voltants de l'Hostal del Sol on connecta amb l'N-260, l'eix Pirinenc. A més, l'estudi informatiu també proposava el desdoblament de l'N-260, de titularitat estatal, entre l'extrem nord de la variant d'Olot i l'enllaç amb la carretera de la Canya, a partir de la qual ja està desdoblada.

Per tal d'informar i recollir opinions, el DPTOP va organitzar tres actes informatius a les poblacions afectades pel traçat amb la presència del director general de Carreteres, Jordi Follia, i el secretari de Mobilitat, Manel Nadal. El 3 d'octubre es va fer a les Preses, on l'Ajuntament (governat pel PSC) va defensar l'opció oest en considerar que generaria un menor impacte visual i sonor sobre el nucli de les Preses i va alertar que l'alternativa est provocaria un efecte barrera sobre el municipi quan connectés en perpendicular amb la variant oest d'Olot. El 5 d'octubre la reunió es va celebrar a la Vall d'en Bas i aleshores l'Ajuntament (governat per CiU) i Salvem les Valls hi van defensar la variant est perquè consideraven que l'opció oest tindria un fort impacte sobre la plana agrícola de la Vall d'en Bas. En tot cas, tant l'Ajuntament de les Preses com el de la Vall d'en Bas, defensaven que, fos quina fos l'opció escollida, caldria invertir més diners per reduir l'impacte ambiental i paisatgístic tal com s'havia fet en el tram de l'EVO de la Garrotxa. La darrera reunió es va celebrar a Olot on l'Ajuntament (governat pel PSC) i els grups municipals de CiU, ERC i el PP van reclamar que la variant es projectés desdoblada en considerar que, a part del trànsit de pas, hi hauria també el trànsit propi de l'àrea urbana d'Olot. També van reclamar que es reduís l'impacte sobre la riera de Riudaura i als voltants de l'Hostal del Sol.

A punt de començar el tram de la Garrotxa de l'EVO

A final de desembre continuaven les obres del tram entre Torelló i el túnel de Bracons amb la previsió d'acabar-les la primavera de 2008. D'altra banda, ja s'havien adjudicat les obres de construcció del tram de la Garrotxa, entre la boca nord del túnel de Bracons i la C-63, que es preveia que s'iniciessin la primavera de 2007. Amb tot, l'objectiu era poder inaugurar l'EVO el 2009. Pel que fa a les variants d'Olot i les Preses, el Govern de la Generalitat estava estudiant les al·legacions presentades i assegurava que a començament de 2007 decidiria quina alternativa escollia.

MJP

Més informació

www.gencat.net/ptop
www.salvemlesvalls.org

CARRETERA N-260 A PORTBOU 29



El 29 de juny de 2006 el Ministeri de Foment va inaugurar, trenta mesos després de l'inici de les obres, la remodelació i millora del tram de la carretera N-260 entre Colera i Portbou, que incloïa un nou túnel al coll del Frare. Tot i que es preveia posar en servei la via a mitjan 2005, un error en el projecte i unes esllavissades en els talussos de la carretera a principi de 2006 no ho van permetre. Quan únicament mancaven per instal·lar diversos elements de seguretat dins del túnel, Foment va posposar la data d'inauguració diverses ocasions, fet que va provocar que, el 24 de juny, els veïns de Portbou, encapçalats pel seu alcalde i molestos pels reiterats endarreriments, inauguressin la via pel seu compte. El Ministeri de Foment va obrir un expedient a l'alcalde que podria desembocar en una important sanció.

Antecedents 2005 I 3

La carretera N-260 i la seva versió en autovia, l'A-26, junt amb el tram de l'N-152 entre Puigcerdà i Ripoll, formen l'eix Pirinenc, que enllaça les principals poblacions del nord de Catalunya, des de el Pont de Suert fins a Portbou, en un traçat longitudinal al de la Serralada Pirinenca. El traçat més oriental de l'N-260, ja a la costa Mediterrània de l'Alt Empordà, es correspon amb el que avança entre les localitats de Colera i Portbou. La millora del traçat i les condicions d'aquest darrer tram havia estat una reivindicació històrica dels veïns del municipi de Portbou, atesa la quantitat de revolts i l'estretor de la carretera. Segons l'alcalde de Portbou, Manuel Flores i Crespo (Convergència i Unió, CiU), amb la millora d'aquesta via s'espera que s'incrementi l'activitat turística, la generació de riquesa i que es reverteixi la tendència demogràfica decreixent, que va fer que, si bé el 1987 es comptaven més de dos mil habitants, l'any 2006 n'hi hagués prop de mil quatre-cents.

Les obres de millora del tram entre Colera i Portbou

El gener de l'any 2004, el Ministeri de Foment va iniciar les obres de millora de l'N-260 entre Colera i Portbou, amb un cost de 12 MEUR. La previsió del ministeri era inaugurar l'obra en catorze mesos, cap a mitjan de 2005. L'inici de les obres van ser celebrades al municipi de Portbou amb una festa popular, amb la promesa de repetir-la un cop la via entrés en servei.

El projecte preveia la millora del traçat de la carretera, amb una ampliació de l'amplada del ferm que passaria dels 6 m que tenia en alguns punts, a dos carrils de 3,5 m més els vorals d'a1 m. A més, el nou traçat incloïa la construcció de dos falsos túnels, de 65 i 81 m de llargada i d'un túnel de 495 m al coll del Frare. Amb tot, es podria reduir la distància entre les dues localitats en 2,7 km i eliminar una trentena de revolts que, segons els veïns de Portbou, eren força perillosos. Un cop es pogués utilitzar la via, el recorregut en vehicle privat passaria de fer-se en prop d'un quart d'hora a poc més de cinc minuts.

Les obres van anar avançant tot i que no amb el ritme esperat. Un cop iniciada la perforació del túnel es va detectar un error en el projecte d'obra, concretament en les dues boques del túnel, que no s'havien obert exactament on s'havia projectat. Els treballs per corregir l'error, consistents a modificar el nivell dels vials d'accés, van modificar la data d'inauguració fins a l'octubre de 2005, uns dinou mesos després de l'inici de l'obra. El túnel, però, es va acabar de perforar el març de 2005, tot i que després un seguit d'esllavissades en els talussos a l'alçada de Colera, que van provocar el trencament de les malles de protecció tot envaint els futurs carrils, i que van portar a un replantejament en l'obra allunyant el traçat de la muntanya per tal de garantir la seguretat del futur traçat. Aquest fet va comportar la necessitat d'expropiar quatre habitatges. Amb això, el Ministeri va tornar a traslladar la data d'inauguració, aquest cop cap al juny de 2006, trenta mesos després de l'acte de posada de la primera pedra de l'obra, que va ser el desembre de 2003.

El Ministeri de Foment preveu la inauguració per a juny de 2006

A principi de 2006, l'alcalde de Portbou, Manuel Flores, va denunciar als mitjans de comunicació que les obres estaven del tot aturades a causa de les modificacions en el projecte després de les esllavissades. També va amenaçar de convocar mobilitzacions de protesta si les obres no s'iniciaven novament. Segons Flores, tot i que les obres encara no s'havien conclòs a l'alçada de Colera, sí que seria possible obrir el túnel, aparentment acabat. Paral·lelament, havien aparegut diverses pintades en diferents punts del traçat en obres on es podia llegir "volem la carretera ja!".

Després d'això, el subdelegat del Govern de l'Estat a Girona, Francesc Francisco-Busquets Palahí (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) va demanar a l'alcalde que fes una crida a la calma entre els seus veïns i va anunciar, en declaracions a Ràdio Girona, que la carretera estaria inaugurada abans del 15 de juny.

Arribada aquesta data, però, el túnel encara no estava operatiu. Mancaven per instal·lar alguns elements de seguretat i il·luminació per donar compliment a un Reial Decret aprovat feia poques setmanes, concretament el 635/2006, de 26 de maig, sobre requisits mínims de seguretat als túnels de carreteres de l'Estat espanyol, per transposició de la Directiva Europea 2004/54/CE. D'aquesta manera, el ministeri va posposar novament la inauguració de la via, traslladant la data prevista cap al dia de Sant Joan i posteriorment, cap al 29 de juny, dia de Sant Pere.

La matinada del dia 24 de juny de 2006, un grup d'uns cent cinquanta veïns de Portbou ajudats per dos dúmpers, dos camions i encapçalats pel seu alcalde, va decidir retirar els cinc blocs de formigó que bloquejaven l'accés a la via i la van declarar inaugurada. Tot seguit, els vehicles van poder circular-hi amb normalitat tot i que il·legalment. Els blocs de formigó es van dipositar davant de l'edifici de l'ajuntament e Portbou. Els mossos d'esquadra no van tornar a tallar la circulació de vehicles fins al dilluns al matí.

Dies després, diversos representants polítics es van manifestar respecte d'aquesta inauguració popular. El Conseller de Política Territorial i Obres publiques, Joaquim Nadal i Farreras (PSC), va declarar que a tall personal comprenia la indignació dels veïns i de l'alcalde de Portbou, tot i que com a membre del Govern no podia donar suport a l'acció d'obertura del túnel. Per la seva banda, la ministra de Foment Magdalena Álvarez i Ariza (Partido Socialista Obrero Español, PSOE), va afirmar que Manuel Flores havia actuat de



El túnel del Coll del Frare, a la imatge, passa just per sota de l'antiga carretera a Portbou. Foto: Moisès Jordi

manera irresponsable, imprudent i que obrint el túnel havia menystingut la legalitat vigent. Segons el subdelegat del Govern de l'Estat a Girona, Francesc Francisco-Basquets, un càrrec públic electe com és l'alcalde de Portbou no podia encapçalar una acció similar i va anunciar la seva intenció de tramitar un expedient administratiu contra l'alcalde de Portbou. Així, amb data 4 de juliol de 2006, la Direcció General de Carreteres (DGC) va obrir un expedient a l'alcalde en concepte d'"infracció molt greu", com a conseqüència de l'acte que va encapçalar tot retirant les barreres de formigó i senyalització vertical de l'obra, i permetent el pas del trànsit pel tram del túnel del Coll del Frare, que restava tancat per obres, i també per la imprudència temerària pel que fa a la seguretat dels usuaris. Aquest expedient podria finalitzar en una sanció d'entre 6.000 i 150.000 €. De la mateixa manera, l'empresa constructora de la carretera va presentar també una denúncia a la comissaria dels Mossos d'Esquadra de Figueres per la sostracció dels blocs de formigó que bloquejaven l'accés al túnel. Com a conseqüència d'aquesta denúncia, els mossos van citar a declarar l'alcalde Manuel Flores, per aclarir-ne la responsabilitat.

Finalment el dia 29 de juny de 2006, diada de Sant Pere i a primera hora del matí, el túnel va quedar inaugurat dos anys i mig després de l'inici de les obres. Tot i així, dos dies abans el subdelegat del Govern de l'Estat a Girona havia posat en dubte que finalment es pogués produir aquesta inauguració, a causa dels retards en la tramitació de diversos expedients interns. Malgrat els dubtes, el secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán Gracia, va signar a temps l'autorització perquè a primera hora es pogués obrir el túnel al trànsit.

De cara al 2007, un cop el nou traçat es troba finalment en ple servei, resta la resolució de l'expedient que el Ministeri va obrir a l'alcalde de Portbou, així com la denúncia que l'empresa constructora va presentar sobre la sostracció dels blocs de formigó, de propietat seva.

La resta de l'eix Pirinenc

Pel que fa a la resta de l'eix Pirinenc, diverses obres de millora i projectes van continuar avançant al llarg de 2006.

Un dels trams de més importància en aquest eix és el que inclou el futur túnel de Toses, per al qual Foment va treure a exposició pública l'estudi informatiu i d'impacte ambiental l'any 2004 i que inclou quatre alternatives de traçat. A principi de 2006, la comissió de seguiment del túnel, formada per alcaldes de la vall de Ribes i el president comarcal del Ripollès, va proposar al ministeri una rebaixa en la cota del túnel, fet que reduiria l'impacte ambiental del traçat posterior de l'obra tot i que l'encariria en haver-se d'allargar la perforació algunes desenes de metres. De la mateixa manera, els ajuntaments de la vall de Ribes i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) van presentar una proposta de traçat alternatiu que fusionava diferents elements de les quatre alternatives del ministeri en una. Segons l'Ajuntament i el DPTOP, el seu traçat era més respectuós amb les diferents zones PEIN que travessa, a més de reduir l'afectació als nuclis poblats i als camins veïnals. Finalment, l'agost de 2006 el Ministeri de Foment va treure a exposició pública la declaració d'impacte ambiental del traçat escollit per al túnel de Toses, pas previ per a iniciar el projecte constructiu. Es tractava de l'opció Baixa 60, que avança gairebé en paral·lel al traçat del FERROCARRIL BARCELONA-PUIGCERDÀ [60] i la Baixa 80 que, després del túnel de Ribes de 1.900 m, resseguеix el fons de la vall de Ribes entre Ribes de Freser i el Túnel de Toses, de 1.700 m de llarg. Després del túnel, la nova carretera ha de seguir el traçat actual però per la banda esquerra de la via del tren. El cost d'aquest tram és de 78,1 MEUR i es preveu que pugui entrar en servei l'any 2012.

Entre Olot i Figueres, després de la inauguració del tram de l'A-26 entre Montagut i Argelaguer a final de l'any 2005, Foment prosseguia amb les obres d'aquesta via entre Argelaguer i Besalú. Aquesta administració n'assumia la construcció fins al terme de Beuda, on l'A-26 es connecta amb la C-66 o variant de Besalú, que executa la Generalitat. Es preveu la inauguració d'ambdues l'estiu de 2007, tot i que els darrers dies de desembre de 2006, la Generalitat va posar en servei la primera fase de la variant, un tram d'1,8 km entre la recta de Fares i l'N-260.

A mitjan 2006, el Ministeri de Foment va licitar la redacció del projecte de construcció del tram de 9,3 km entre Besalú i Cabanelles i al desembre el va adjudicar a l'empresa Gentisa, per un import de 981.823,30 €. El projecte preveu que l'autovia tingui dos calçades de 7 m amb dos carrils cadascuna, malgrat que els ajuntaments afectats i diverses entitats s'oposaven al desdoblament del tram entre Besalú i Figueres. Foment demanava, a més, que s'estudiés la possibilitat de fer compatible la via amb usos ciclistes, d'acord amb els objectius del ESTRATÈGIC D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT (PEIT) [2005:129].

ARR

Més informació

www.mfom.es

CARRETERA N-II AL MARESME 30



La publicació per part del Ministeri de Foment (MIFO) del primer document dirigit a la conversió de l'N-II en una via urbana quan passa pel Maresme actua a principi d'any com un revulsiu per al debat derivat d'aquesta demanda històrica. Com que hi ha un acord generalitzat al voltant d'aquest tema, la determinació de l'estratègia per a la implementació evidencia en canvi una divergència d'opinions entre els diferents equips de govern municipals, partits polítics i fins i tot plataformes ciutadanes sorgides amb l'objectiu de promoure-la. La probable extensió en el temps del conjunt del procés la farà conviure amb el progrés d'iniciatives que hi estan vinculades però caracteritzades per un termini més curt i per un abast municipal. Entre aquestes destaca un projecte centrat a l'autopista C-32 quan passa per Mataró.

L'N-II suporta al seu pas pel Maresme un trànsit elevat, fonamentalment metropolità però també de llarg recorregut, i constitueix un punt negre de la xarxa estatal. Com que travessa les poblacions litorals de la comarca, els representa una important barrera física –especialment dramàtica al Baix Maresme, on separa els nuclis urbans de les platges–, a més d'una font de soroll i contaminació.

La publicació de l'estudi informatiu

El mes de gener el Ministeri de Foment (MIFO), a través del de Medi Ambient, va fer arribar als ajuntaments del Maresme l' "Estudi informatiu de la millora de la carretera Nacional II" a la comarca, del qual també van rebre còpia altres administracions superiors i una sèrie d'entitats ecologistes. L'origen del document és un encàrrec fet dos anys abans per la Direcció General de Carreteres (DGC) i constitueix la primera exploració per part del ministeri d'un traçat alternatiu per a la via que en permetria una possible transformació de l'actual, que és la segona més perillosa de l'Estat, en una via cívica.

Es tractava d'una proposta inicial que tenia per objectiu establir una base de discussió amb els consistoris afectats que permetés arribar a consensuar en el futur un projecte més concret. Partia del supòsit que l'N-II es trobava molt col·lapsada i que no admetia un desdoblament de traçat, fet pel qual només hi havia la possibilitat de traslladar-la tan a prop com fos possible de la C-32 per no malmetre més el territori. D'aquesta manera, la proposta descrivia una autovia de dues calçades de 7 m d'amplada i 50 km de longitud des de l'enllaç de la B-20 a Montgat (al quilòmetre 631,9) fins al tram Tordera-Fornells de la Selva, pendent d'executar (al quilòmetre 682). Entre Montgat i Pineda de Mar les calçades es plantejaven adjacents a l'autopista (a la manera de laterals), mentre que entre Pineda i Palafolls el document recollia quatre possibles alternatives:

1. Paral·lela a la C-32 en tot el tram.

2. Paral·lela a la C-32 fins a Palafolls, on es desviaria cap a la costa seguint el traçat de la carretera de Sant Genís de Palafolls (BV-5171), per connectar amb l'actual N-II a la riera de Palafolls, quan gairebé és a punt d'entrar a la comarca de la Selva (Autovia A-2 a la Selva Marítima [14]).

3. Semblant a l'anterior, però seguint la riera d'en Jordà, entre la C-32 i l'enllaç amb l'N-II.

4. Desviant-se cap al litoral en arribar a Pineda, abans de travessar la riera, per anar a buscar les zones més planes de la costa; abans de connectar amb l'N-II, la creuaria a Santa Susanna i també creuaria la carretera de Blanes a Malgrat (BV-6001) en aquest darrer municipi.

Les primeres propostes, per endinsar-se en una orografia accidentada, recomanarien la construcció d'alguns trams en túnel, mentre que l'última afectaria una àrea protegida pel Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC) [2005:128]. L'amplada de la franja de terreny afectada podria oscil·lar entre els 50 i els 300 m al llarg de la totalitat del trajecte. El cost estimat de l'obra seria de 200 MEUR.

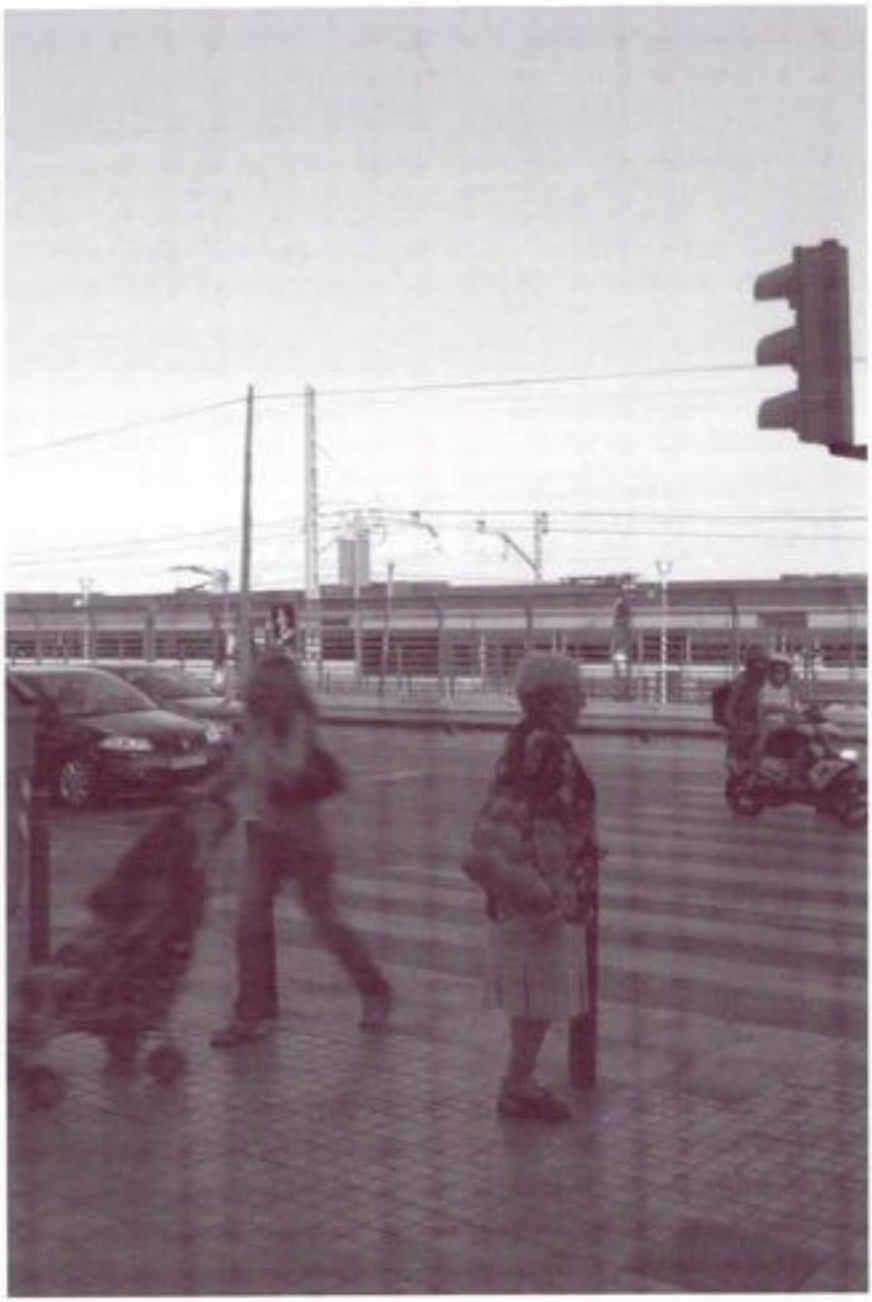
Les respostes dels alcaldes

Les primeres reaccions públiques a la recepció del document, per part del president del Consell Comarcal del Maresme (CCM) i alcalde de Vilassar de Mar, Pere Almera (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), van ser al mateix temps positives i prudents davant la previsible extensió en el temps i complexitat del procés. El trasllat de l'N-II i la seva reconversió en una via urbana estaven inclosos al Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) 2006-2026 [116] elaborat per la Generalitat, i el mateix MIFO reconeixia a l'estudi que a causa de la seva configuració i del trànsit que suportaven (superior als quaranta mil vehicles diaris), "allò que havien de ser passeigs marítims" s'havien convertit "en vies perilloses tant per als vianants com per als vehicles". Tanmateix, a mesura que es van donar a conèixer les opinions de representants polítics de diversos municipis, es va fer palès que la resposta de la comarca no seria unànime.

En trets generals, si bé els alcaldes dels municipis costaners del Baix Maresme s'hi van mostrar essencialment favorables (en l'esmentada línia del de Vilassar de Mar), els dels municipis situats al nord de la comarca com ara Calella i Santa Susanna van manifestar la seva preocupació per l'aparent falta de coneixement del territori per part dels redactors de la proposta; per la repercussió que aquesta hi podria tenir, "trinxant-lo" encara més, i per la incoherència i falta de coordinació entre les diferents administracions de què, en opinió d'alguns, era símptoma. Els edils dels pobles de l'interior del Baix Maresme –Alella, Teià, Premià de Dalt, Vilassar de Dalt i Argentona–, per la seva banda, no van trigar a mostrar-s'hi en contra, al·legant que la solució a l'actual conflictivitat de l'N-II havia de ser la gratuïtat de la C-32 i una aposta clara pel transport públic. De fet, van constituir un front comú per a frenar una proposta que consideraven agressiva i inadequada. Representants dels consistoris de Cabrils i Teià van aprofitar l'ocasió per reclamar la construcció d'una sortida de l'autopista als seus respectius municipis.

Presa de posició de partits i plataformes

A partir d'aquí, els partits van avançar vers la definició de postures comunes. A mitjan febrer, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) van expressar el seu rebuig al traçat alternatiu, apel·lant al consens en matèria de mobilitat i infraestructures assolit per tots els grups polítics del Consell Comarcal dos anys abans. En aquest sentit, es va fer una crida a no



Carretera N-II al Maresme a Premià de Mar davant de l'estació de Renfe. Foto: Marta Casas

obrir un nou debat que alentís el desenvolupament de les determinacions que en derivaven just quan, s'afirmava des d'ICV, "la Generalitat començava a considerar algunes de les propostes". El grup del Partit Popular (PP), al seu torn, va amenaçar d'abandonar la comissió de Mobilitat del Consell perquè encara no s'havia reunit per deliberar sobre el contingut de l'estudi ministerial, al temps que reclamava també la continuïtat de l'acció unitària.

Per la seva part, plataformes ciutadanes coincidents a l'hora de defensar la pacificació de l'N-II i suprimir el peatge de la C-32 emetien valoracions diferents davant del document. Així, si des de Masnou 21 es manifestava satisfacció al respecte i s'urgia a no perdre l'oportunitat "històrica" de tirar endavant una proposta "factible", des de Camí Ral (de Premià de Mar) es defensava que l'alternativa a la Nacional es trobava en l'autopista existent i que la comarca no es podia permetre la construcció dels laterals.

El complex avanç cap al consens

El 14 de maig Camí Ral, amb el suport de Masnou 21 i de tots els grups municipals de Premià de Mar, va convocar un tall de l'N-II al seu pas pel terme, emmarcat en un ritme de protestes cíviques motivades per les reivindicacions abans esmentades. L'acte es va desenvolupar en to festiu i sense incidents, amb la participació d'unes dues mil persones que reclamaren al llarg de tres hores "la recuperació de la façana marítima de la població". La plataforma masnovina va fer pública el mateix dia la seva intenció de protagonitzar un nou tall al terme vei per a de juliol (tall que, tot i no rebre el permís corresponent del Servei Català de Trànsit, rebria el suport del consistori i es va acabar fent amb un resultat similar a l'anterior).

La segona quinzena de maig els mitjans locals es feren ressò del malestar provocat entre la resta dels grups polítics del Consell Comarcal per una presa de posició del PSC en relació amb la mobilitat. El president de la comissió de Territori i Sostenibilitat, el socialista Josep Jo, va transmetre –i va voler que constés en acta– l'opinió del seu partit sobre les conclusions a què havia d'arribar un estudi sobre l'alternativa a l'N-II, l'encàrrec del qual (a Barcelona Regional –BR–) s'estava ratificant.[3] Si els socis de govern d'aquest partit (ERC i ICV) van coincidir a retreure-li el caràcter condicionant que les seves aportacions podien tenir de cara a l'elaboració de l'informe, els grups de l'oposició (Convergència i Unió –CiU– i PP) hi van reaccionar encara amb més rotunditat, i van lamentar tots dos el dany que infligien a l'esperit i l'acció de consens. Tot plegat, pocs dies després que des de la Generalitat es remarqués, en sintonia amb els treballs del Govern estatal, la prioritat de resoldre la qüestió.

A mitjan juny el delegat del Govern de l'Estat a Catalunya, Joan Rangel (PSC), es va reunir amb els membres de la Comissió de Mobilitat del Consell. En ocasió de la trobada va anunciar que el MIFO estava duent a terme l'estudi de diverses fórmules per millorar la circulació i pacificar l'N-II al seu pas pel Baix Maresme, amb la intenció de presentar-ne els resultats abans de la fi de l'any. Alhora, l'Estat continuava treballant al traçat de la futura variant de la carretera, que podia estar enllestida en un termini semblant. Per la seva banda, la comissió va demanar-li que "tingués en compte el territori" en relació amb tots els projectes que l'afectessin.

La perspectiva municipal

Paral·lelament al desenvolupament d'una resposta a escala comarcal i a mitjà termini, alguns ajuntaments avançarien durant el que restava d'any reclamacions i/o accions a escala municipal i a més curt termini. Així, a final de febrer la premsa referiria com Fomento es disposava a rehabilitar el ferm de l'N-II al seu pas per Montgat, amb l'inici d'obres previst per a final d'any, mentre que l'Ajuntament treballava amb l'objectiu d'arrencar a la primera meitat del 2007 les tasques de transformació d'aquest tram en via urbana. De fet, el ministeri ja

havia subhastat les obres de millora del paviment de la carretera des d'aquest municipi fins al d'Arenys de Mar, amb l'objectiu d'augmentar la seguretat viària i la comoditat dels usuaris. Si no hi havia canvis, però, els veïns de Montgat veurien el mateix ferm aixecat dues vegades en pocs mesos.

El projecte del consistori preveia la construcció de fins a quatre rotondes i l'eliminació d'un carril en alguns dels trams, fins a deixar-ne un de sol en cada sentit. La finalitat era reduir el volum de trànsit a l'interior del municipi, canalitzant el de pas per al tram gratuït de la C-32, i guanyar així espai per als vianants. Les obres serien adjudicades al novembre.

Vilassar de Dalt proposava per la seva part una connexió directa amb l'N-II (en el seu traçat vigent) mitjançant la construcció d'un nou vial que anés des del Mercat de la Flor de Vilassar de Mar fins als principals polígons industrials del municipi de dalt, especialment el de Vallmorena. Amb això s'hauria d'evitar que els vehicles amb origen o destí a la població haguessin de passar per Premià de Dalt o per la carretera de Cabrils, i també les cues que s'hi produeixen. L'Ajuntament també va veure progressar la resposta a la seva demanda de reestructuració de la sortida de la C-32 al terme, amb la publicació de l'estudi informació corresponent al mes de juny.

L'autopista C-32 a Mataró

Tanmateix, el projecte que més atenció va atraure va ser el dirigit a la millora de la mobilitat de l'autopista C-32 al seu pas per la capital comarcal, Mataró. Aquest plantejava la construcció de dues calçades laterals paral·leles des de la connexió amb l'autopista de Granollers, C-60, fins a l'enllaç amb l'N-II, és a dir, al llarg d'aproximadament 5 km. Amb un cost de 61 MEUR a finançar pel MFO i un termini d'execució de cinc anys, preveia també la construcció de nous accessos per a compensar el desequilibri entre les quatre sortides en direcció a Girona i les dues a Barcelona existents a la ciutat (quan un 80% dels desplaçaments eren cap a l'àrea metropolitana). El secretari de Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Manel Nadal, va voler deixar clar que es tractava d'una solució "exclusiva per a Mataró", no necessàriament bona per a la resta de la comarca.

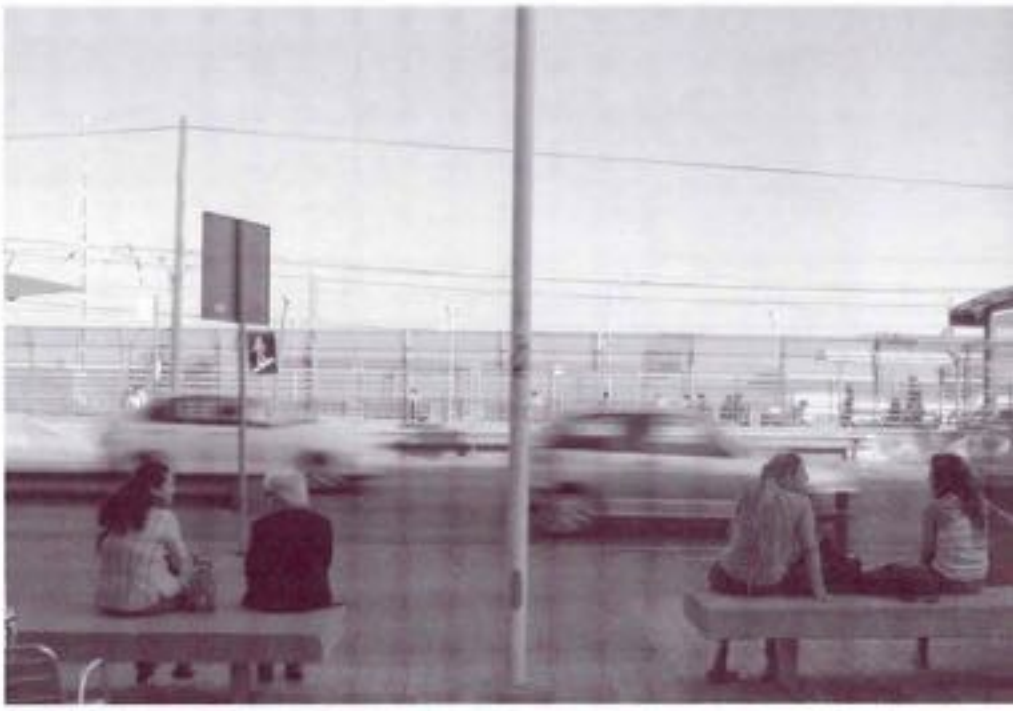


Foto: Marta Casas

Quan se'n va anunciar la construcció a mitjan mes de febrer, l'estudi informatiu i d'impacte ambiental es féu públic a la darreria de març. Durant els mesos de maig, juny i juliol, però, la premsa reflectia l'oposició al projecte per part de certs representants polítics (d'ICV, concretament) en considerar-la agressiva amb el territori i inadequada com a solució als problemes reals de mobilitat. La pagesia la criticava per l'afectació que representaria per a les explotacions agrícoles, i els veïns, a través de la Federació d'Associacions de Veïns de Mataró (FAVM), en demanaven un debat més profund i sensible al conjunt dels sectors socials i econòmics locals. La proposta de la Generalitat, que també tenia el vist-i-plau estatal, també fou objecte d'una dotzena d'esmenes per part de l'Ajuntament.

PJL

Més informació

www.maresme2015.net
www.pccamital.org

1 L'opinió en qüestió era que el document havia de dibuixar una via capaç d'absorbir els vehicles que deixessin de circular pel traçat vigent de la carretera i d'acompanyar el creixement de la comarca, garantint també la connexió entre els pobles de dalt i de baix, les mesures de protecció ambiental i la potenciació del transport urbà.

31 CATÀLEGS DE PAISATGE DE CATALUNYA



Els catàlegs de paisatge són els instruments bàsics d'intervenció que preveu la Llei 8/2005, de protecció, gestió i ordenació del paisatge per a determinar la tipologia dels paisatges de Catalunya, els seus valors i estat de conservació, i també els objectius de qualitat paisatgística i les propostes per assolir-los. El mes de juliol de 2005, l'Observatori del Paisatge engega l'elaboració dels catàlegs de paisatge de les Terres de Lleida i del Camp de Tarragona, lliurats el 31 d'octubre de 2006.

Antecedents | 2004:104 i 112, 2005:92

Els catàlegs de paisatge són els instruments bàsics d'intervenció que preveu la Llei 8/2005, de protecció, gestió i ordenació del paisatge. Es tracta d'uns documents tècnics que determinen la tipologia dels paisatges de Catalunya, els seus valors i estat de conservació, els objectius de qualitat paisatgística que han de complir i les propostes per assolir-los. Aquests objectius paisatgístics s'integraran en el planejament territorial de Catalunya i en les polítiques sectorials a través de les directrius de paisatge. Els catàlegs de paisatge també són especialment útils per a la sensibilització ciutadana relacionada amb el paisatge o per a la definició de polítiques i estratègies sectorials encaminades a un desenvolupament sostenible del territori.

La Llei va assignar l'elaboració dels set catàlegs corresponents als àmbits territorials d'aplicació dels plans territorials parcials al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). Al seu torn, aquest Departament en va encarregar l'elaboració a l'Observatori del Paisatge [2004:112] de Catalunya, constituït l'octubre de 2004, del qual va ser nomenat director el catedràtic de geografia humana de la Universitat de Girona (UdG), Joan Nogué.

El mes de juliol de 2005, l'Observatori del Paisatge va engegar els catàlegs de paisatge corresponents al Camp de Tarragona i les Terres de Lleida, que van ser enllestits a final d'octubre de 2006. Per dur-los a terme, l'Observatori va establir convenis amb grups de recerca de les universitats catalanes, els quals van formar equips de treball interdisciplinaris constituïts per especialistes en els àmbits de l'anàlisi del paisatge, la planificació, la participació i la comunicació.

Com es fa un catàleg de paisatge

Al prototipus del catàleg de paisatge, s'estableix un marc conceptual, metodològic i procedimental bàsic per a l'elaboració dels set catàlegs d'una manera coherent i coordinada. Aquest document, elaborat per l'Observatori del Paisatge durant el primer semestre de 2005, es va fer arribar a més de setanta institucions, grups de recerca i experts en paisatge per tal que el consideressin i se n'obtingués el màxim consens sobre els continguts, abans d'encarregar-lo formalment als equips de treball que l'haurien d'aplicar.

Segons el prototipus, el procediment per a elaborar els catàlegs de paisatge es divideix en cinc fases: a la primera fase (d'identificació i caracterització) s'identifiquen unitats de paisatge, és a dir, àrees del territori que tenen un caràcter semblant, i se'n tenen en consideració tant els elements naturals, culturals i visuals que configuren el paisatge, com els més perceptius i simbòlics. Una vegada identificades les unitats, es cartografien i se'n descriu el caràcter per mitjà de l'estudi de l'evolució històrica que han fet, dels valors ecològics, històrics, estètics o simbòlics, i de la consideració de les dinàmiques i els impactes presents. La segona fase és d'avaluació del paisatge, i consisteix a estudiar en clau de sostenibilitat les debilitats, amenaces, fortaleses i oportunitats per a protegir, gestionar i ordenar el paisatge.

Posteriorment segueix la fase de definició dels objectius de qualitat paisatgística, que recull les aspiracions de la col·lectivitat pel que fa al paisatge del seu entorn, després de conèixer-ne l'estat, els valors i els riscos, tant per a l'àmbit territorial com per a cada unitat de paisatge. En la definició dels objectius de qualitat, la participació assoleix un paper rellevant. A la quarta fase es concreten, per a cada àmbit territorial i per a cada unitat de paisatge, propostes de criteris i accions específiques que caldria promoure des de les administracions per tal d'assolir els objectius de qualitat paisatgística. Tal com estableix la Llei de paisatge, un cop el catàleg ha estat aprovat pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques, aquest Departament ha de transformar aquestes propostes en directrius de paisatge, amb la col·laboració de l'Observatori del Paisatge.

Finalment, l'última fase comprèn la definició d'una graella d'indicadors de paisatge, de caràcter ambiental, cultural i social. Aquests indicadors s'hauran de formular a partir dels objectius de qualitat paisatgística, amb l'objectiu de fer un seguiment de l'estat del paisatge a Catalunya i de la seva evolució en el marc d'un desenvolupament sostenible.

Els primers catàlegs de paisatge de Catalunya

El catàleg de paisatge de les Terres de Lleida va ser elaborat per equips professionals de la Universitat de Lleida (UdL) i la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), sota la coordinació i supervisió de l'Observatori del Paisatge. El document identifica i caracteritza vint-i-dues unitats de paisatge, i fa un èmfasi especial dels valors naturals, històrics, religiosos, socials, productius, simbòlics i identitaris de cadascuna. Entre aquests valors, destaquen els fons escènics constituïts per les cingleres del Montsec, el conjunt de tossals repartits per tota la plana agrícola lleidatana, els perfils encimbellats d'algunes poblacions, la xarxa de banquetes arbrades associades als



Prototipus de Catàleg. Font: Observatori del Paisatge



Paisatge periurbà al Prat de Llobregat. Foto: Àlex Tarroja

canals de reg històrics i l'arquitectura de pedra seca, caracteritzada per bancals i cabanes de volta. Aquesta caracterització va servir per a definir els vint-i-un objectius de qualitat paisatgística per a totes les Terres de Lleida, i per a establir diversos criteris i accions que permetessin contribuir a l'assoliment d'aquests objectius. Una de les accions més rellevants que proposa el catàleg és la creació del Parc Fluvial del Segre, que tindria com a àmbit les dues ribes del riu, des del Partidor de Balaguer fins a l'aiguabarreig amb l'Ebre, i, d'altra banda, les ribes del riu Noguera Ribagorçana, des d'Andani fins a l'aiguabarreig amb el Segre, al terme de Corbins.

El catàleg de paisatge del Camp Tarragona, elaborat per la Universitat Rovira i Virgili (URV) i la UdG, identifica vint-i-nou unitats de paisatge, amb un ventall ampli de valors: el monestir de Poblet, el paisatge lligat a la tradició vitivinícola del Priorat o la serra del Montsant, un referent visual i identitari per a gran part de la població i també els encara extensos camps d'avellaners de la plana. Entre els objectius de qualitat paisatgística, criteris i accions establertes, destacaven el tractament especial que s'atorga al paisatge del garrofer, per la importància històrica que té, perquè és un factor identitari del Camp de Tarragona i perquè alhora potencia la dignificació de determinats polígons industrials entre Reus i Tarragona.

D'altra banda, a final de maig es va iniciar l'elaboració dels corresponents catàlegs de les Comarques de Girona i l'Alt Pirineu i Aran, mentre que el de les Terres de l'Ebre es va començar un mes més tard. Tots tres catàlegs haurien d'estar enllestits per a final de 2007.

La participació pública en l'elaboració dels catàlegs

Els catàlegs de paisatge integren la consulta pública com una eina per a la implicació i la responsabilitat conjunta de la societat en la gestió i planificació del seu paisatge. El procés de consulta pública fa èmfasi en la valoració i percepció que té la gent del paisatge, especialment dels aspectes intangibles, i en la consideració de les seves amenaces i oportunitats.

La consulta pública per a l'elaboració dels dos primers catàlegs es va fer a dos nivells: d'una banda, es van entrevistar, en cada catàleg de paisatge, uns vint-i-cinc col·lectius i entitats del territori, com ara cambres de comerç, consells reguladors de les denominacions d'origen, sindicats o grups conservacionistes. De l'altra, el mes de maig es va engegar un procés de consulta pública a través d'internet, que va durar fins al 10 de juny de 2006. A la consulta es podien introduir opinions i propostes sobre els estats de conservació de les diferents unitats de paisatge, identificar-ne els valors més destacables i realitzar propostes per al futur.

JRL-X3EA

Més informació

www.catpaisatge.net

32 CENTRAL EÒLICA DE PONTONS (ALT PENEDÈS)



A la plana Matania, al municipi de Pontons (Alt Penedès), l'alcalde i el seu equip de govern estudien la possibilitat de construir-hi un parc eòlic. Aquesta proposta únicament té el suport dels regidors del Partit Popular, que és qui governa a l'Ajuntament. La resta de formacions polítiques locals no hi estan del tot d'acord, mentre que el col·lectiu ecologista Bosc Verd considera incongruent voler instal·lar un parc eòlic en una zona forestal, rica en grans rapinyaires i mamífers carnívors, la protecció de la qual ha estat aconsellada en diferents estudis i delimitada en algunes propostes de planificació.

El municipi de Pontons (25,9 km²) es troba situat a la part nord-occidental de la comarca de l'Alt Penedès. Pontons està ubicat al límit oriental de la serralada Prelitoral, als peus de les serres d'Ancosa i Montagut, on neixen nombroses rieres, entre les quals destaca la de Pontons. La carretera local BV-2122 l'uneix amb Sant Martí Sarroca, mentre que la BV-2441 l'enllaça amb la comarca de l'Alt Camp. Pontons és un municipi essencialment agrari, amb algunes urbanitzacions disperses pel terme municipal que, a l'estiu, fan augmentar la població municipal (408 habitants censats el 2006) fins a gairebé el miler de persones.

Els tràmits del projecte del parc eòlic de Pontons van començar el maig de 2005, quan l'Ajuntament va concedir una llicència d'obres a l'empresa Meteosim perquè instal·lés un mesurador de vent en una zona forestal protegida per les Normes subsidiàries vigents, de la qual es va haver de talar 1 ha. El mesurador es va col·locar a l'entrada de la urbanització la Ponderosa, prop del puig de les Solanes, tot i que el parc eòlic s'hauria de construir a la plana Matania, que s'estén entre el coll de la Sabata (carretera BV-2441) i el límit comarcal.

La tardor d'aquell any, l'Ajuntament va signar un conveni amb l'empresa Establecimientos Industriales, SL (Eissl). Aquesta empresa havia de ser la responsable de construir i explotar el parc eòlic, tot i que en el conveni encara no hi constava ni la dimensió, ni la situació, ni el projecte tècnic, ni l'estudi d'impacte ambiental. Al desembre, el ple municipal va aprovar inicialment la modificació de les Normes subsidiàries per tal de canviar la qualificació de protecció de la zona forestal i poder permetre-hi la instal·lació del futur parc eòlic.

El projecte del parc eòlic de la plana Matania

A mitjan mes de maig de l'any 2006, l'alcalde de Pontons, Lluís Caldentey i Querol, del Partit Popular (PP), va explicar el projecte del parc eòlic en una reunió veïnal al centre cívic local. Si bé el motiu de la reunió era explicar públicament la modificació de les normes subsidiàries i la seva repercussió, la quinzena d'assistents va centrar les seves demandes i interès a conèixer el projecte de parc eòlic. Davant la insistència dels reunits, l'alcalde va avançar algun dels trets del projecte amb el benentès que encara no estava del tot definit. D'una banda, l'empresa que l'estava projectant estava pendent dels resultats del mesurador de vents per acabar de definir la potència del parc eòlic i, de l'altra, l'Ajuntament estava negociant amb els departaments de la Generalitat amb responsabilitat per autoritzar-lo, és a dir, amb Treball, Indústria i Energia, per a fer el desplegament del parc; amb Política Territorial i Obres Públiques per als canvis urbanístics, i amb Medi Ambient, pel que fa al tema de les proteccions dels espais naturals afectats.

El parc eòlic estaria format per, com a màxim, una quarantena d'aerogeneradors que s'ubicarien a la plana Matania, tindrien una potència de 78 MW i ocuparien una extensió de 445 ha. Per a evacuar l'energia produïda s'hauria de crear una línia de conducció elèctrica que travessaria algunes zones boscoses fins a dues noves centrals transformadores de mitja tensió. El parc eòlic s'ubicaria en uns terrenys privats, els propietaris dels quals rebrien un cànon anual en concepte de lloguer.

Segons l'alcalde, els departaments de la Generalitat es mostraven receptius al projecte. El Departament de Medi Ambient havia animat l'Ajuntament a estudiar la possibilitat de convertir en tallafocs els camins que s'haurien d'obrir per a la construcció del parc eòlic, mentre que Política Territorial havia aconsellat la reducció del nombre d'aerogeneradors a un màxim de trenta-cinc per evitar que se n'hagués d'instal·lar en una zona protegida que no havia estat objecte de canvi urbanístic.

L'alcalde va defensar el projecte perquè a parer seu era una font complementària d'ingressos que permetria doblar el pressupost anual municipal. Segons els càlculs efectuats, l'Ajuntament podria disposar d'entre 200.000 i 400.000 € anuals, que completarien els 200.000 € del seu pressupost, i que podrien disposar-se per a noves inversions en equipaments municipals o per a millorar l'estat de les urbanitzacions.

Només el Partit Popular municipal dóna suport al projecte eòlic

Per tal de possibilitar la construcció del parc eòlic, l'Ajuntament va continuar els tràmits per poder aprovar provisionalment el canvi de qualificació de les Normes Subsidiàries. El mes de juny, els vots dels regidors populars van ser els únics favorables a aquest canvi, ja que els representants del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) es van abstenir i els de Convergència i Unió (CiU) no van assistir al ple.

Per tal de possibilitar la construcció del parc eòlic, l'Ajuntament va continuar els tràmits per poder aprovar provisionalment el canvi de qualificació de les Normes subsidiàries en el ple del mes de juny. L'aprovació provisional del canvi d'ús només va rebre el suport dels regidors populars, ja que els representants del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) es van abstenir i els de Convergència i Unió (CiU) no van assistir al ple.

Els representants municipals del PSC no s'oposaven frontalment al projecte, i bàsicament demanaven la reducció d'aerogeneradors i que el parc es fes en terrenys municipals. En canvi, el grup de CiU s'hi oposava més directament i algunes accions en contra del parc, com la recollida de signatures, les va organitzar

amb el col·lectiu ecologista Bosc Verd. Els arguments contraris d'ambdues associacions se centraven en els efectes sobre el paisatge, l'afectació de la fauna (es l'hàbitat d'aus rapinyaires) o el trencament d'un connector entre els espais naturals de les serres d'Ancosa-Montagut i el Montmell, entre altres.

Cal afegir que l'agost de 2006, Bosc Verd va fer públic un comunicat on denunciava l'actitud del Consell Comarcal de l'Alt Penedès per no defensar un espai, la plana Matania, integrada en el conjunt de les planes de Pontons, la possible preservació de les quals havia estat reconeguda pel mateix Consell. La proposta per a la seva protecció ja constava en un estudi elaborat el 1999 pel Consell Consultiu de Medi Ambient del mateix Consell Comarcal: l'any 2005 es va presentar com a proposta per a l'ampliació de la XARXA NATURA 2000 [199] i també es va delimitar com una zona d'especial interès connector entre els espais naturals PEIN d'Ancosa-Montagut i Montmell en el PLA DIRECTOR DE L'ALT PENEDÈS [119] que, l'any 2006, estava en fase d'informació pública.

Tot i les diferents propostes de protecció que podrien afectar la plana Matania per la riquesa de les seves masses forestals i la presència de rapinyaires, l'alcalde de Pontons va declarar l'octubre de 2006 que "confiava" a poder atorgar les llicències per poder començar la construcció del parc eòlic abans d'acabar el seu mandat.

ESR

33 CENTRAL EÒLICA MARÍTIMA DEL DELTA DE L'EBRE



En el debat actual de la sostenibilitat, les terres del delta de l'Ebre mostren els diversos punts de vista sobre les energies netes. Amb importants projectes, es busca impulsar l'energia eòlica al mar. Indústria ha avançat en una proposta sobre la regulació de parcs eòlics marins. La participació de nombrosos col·lectius i grups polítics expressen aquestes contradictòries propostes de futur. Un dels temes polèmics és la compatibilitat entre àrees de protecció i activitat eòlica, especialment en l'ampliació de la Xarxa Natura 2000.

Antecedents | 2004:50; 2005:33

La central eòlica al sud del delta de l'Ebre, en debat des de 2004, se situaria entre la platja de l'Alfacada i la punta de la Banya, davant dels termes municipals de Sant Carles de la Ràpita, Sant Jaume d'Enveja i Amposta. La potència instal·lada prevista seria de 432 MW, 3 MW per cada un dels cent quaranta-quatre aerogeneradors, els quals tindrien una alçada de 125 m i anirien instal·lats a una profunditat de 20 m i en una distància de la costa que oscil·laria entre 5 i 7 km, ocupant una franja lineal de 15 km. La inversió prevista per l'empresa Capital Energy SL era de 530 MEUR.

Context de l'energia eòlica marítima a Europa i Catalunya.

A través del PLA D'ENERGIA [2005:120], Catalunya tenia previst aconseguir una potència eòlica de 3000 MW per a l'any 2010. Durant el 2006 la Generalitat va autoritzar la instal·lació de trenta-cinc parcs eòlics, que es van sumar als vuit en funcionament i als dos en construcció, entre els quals es van estudiar les propostes de parcs marins al delta de l'Ebre (Montsià).

A favor del desplegament de l'energia eòlica marina, Greenpeace i Ecologistes en Acció van presentar detalls dels avantatges. Segons la seva opinió, la producció d'energia al mar resulta un 70% més gran que a terra a causa de la velocitat del vent, que és un 20% superior, i la vida útil dels aerogeneradores podria ser del doble. Per mitjà d'un informe, la Universitat Pontificia de Comillas va subratllar que "disposant de l'energia eòlica marina es cobriria el 119,3% de tota la demanda elèctrica peninsular a mitjan segle"

Nou països europeus disposen d'instal·lacions eòliques al mar, per bé que, en el context espanyol, encara no hi ha un marc regulador. El Ministeri d'Indústria va estudiar un decret per a regular els parcs marins segons el qual s'impedeix la dispersió de molins eòlics al mar. La nova norma proposava tenir una densitat mínima de potència instal·lada de 10 MW per quilòmetre quadrat, fet que significa la instal·lació de dos o tres molins en aquesta superfície.

Molinets a la mar de l'Ebre

Marçal Lladó, a lamalla.net, resumeix en poques paraules el debat suscitat a les terres de l'Ebre "energia neta o un paisatge immaculat? " dut a terme pels partits polítics, entitats locals i ecologistes.

Aquest va generar un debat encès fora i dins de la coalició tripartida del govern. Així, al febrer, el conseller d'Indústria Josep Maria Rañe (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va afirmar que era partidari de no posar límits a la implantació de centrals eòliques i va rebutjar el concepte de massificació. D'acord amb Indústria, Ramon Luque (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV) director general de Medi Natural, va expressar que l'energia eòlica pot ser compatible amb Xarxa Natura 2000. El delegat del Govern a les terres de l'Ebre, Lluís Salvador (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va replicar el conseller Rañé i va considerar injust "carregar l'Ebre amb un 60% dels parcs eòlics del país, quan tot just representen un 2,5% de la població de Catalunya".

El març de 2006 ERC va presentar a la Comissió d'Indústria del Congrés de Diputats una proposta per a desautoritzar el projecte eòlic marí al delta de l'Ebre, reclamant el traspàs a les comunitats autònomes de les competències sobre implantació d'energia eòlica marina. El projecte va ser rebutjat pel PSOE i el PP.

Responent a la polèmica generada per Jordi Cañas, director general de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat, en el marc del congrés Delta+10 a Deltebre, partidari de la instal·lació del parc, Jaume Forcadell, president d'ICV a les Terres de l'Ebre, hi va expressar la seva posició contrària a la construcció: "el delta de l'Ebre no és una ubicació idònia per a instal·lacions d'aquestes característiques, atesa la vulnerabilitat del sistema deltaic i la seva diversitat faunística".

Mobilització de la gent de les Terres de l'Ebre

A l'abril, la Coordinadora en Defensa del Territori contra la Massificació Eòlica, integrada per les plataformes de Terra Alta i Salvem la Mar de l'Ebre, van convocar el divendres sant una concentració festiva a Gandesa amb caràcter informatiu sobre diferents projectes eòlics i línies d'evacuació de l'energia. El dia del medi ambient, el 5 de juny, es va realitzar una protesta contra els parcs eòlics davant la delegació de l'Ebre de Medi Ambient. La Plataforma Rapitence Salvem la Mar de l'Ebre ha recollit en diverses campanyes fins a l'abril unes set mil firmes en contra del macroparc.

L'ampliació de la Xarxa Natura 2000, oportunitat de consens

El dia 5 de setembre el Govern català va aprovar definitivament la proposta d'ampliació de XARXA NATURA 2000 [199] eixamplant la protecció de la costa al Parc Natural Delta de l'Ebre i dificultant la instal·lació del parc eòlic davant Sant Carles de la Ràpita. Des de la polèmica proposta inicial, compatible amb la instal·lació del parc eòlic, van sorgir diverses reivindicacions i intensos processos de participació ciutadana.

La proposta del Govern per a l'ampliació de la Xarxa Natura 2000, segons la presentació de l'abril de 2006 del conseller de Medi Ambient i Agricultura, Salvador Milà i Antoni Siurana respectivament, era compatible amb el projecte de Capital Energy OffShore. La proposta de protecció s'estenia al mar fins a 20 m de profunditat, a la plataforma deltaica, excepte a la zona on aniria el parc eòlic. L'Ajuntament d'Amposta, entre altres, hi va presentar al·legacions. Plataforma Salvem la Mar de



La barra del Trabucador, a la imatge, se situaria entre 5 i 7 quilòmetres del parc eòlic. Foto: Miguel Ángel Bartorila

l'Ebre també hi va presentar al·legacions en contra i les va avalar amb cinc mil firmes. Carles Carbonera de l'entitat ecologista SEO/Birdlife ha manifestat "que aquesta central eòlica, si es fa, serà una autèntica trinxadora d'aus". La Confraria de Pescadors de Sant Carles de la Ràpita va entendre que perjudicaria la pesca de llagostí. El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) rectificà la proposta inicial i estudià incloure les propostes sobre la franja marina. En la decisió final va prevaler la voluntat d'aconseguir el màxim consens.

A final d'any, al delta de l'Ebre no hi havia cap parc eòlic en procés d'autorització. Per al 2007 no es preveien avenços, excepte la revisió de la proposta a les adequacions a les normatives europees, a causa del marc legal de nova àrea de protecció.

Central eòlica marítima de l'Ametlla de Mar

El parc eòlic promogut per l'empresa Explotaciones Ecológicas del Viento S.L., que preveia la instal·lació de divuit aerogeneradors de 80 m d'alçada a la costa de l'Ametlla de Mar, va ser rebutjat en diverses instàncies. A causa de l'admissió del tràmit de sol·licitud per part de la Direcció General de Costes del Ministeri de Medi Ambient, es va desenvolupar una assemblea de veïns al maig per debatre el projecte. En aquest cas, per part d'Ecologistes en Acció van sorgir crítiques desfavorables. L'Ajuntament, la Confraria de Pescadors i la Cala Fòrum van acordar per unanimitat la creació d'una comissió per evitar l'esmentada construcció. Segons l'alcalde, Andreu Martí (CiU): "Pensem que no és només un atemptat al món socioeconòmic i al món de la pesca i el turisme, sinó que a més recordem que en aquestes terres ja contribuïm de manera important al tema energètic".

El Consell Comarcal de Baix Ebre, al juny, va aprovar una moció que rebutja el parc eòlic marí, projectat a 500 m de les cales de l'Ametlla de Mar. La iniciativa va ser subscrita per tots els partits representats (Convergència i Unió -CiU-), Partit Popular (PP), ERC, Federació d'Independents de Catalunya (FIC) i Partit Socialista de Catalunya (PSC). Així mateix, Capitania Marítima de Tarragona va emetre un informe desfavorable, argumentant especialment l'afectació que tindria sobre l'activitat pesquera. A l'octubre la Comissió de Treball creada per a rebutjar el parc eòlic estudiava la possibilitat de sol·licitar-ne la caducitat i arxivar l'expedient.

MABG

Més informació

delta.deisidno.com
ecologistesenaccio-cat.pangea.org
www.capitalenergy.es
www.seo.org

34 CENTRAL INTEGRAL DE MERCADERIES (CIM) DEL PENEDÈS

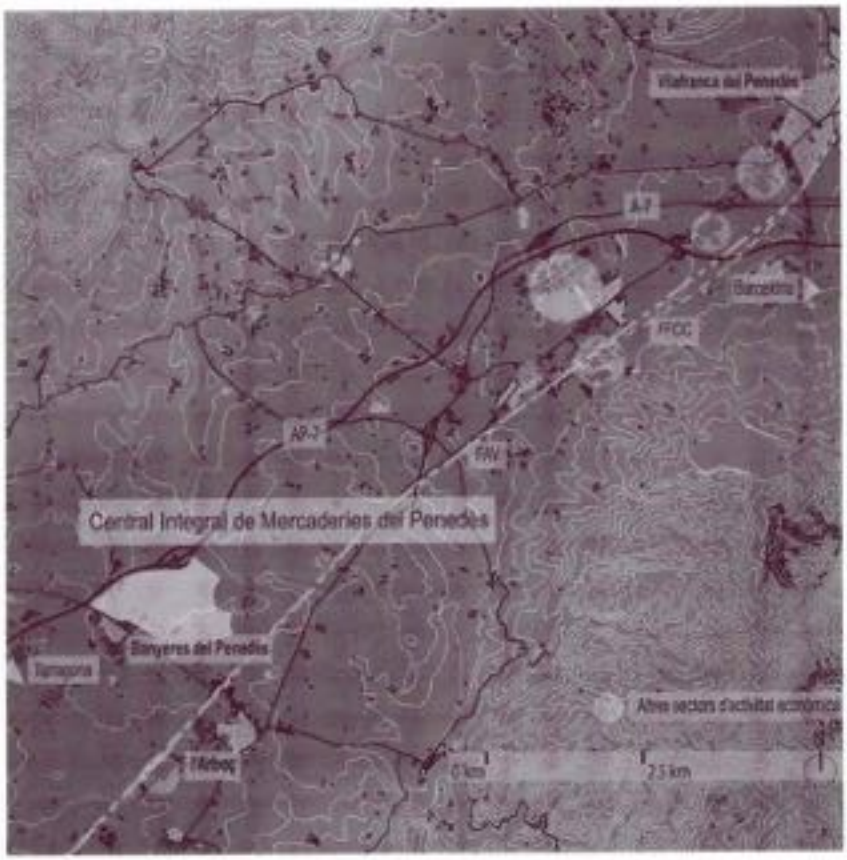


La idea de construir una plataforma logística a la comarca del Baix Penedès es remunta a l'any 2003, però és el 2006 quan el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) finalment presenta als diferents ajuntaments afectats una proposta d'implantació d'una central logística. Les reaccions no es fan esperar i tant els ajuntaments com el veïnat hi prenen posicions a favor o en contra. La Plataforma "no fem el CIM" inicia un període de mobilitzacions a fi d'aconseguir que no s'executi el nou projecte que es coneix amb el nom de LOGIS Penedès.

La comarca del Baix Penedès està situada a la plana del corredor prelitoral, entre les comarques del Garraf, l'Alt Penedès, l'Alt Camp i el Tarragonès. La proximitat de grans infraestructures com ara el PORT DE BARCELONA [154] i TARRAGONA [155] i les bones connexions ferroviàries (línia Barcelona-Tarragona i el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [63-64]) i viàries (l'autovia A-7, l'autopista AP-7 o la carretera nacional N-340) fan que aquesta comarca sigui una zona estratègica per al desenvolupament logístic.

Aquest és un dels principals motius pels quals durant el 2003, durant l'últim govern de Convergència i Unió (CiU) a la Generalitat, es va iniciar el projecte de construcció d'una central integral de mercaderies (CIM) al Baix Penedès. Concretament es va seleccionar una zona entre els termes municipals de l'Arboç, Sant Jaume dels Domenys i Banyeres del Penedès, molt a prop de la comarca de l'Alt Penedès. Durant aquest any, l'empresa pública Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques SA (CIMALSA) es va encarregar d'anar adquirint terrenys.

Dos esdeveniments marquen el final d'aquest any per al desenvolupament del projecte. D'una banda, la creació de la Plataforma "no fem el CIM" que reivindicava l'anul·lació del projecte i la preservació del Penedès. De l'altra, la constitució d'un nou govern a la Generalitat format per una coalició entre el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Iniciativa per Catalunya-Verds i Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) que donava esperances a la Plataforma que s'anulés el projecte.



Les expectatives es van fer realitat a començament de 2004 quan el nou executiu va paralitzar el projecte. El considerava com una agressió al medi i donava la raó a la forta oposició que s'havia generat a la comarca. A més a més, la manca de capacitat econòmica de l'empresa CIMALSA feia pràcticament impossible assumir el projecte en aquell moment.

Però un any més tard, es va engegar un altre cop. El març de 2005, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va licitar un contracte per a elaborar uns estudis previs per a la implantació d'una plataforma logística al Penedès. Al desembre, el DPTOP va presentar el PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) 2006-2026 [116] dins del qual es feia referència a la plataforma logística del Penedès com una de les infraestructures estratègiques cabdals per al desenvolupament del sistema logístic de Catalunya. S'assenyalava que aquest havia de ser un centre de distribució de les mercaderies procedents dels ports de Barcelona i Tarragona, les quals hi arribarien per mitjà de la via ferria general i del ferrocarril del CORREDOR DEL MEDITERRANI [71]. S'establien, així, les bases per a crear un centre logístic intermodal que tenia com a principals objectius integrar el sistema de transport, racionalitzar la implantació de l'activitat logística al territori i generar un desenvolupament sostenible.

Les CIM a Catalunya

El projecte de construcció de la CIM Penedès s'emmarcava dins d'una estratègia global d'ordenar i desenvolupar l'activitat logística a Catalunya. Cal remarcar que aquesta activitat engloba diverses funcions vinculades a la gestió de certes mercaderies que produeixen les empreses i que requereixen tasques de manipulació, assemblatge de components, empaquetat, control de qualitat, gestió de cade-

nes logístiques, d'estocs, serveis comercials, entre altres.

El febrer d'aquest any es van fer públics els resultats d'un estudi realitzat per l'Institut d'Estudis Metropolitans i Regionals de Barcelona (IEMRB) i encarregat pel DPTOP. Aquest analitzava l'impacte econòmic de les plataformes logístiques en funcionament i d'aquelles que estaven en procés de construcció. L'estudi assenyalava que totes aquestes plataformes contribuirien a crear en els propers anys tretze mil llocs de treball i que generarien un impacte econòmic aproximat de 471,8 MEUR.

Pel que fa a les centrals en funcionament, la plataforma més consolidada era la CIM Vallès que es va obrir el 1998 al terme municipal de Santa Perpètua de la Mogoda. L'estudi indicava que els llocs de feina que havia generat suposaven el 15% de l'ocupació total del municipi. D'altra banda, la CIM Lleida (2003) es trobava en fase de consolidació i tenia vint-i-nou empreses implantades.

Respecte a les plataformes logístiques en procés de desenvolupament, l'estudi remarcava que les dues plataformes ubicades a les comarques gironines crearien tres mil cinccents lloc de treball. Pel que fa a la central LOGIS Empordà, se situava al municipi del Far de l'Empordà i tenia una superfície de 73 ha, un terç de les quals ja estava reservat a set empreses que havien signat un acord amb CIMALSA.

La CIM Selva de Mar estava ubicada entre els municipis de Vilobí d'Onyar i Riudellots de la Selva, al costat de l'Aeroport de Girona-Costa Brava [7]. A començament d'any, l'empresa DHL Express Iberia feia públic que s'instal·laria en una parcel·la d'aquella CIM. Al novembre es va posar en marxa aquesta iniciativa amb la constitució de la superacomunitat de propietaris. Dins del CIM, a la zona terciària, es preveia construir igualment el Parc Aeroportuari i Logístic de Girona que inclouria diversos serveis per a les empreses logístiques.

Altres centrals en construcció eren la CIM el Camp i LOGIS Bages. Respecte a la primera, se situava a la Canonja, terme municipal situat entre Reus i Tarragona. Al juny va finalitzar la primera fase de construcció que aglutinava 42 ha (sector oest) de les 87 ha previstes. Al setembre la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) accedia a la modificació del Pla parcial del CIM. Aquesta havia estat una petició dels ajuntaments de Reus i Tarragona per tal de construir un edifici



Pancarta contra la CIM del Penedès. Foto: Marta Casas

hoteler i d'oficines de set plantes. Segons l'estudi, entre el 2008 i 2010 la central estaria en ple rendiment.

El centre de distribució LOGIS Bages se situava al polígon dels plans de la Sala a Sallent [2005:46]. Aquest centre és el fruit de la col·laboració de CIMALSA amb l'Institut Català del Sòl (Incasol) i es desenvolupa gràcies a un acord entre la iniciativa pública i privada, és a dir, entre l'empresa CIMALSA i Copefil Group. Es preveia que estaria enllestida per al primer semestre de 2007.

La nova proposta de plataforma logística al Baix Penedès

A final de juliol el DPTOP va presentar la proposta de plataforma logística anomenada LOGIS Penedès. Aquesta derivava de l'estudi de viabilitat i redimensionament de la plataforma logística que havia portat a terme CIMALSA. Amb aquesta nova proposta s'intentava buscar el màxim de consens possible amb els ens locals i s'intentava posar en relleu les diferències substancials entre aquesta última proposta i la inicial.

Respecte a la superfície total de la central logística, es passava de 200 ha a 185. Per q emmagatzematge, se n'establien 128, el 56% d'aquesta superfície se situava al terme municipal de l'Arboç, el 41% a Banyeres del Penedès i el 2,4% a Sant Jaume dels Domenys. A més d'aquesta activitat, la nova proposta admetia usos industrials i terciaris (115.000 m² per a hotels, restaurants, vigilància, oficines, entre altres) i reservava 387.000 m² per a usos agraris. A la conservació d'alguns espais agrícoles s'afegia també un corredor verd que respectava el camí històric entre Banyeres del Penedès, Turó del Papiol i la Riera Marmellar. Es calculava que la inversió prèvia aproximada per a desenvolupar el projecte eren 91,3 MEUR.

Igualment es preveia que l'any 2008 ja estaria en funcionament i es calculava que crearia tres mil tres-cents llocs de treball. També es calculava que generaria una circulació diària de 2.189 camions. Entre les solucions viàries previstes a la proposta destacava la creació d'un nou accés a l'autopista que faria que el trànsit no passés per cap nucli urbà. Igualment, es remarcava la importància del paper que tindria el desdoblament previst de l'N-340 (Autovia A-7 Altafulla-Vilafranca del Penedès [17]).

Les reaccions davant la LOGIS Penedès

Les reaccions no es van fer esperar i a mitjan mes d'agost el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) va fer públic un manifest en el qual denunciava que les zones agrícoles estaven en perill amb projectes com ara LOGIS Penedès i les revisions dels planejaments urbanístics de diversos municipis (l'Arboç, Banyeres, Llorenç o Sant Jaume dels Domenys) de la comarca.

Denunciava els elevats índexos d'urbanització que patia la comarca i reivindicava la paralització del projecte LOGIS Penedès, com a mínim, fins que no estigués aprovat el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona i el catàleg del paisatge (Catàlegs de paisatge [31]), que estava en elaboració. També remarcava que la nova proposta no solucionava el col·lapse viari que provocaria l'augment de la circulació de camions de gran tonatge.



Pancartes de queixa a Banyeres del Penedès. Foto: Marta Casas

En la mateixa línia, la Plataforma "no fem el CIM" anunciava un seguit de mobilitzacions per a lluitar en contra de la nova proposta. Assenyalaven que el projecte suposaria crear un parc logístic sense valor afegit i que, a més de l'impacte paisatgístic, el volum de trànsit que generaria no es podria assumir.

Reaccions i accions en contra del projecte

Aquestes mobilitzacions es concretaren durant el mes de setembre amb talls a l'N-340 a l'altura de l'Arboç i manifestacions a Banyeres del Penedès, únic municipi on el consistori, governat pel PSC, no estava en contra de la central logística.

Tot i no estar en contra del projecte LOGIS Penedès, el consistori de Banyeres no en feia cap menció en la revisió del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) que va aprovar inicialment a principi de setembre. El nou POUM era criticat pel GEPEC atès que augmentava considerablement el sòl urbà i urbanitzable i plantejava la creació d'un nou polígon industrial.

D'altra banda, la resta d'ajuntaments afectats per la central logística van aprovar mocions en contra del projecte. L'equip de govern de l'Arboç, dirigit per CiU i ERC, va aprovar la moció amb l'abstenció del PSC, i al municipi de Sant Jaume dels Domenys es va aprovar per unanimitat amb els vots de CiU, ERC i PSC.

A final del mes, el Consell Comarcal del Baix Penedès també es pronunciava en contra del projecte manifestant els seus dubtes sobre la generació d'ocupació de qualitat i criticant el secretisme amb el qual s'havia portat a terme. A l'octubre va aprovar una moció de rebuig amb els vots favorables de CiU i ERC, en contra del PSC i amb l'abstenció del Partit Popular (PP). El Consell Comarcal de l'Alt Penedès també va presentar aquell mateix mes una moció en contra del projecte que va ser aprovada per unanimitat, juntament amb els vots del PSC de l'Alt Penedès.

A final d'octubre CIMALSA va fer públic un manifest en el qual defensava la instal·lació de la central de mercaderies LOGIS Penedès i assenyalava que el projecte només era una proposta inicial que s'havia de consensuar. Les reaccions no es van fer esperar i dies després l'Ajuntament de l'Arboç i ERC del Baix Penedès denunciaven CIMALSA pel repartiment de propaganda institucional que feien pocs dies abans de les eleccions al Parlament de Catalunya.

D'altra banda, a Banyeres van aparèixer pintades a les façanes de les cases dels membres de la plataforma opositora a favor de la central de mercaderies. Dies després apareixien noves pintades però de signe contrari. Finalment, al novembre, la Plataforma "no fem el CIM" organitzava un acte lúdic per a netejar les façanes.

Davant d'aquesta situació, el secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal, va assenyalar al novembre que el centre logístic LOGIS Penedès s'acabaria instal·lant, tot i no descartar-hi possibles modificacions. De fet, es podria executar el projecte sense tenir el recolzament dels municipis afectats. Això seria possible si es tramitava mitjançant un pla especial, és a dir, considerant LOGIS Penedès com un projecte d'actuació d'interès públic. Aquesta estratègia permetria l'execució directa del projecte sense necessitat de tenir l'aprovació dels municipis afectats.

La Plataforma "no fem el CIM" va remarcar la manca de sensibilitat del secretari per a la Mobilitat. Va manifestar que les modificacions del projecte havien de desenvolupar-se sota el marc de la legislació mediambiental i tenint en compte l'opinió de la ciutadania.

A final d'any, diversos ajuntaments havien aprovat mocions en contra de la central logística (l'Ajuntament de Vilafranca del Penedès, de Vilanova i la Geltrú, de Bellvei del Penedès, entre altres). A més, a les diverses crítiques a la central se sumaven les de Terra Vitium Penedès, una organització formada per agents econòmics relacionats amb la producció vinícola i per pagesos del Penedès. Aquesta entitat demanava consens i un debat territorial obert a la ciutadania abans de l'execució del projecte.

Es preveu que per a l'any vinent el DPTOP continuï elaborant estudis previs a la implantació de la plataforma LOGIS Penedès i que, d'altra banda, continuïn les mobilitzacions de la Plataforma "no fem el CIM". Les eleccions municipals que estan previstes per al mes de març poden ser un element que caldrà analitzar, ja que els resultats podrien fer variar tant les coalicions municipals en contra com les que estan a favor de la construcció de la LOGIS Penedès.

RCN

Més informació

www.cimalsa.es
www. nofemelcim.org

CENTRAL TÈRMICA DE RIBA-ROJA D'EBRE 35



El Ministeri de Medi Ambient admet a tràmit el projecte d'Iberdrola per a instal·lar la central tèrmica de cicle combinat a Riba-roja d'Ebre, tot i les reticències del Govern de la Generalitat. D'altra banda, l'Ajuntament de Riba-roja autoritza la instal·lació en el seu municipi d'una línia elèctrica d'evacuació d'energia dels parcs eòlics de la Terra Alta. El Grup d'Estudis i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) critica aquesta decisió i, a final d'any, presenta al·legacions a l'autorització ambiental de la central tèrmica davant el Departament de Medi Ambient i Habitatge. Mentrestant, continuen els tràmits administratius de totes les centrals tèrmiques projectades a la Franja de Ponent, amb el malestar notori d'un sector important de la societat encapçalat pel sector ecologista.

Antecedents: 2004:44; 2005:36

L'any 2004, l'Ajuntament de Riba-roja d'Ebre (Ribera d'Ebre) va iniciar els tràmits d'un projecte d'Iberdrola per a la instal·lació d'una central tèrmica de cicle combinat de 850 MW entre els embassaments de Riba-roja i Flix, que utilitzaria gas natural com a combustible principal, i gasoil com a secundari.

Durant l'any 2005, el consistori municipal va tramitar l'estudi d'impacte ambiental del projecte als departaments de Treball i Indústria (DTI) i de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) de la Generalitat, i també al Ministeri d'Indústria. L'alcalde de Riba-roja d'Ebre, José Luis Aparicio (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va anunciar que el projecte d'Iberdrola s'ajustava a la normativa i que es preveia que la central entrés en funcionament l'any 2008. Durant el temps de tramitació, l'Ajuntament hauria de requalificar els terrenys i la Conferència Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) hauria de dictaminar a favor de la concessió per a aprofitar un cabal d'aigua d'entre 290 i 440 l/s del riu Ebre per a refrigerar la futura planta. Per la seva part, el grup ecologista Ecologistes en Acció de Catalunya (EeAC) va presentar davant la CHE vuit al·legacions en contra d'aquesta sol·licitud, per criteris d'estalvi i eficiència energètica.

La central tèrmica surt a informació pública, mentre que la Generalitat hi manté l'oposició

El mes de juliol de 2006, el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va publicar al *Boletín Oficial del Estado* (BOE) que admetia a tràmit el projecte d'Iberdrola. Poc després, el portaveu de la llavors dissolta Plataforma de la Ribera d'Ebre, Ramon Roig, va reclamar en carta oberta al president del Consell Comarcal de la Ribera d'Ebre, Josep Solé Arnal, que aquest ens presentés al·legacions per poder aturar el projecte. Per la seva part, Ciriaco Hidalgo, secretari general del DTI, va anunciar que el seu departament també presentaria al·legacions al projecte. En aquest sentit, va recordar en un comunicat que el PLA D'ENERGIA DE CATALUNYA 2006-2015 [2005:120] no preveia cap central tèrmica de cicle combinat allunyada dels grans centres de consum, tot i que el paper de la Generalitat es limitava a la tramitació de l'expedient d'un projecte que, en última instància, hauria d'autoritzar definitivament el Govern de l'Estat.

D'altra banda, l'Ajuntament de Riba-roja va autoritzar sense condicions, a principi de juliol, la instal·lació de la línia d'evacuació de l'energia DE LES CENTRALS EÒLIQUES DE LA TERRA ALTA [37] que, en un principi, condicionava la construcció de la central tèrmica de cicle combinat. En aquest sentit, Aparicio va dirigir una carta als alcaldes de la Terra Alta per instar-los a demanar compensacions per la instal·lació d'aquesta línia i a pressionar per tal que la tramitació es fes de manera paral·lela a la de la central tèrmica. El Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) va criticar que la tramitació de la central es pogués convertir en un intercanvi com a compensació a la instal·lació de la línia d'evacuació.

A final d'any, el GEPEC va presentar al·legacions a l'autorització ambiental de la central tèrmica de Riba-roja davant el DMAH. Les al·legacions se sostenien amb els arguments principals següents: la manca de justificació dels beneficis econòmics i socials; l'efecte nociu sobre la salut de les persones i el medi ambient, i l'incompliment de les directrius europees sobre eficiència i estalvi energètic.

Centrals tèrmiques a la Franja de Ponent

El mes de febrer va saltar a la palestra el debat sobre la instal·lació de centrals tèrmiques a la Franja de Ponent, a la Comunitat Autònoma d'Aragó, concretament, a causa del projecte, promogut per l'empresa Endesa Generación S.A., de construcció d'una central tèrmica de cicle combinat de 860 MW al municipi de Faió (Saragossa), al costat de Riba-roja. Els alcaldes de la Terra Alta van anunciar els seus temors sobre els efectes que la planta podia comportar sobre els seus municipis. En aquest sentit, l'Ajuntament de la Pobla de Massaluca, municipi que encapçalava l'oposició a la instal·lació de la planta, va encarregar uns es-



Central Tèrmica de Riba- Roja d'Ebre. Foto: Marta Casas



Terrenys de la possible ubicació de la Central tèrmica amb poble de Riba- Roja d'Ebre. Foto: Marta Casas

tudis a un equip de biòlegs i al catedràtic de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), Joan Martínez Alier, on s'argumentava que la tèrmica produiria contaminació atmosfèrica per la presència d'hidrocarburs i compostos de sofre i hidrogen, cosa que podria afectar l'agricultura i el turisme de qualitat present a la zona. D'altra banda, l'impacte ambiental de la tèrmica preocupava els ajuntaments i els ecologistes de la Terra Alta perquè els terrenys on s'ubicaria formaven part d'una zona d'especial protecció d'aus (ZEPA). A més, la central podria afectar, segons els opositors, els sistemes de captació d'aigua de la Pobla, Vilalba i Batea. L'alcalde de la Pobla de Massaluca, Josep Domenech (Convergència i Unió, CiU) va manifestar al MMA la seva oposició absoluta al projecte. Per la seva banda, l'alcalde de la Fatarella, l'independent Josep Suñé, considerava que l'Administració catalana hauria de dir alguna cosa sobre el projecte, malgrat que es localitzés a Aragó. El GEPEC-EdC va presentar al·legacions al projecte del qual destacava el negatiu impacte ambiental, econòmic i social que, a parer seu, provocaria la construcció de la tèrmica.

Poc després, es va reprendre el debat sobre la CENTRAL TÈRMICA DE MEQUINENSA (BAIX CINCA) [2005:36], també a la Franja de Ponent, entre col·lectius a favor i en contra de la instal·lació de la planta de carbó de 37 MW. Veïns, Ecologistes en Acció, Izquierda Unida (IU), Partido Aragonés (PAR) i la Chunta Aragonesista (CHA) van reunir el 25 de març més de dues-centes persones en una assemblea en què van decidir constituir una plataforma comarcal contra la construcció de la central. Paral·lelament, un centenar d'empleats de companyies mineres es manifestaven al carrer en suport a la central. Malgrat que es van viure moments de tensió, no es van registrar enfrontaments.

A principi d'abril, organitzacions ecologistes i plataformes ambientals de les Terres de l'Ebre van celebrar una altra trobada a Mequinensa. També hi van participar polítics de l'àmbit del medi ambient d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), que demanaven que els diferents projectes de centrals energètiques i incineradores a la zona de l'Aiguabarreig del Segre, l'Ebre i el Cinca s'analitzessin conjuntament. Uns mesos després, el GEPEC va emetre un comunicat en què feia una crida a la mobilització social per a aturar aquests projectes de la Franja de Ponent. En el comunicat es recordava que a la demarcació de Tarragona ja se n'havien construït tres grups de cicle combinat, i que n'hi havia projectades de noves a Faió, Mequinensa, Ballobar (Osca) i Escatron (Saragossa), en un radi de menys de 150 km de la central que Iberdrola havia projectat a Riba-roja. Per la seva part, les federacions d'Aragó i Catalunya d'Ecologistes en Acció van enviar una carta a la ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, denunciant el projecte de central tèrmica de Mequinensa i el procediment de tramitació de les declaracions d'impacte ambiental, i van presentar al·legacions davant l'Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, encarregat de tramitar l'autorització ambiental.

A final d'any, continuaven els tràmits administratius de totes les centrals tèrmiques de la Franja de Ponent, inclosa la de Riba-roja, amb el malestar notori d'un sector important de la societat encapçalat pel sector ecologista.

JRL-X3EA

Més informació

www.ecologistasenaccion.org
www.gepec.org
ww.mequinensa.com
www.riba-roja.com

CENTRALS EÒLIQUES. INTRODUCCIÓ 36



El Ministeri d'Indústria anuncia els seus plans per tal que el 2010 hi hagi a Catalunya una potència eòlica instal·lada d'entre 585 MW i 1284 MW, molt per sota dels 3.000 MW previstos al Pla de l'energia aprovat pel Govern català. Malgrat això el Govern de la Generalitat reafirma les seves previsions i autoritza una vintena de parcs eòlics més que se sumen als vint-i-sis que ja ho estaven i que, juntament amb els onze parcs eòlics construïts, han de permetre arribar en poc temps als 1.650 MW.

Antecedents | 2003:27; 2004:56; 2005:38

L'energia eòlica és una font d'obtenció d'energia elèctrica neta, ja que, a diferència de les centrals tèrmiques i nuclears, no produeix emissions atmosfèriques ni residus. D'aquesta manera, esdevé una eina per a disminuir l'emissió dels gasos d'efecte hivernacle, principalment el CO_2, responsables, almenys en part, del canvi climàtic. A més, es tracta d'una energia renovable, és a dir, inesgotable, que en més o menys quantitat es troba a tot el món.

A Catalunya els primers parcs eòlics van aparèixer als anys vuitanta, tot i que no fou fins a final dels noranta que el Govern de la Generalitat va decidir apostar-hi amb més força amb la presentació de diversos plans per impulsar-la que van desembocar el 2004 en un mapa de recursos eòlics que identificava les zones que oferien més possibilitats per a l'aprofitament del vent en la generació d'energia. El 2005 es va aprovar el PLA D'ENERGIA DE CATALUNYA 2006-2015 [2005:120] que preveia arribar a una potència instal·lada d'energia eòlica de 1.500 MW el 2007 i de 3.500 MW el 2015. Paral·lelament, en els darrers anys havien començat a aparèixer nombrosos projectes de centrals eòliques, majoritàriament situats al sud de Catalunya. Diverses entitats ecologistes, malgrat manifestar-se favorables a aquest tipus d'energia, rebutjaven el model d'implantació dels parcs eòlics per l'excessiva concentració que se'n feia al sud del país i perquè, a parer seu, no tenia en compte aspectes com l'impacte sobre el paisatge, el medi ambient i la comunitat local.

Amb tot, a final de 2005 hi havia vuit parcs construïts (144 MW), dos en construcció (78 MW), vint-i-sis d'autoritzats (983 MW) i trenta en tràmits administratius (1150 MW).

La Generalitat autoritza més parcs i les empreses s'uneixen

Durant els primers quatre mesos de 2006, el Govern de la Generalitat va autoritzar nou parcs eòlics més, en comarques com la Conca de Barberà, LES GARRIGUES [2005:41] o l'ALT EMPORDÀ [38]. D'aquesta manera el Govern català s'acostava a l'objectiu d'arribar als 1.500 MW autoritzats, la xifra prevista per al 2007, moment a partir del qual s'iniciaria l'elaboració d'un mapa eòlic per a assolir l'objectiu d'arribar als 3.500 MW el 2015.

Paral·lelament a l'aprovació de nous parcs, a principi del mes de maig, mig centenar d'empreses (fabricants d'aerogeneradors, empreses promotores de l'energia eòlica, entitats financeres...) es van agrupar per crear EolicCat, associació que tenia com a objectiu impulsar l'energia eòlica a Catalunya. Aquest associació es proposava actuar com a representant i *lobby* davant les administracions responsables de concedir les autoritzacions per a construir parcs eòlics i les empreses elèctriques que gestionen la xarxa elèctrica necessària per a distribuir la producció dels parcs eòlics.

El Govern de l'Estat planteja una retallada eòlica

A final de maig el Ministeri d'Indústria va fer públic que planejava assignar a Catalunya una potència eòlica instal·lada d'entre 585 MW i 1.284 MW per a l'any 2010. Per al conjunt de l'Estat, la xifra proposada era de 20.000 MW. El ministeri havia realitzat aquest càlcul amb l'assessorament de Red Eléctrica Española (REE), que gestiona les línies d'alta tensió. Si bé considerava com a òptima per al sistema elèctric la xifra de 585 MW, reconeixia que es podrien arribar a instal·lar 1.284 MW, una xifra basada en els permisos ja concedits i en els parcs construïts.

El Ministeri d'Indústria justificava aquesta restricció en considerar que l'energia eòlica no era una producció estable, ja que depenia del vent, per la qual cosa calia evitar que la xarxa d'alta tensió en depengués excessivament. A més, al·legaven problemes tècnics per ampliar aquesta xarxa.

Els plans del Govern de l'Estat xocaven frontalment amb les previsions realitzades pel Govern de la Generalitat en el Pla d'energia, que preveien 3.000 MW el 2010, de manera que, com a mínim, els projectes que es trobaven en tramitació però no havien estat autoritzats no podrien tirar endavant.

Reaccions a la retallada

Després de conèixer els plans del Ministeri d'Indústria, l'associació EolicCat va manifestar el rebuig a la retallada i va assegurar que seria "un desastre per al sector i per al futur de les energies renovables a Catalunya". Així Ramon Carbonell, president d'EolicCat, considerava que provocaria la desinversió d'entre 2.000 i 3.000 MEUR, la pèrdua d'uns mil llocs de treball i perjudicis per a ajuntaments, propietaris dels terrenys i per a la indústria auxiliar que depèn de la instal·lació dels parcs eòlics. També considerava que Catalunya podria assumir una quota més elevada respecte dels 20.000 MW proposats per a tot l'Estat, tenint en compte que suposava el 20% del consum elèctric, i va demanar a la Generalitat que intervingués en defensa del Pla d'energia.

Per la seva banda, les entitats ecologistes van reaccionar de manera diferent davant l'anunci del Ministeri. Així, Ecologistes en Acció de Catalunya (EeAC), el Grup de Tècnics per un Futur No Nuclear i Eurosolar s'hi van oposar i van enviar una carta a REE recordant que les directives europees prioritzen l'energia eòlica i reclamant una adequació de la xarxa de transport. En canvi, altres entitats com la Plataforma en Defensa de la Terra Alta o el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) la van considerar necessària per tal de "salvar l'energia eòlica de l'escalada especulativa en que l'han sumit els promotors i empresaris del sector" i van recordar els impactes paisatgístics que provoquen els parcs eòlics.



Parc eòlic de Tivalbort, a cavall del Priorat i el Baix Camp. Foto: Àlex Tarroja

El Departament de Treball i Indústria (DTI) va assegurar que mantenia les seves previsions per al 2010 i el 2015 malgrat els plans del Govern de l'Estat. Ferran Relea, gerent de l'Institut Català de l'Energia (Icaen), va assegurar que la implantació proposada era "possible tècnicament, adequada econòmicament, desitjada socialment i beneficiosa des del punt de vista del medi ambient".

Després d'aquestes reaccions, el Ministeri d'Indústria va matisar els seus plans i va reconèixer que es podrien arribar a complir les previsions de la Generalitat si, a partir de l'any 2008, "quan es faci la revisió de les previsions es comprova que la xarxa elèctrica i la tecnologia dels nous aerogeneradors ho permeten".

S'autoritzen més parcs eòlics

Durant la segona meitat de 2006 el Govern de la Generalitat va autoritzar una desena més de parcs eòlics, amb la qual cosa a final d'any ja s'arribava a la xifra de quaranta-cinc parcs eòlics autoritzats amb una potència total de 1.421 MW. La comarca amb més parcs autoritzats era la Terra Alta (12), seguida de les Garrigues (9), l'Anoia (7) i la Conca de Barberà (6). En canvi a la comarca del Priorat, on en els darrers anys havien aparegut nombrosos projectes i hi havia hagut un fort debat social sobre els seus avantatge i perjudicis, no n'hi havia cap d'autoritzada (CENTRALS EÒLIQUES DEL PRIORAT [40]).

A més durant el 2006 van entrar en funcionament tres parcs eòlics nous: la CENTRAL EÒLICA DEL COLL DE L'ALBA [2004-54] (48 MW) de Tortosa, l'ampliació del parc Baix Ebre (30 MW) també a Tortosa i el parc eòlic les Comes (3 MW) a Vilalba (Terra Alta). D'aquesta manera ja hi havia onze centrals eòliques construïdes amb una potència de 225 MW, de les quals cinc estaven al Baix Ebre, tres al Baix Camp i una a l'Anoia, una altra a la Terra Alta i una altra a l'Alt Empordà.

D'aquesta manera, un cop construïts tots aquests parcs eòlics, s'arribaria als 1.647 MW, si bé semblava evident que no estarien instal·lats a final de 2007 com s'havia previst inicialment. A part d'aquests parcs, n'hi havia uns trena-set més en tramitació (1.010 MW), que ja havien sortit a informació pública però que no havien rebut l'autorització administrativa.

MJP

Més informació

www.ecologistesenaccio.cat
www.eolicat.net
www.gepec.org
www.icaen.net

CENTRALS EÒLIQUES DE LA TERRA ALTA 37



L'aprovació del Mapa de recursos eòlics i del Pla d'energia 2005-2016 per part del Govern de la Generalitat, juntament amb l'agilitat administrativa del Departament de Treball i Indústria han facilitat l'autorització de les sol·licituds per a la construcció de centrals eòliques a la Terra Alta. Al llarg de 2006 es van anar coneixent més detalls sobre aquests projectes eòlics, en especial el del grup AERTA, i sobre el traçat de la línia d'alta tensió per a l'evacuació de l'energia produïda a les centrals eòliques. Per la seva banda, els grups contraris a la construcció de parcs, la Plataforma en Defensa de la Terra Alta i el GEPEC, van continuar les seves accions per evitar-ho.

Antecedents | 2003:30; 2004:51; 2005:39

La Terra Alta, comarca del sud de Catalunya amb una important activitat agrària, poca població i un paisatge ben preservat, es debat entre l'acceptació i el rebuig de la implantació de noves centrals eòliques en el seu territori.

L'any 1999 es van iniciar els tràmits administratius per als primers projectes eòlics i des de llavors les manifestacions dels habitants d'aquesta comarca a favor i en contra s'han anat succeint. L'any 2003, la Generalitat no tan sols canviava de partits polítics (de Convergència i Unió, CiU al govern del Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC-Esquerra, Republicana de Catalunya, ERC-Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), sinó que també revisava els mapes i els plans associats al futur desplegament energètic de Catalunya. L'any 2004, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i l'Institut Català d'Energia (ICAEN) van aprovar el nou Mapa de recursos eòlics. Aquest mapa va substituir el de l'any 2002 i va reafirmar que la Terra Alta era una de les comarques amb més possibilitats per la implantació de noves centrals de producció elèctrica eòlica.

L'any 2005, el Govern va aprovar el Pla d'energia 2005-2016 [2005:38], on es fixava com a objectiu augmentar la producció elèctrica procedent de fonts energètiques alternatives fins a l'11%. Aquell mateix any s'havien presentat dotze sol·licituds al Departament de Treball i Indústria per construir nous parcs a la Terra Alta, el conjunt dels quals seria capaç de produir 400 MW. També s'havia començat a planificar el traçat per a la línia d'alta tensió de 132 kV que, des d'Horta de Sant Joan fins a la Fatarella, hauria de permetre l'evacuació de l'energia produïda pels molins fins a la xarxa elèctrica general.

Des de la comarca, la Plataforma per la Defensa de la Terra Alta havia organitzat campanyes de recollida de signatures i presentació d'al·legacions per millorar la implantació de les instal·lacions eòliques, i a final de 2005 es va presentar públicament la societat per a l'Aprofitament de les Energies Renovables de la Terra Alta (AERTA), grup d'empreses que tenia per objectiu aconseguir la construcció i explotació del "major complex eòlic de Catalunya".

El desplegament eòlic previst per al 2006

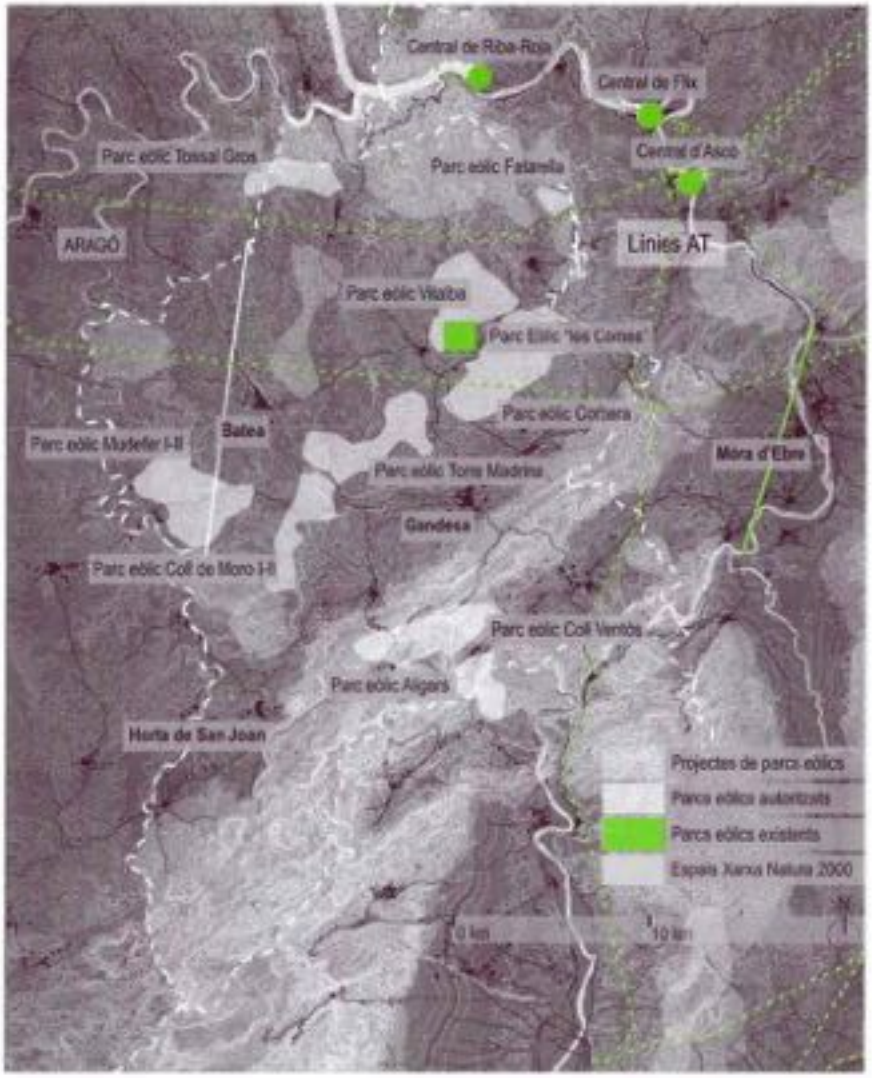
El conseller de Treball i Indústria, Josep M. Rañé i Blasco, va declarar a principi de febrer de 2006 que les autoritzacions per a la construcció de parcs eòlics serien positives sempre que s'acomplissin tres criteris: que es construïssin fora dels espais naturals protegits; que existís una línia d'evacuació, i que la zona estigués prevista en el Mapa de recursos eòlics de la Generalitat. També va negar l'impacte negatiu sobre les activitats agràries i turístiques i va afegir que el Govern no tenia cap intenció d'aplicar cap moratòria en el desplegament eòlic. Aquestes declaracions es van interpretar com un canvi d'actitud a favor de les centrals eòliques.

També en aquell moment, el conseller va fer un balanç de les actuacions previstes a les Terres de l'Ebre i va dir que dels quinze parcs autoritzats, onze eren a la Terra Alta i es va referir al macroprojecte del grup AERTA, impulsor de deu parcs eòlics disposats en una línia visual de 39 km de longitud amb 180 aerogeneradors.

El maig de 2006, Ramon Carbonell, president del grup, va dir que vuit de les estacions ja tenien autorització mentre que en quedaven dues de pendents, la d'Horta de Sant Joan i la de Riba-roja. El repartiment de construcció de centrals entre les empreses que formen part d'AERTA seria el següent: Copcisa promouria les centrals de la Fatarella (48 MW i 20 aerogeneradors), Corbera d'Ebre (49,5 MW i 20 aerogeneradors), Vilalba (48 MW i 20 aerogeneradors) i la Fatarella nord (49,5 MW i 33 aerogeneradors). L'empresa Eòlic Partners les de Coll de Moro a Batea, Gandesa i Vilalba (48 MW i 20 aerogeneradors) i Vilalba dels Arcs (24 MW i 20 aerogeneradors). Cater projectaria els dos parcs de Caseres: Mudefer (47 MW) i Mudefer II (9 MW) amb un total de 29 aerogeneradors. Finalment, Generació d'Energia sostenible (GdE) promouria la



A la serra de la Fatarella, a la imatge, es preveuen diversos parcs eòlics. Foto: Àlex Tarroja



central dels Pesells a Horta de Sant Joan (49,5 MW i 17 aerogeneradors). Carbonell també va ressaltar que aquest complex eòlic seria la inversió en capital privat, 450 MEUR, més importam de Catalunya en els darrers anys.

A banda d'aquests projectes autoritzats, segons informació de la Plataforma de la Terra Alta, encara quedarien entre sis i nou centrals eòliques en procés de tramitació, amb prop de 150 aerogeneradors pendents d'autorització. Si s'arribessin a construir tots els projectes previstos, la Terra Alta seria la comarca que tindria una concentració més alta de megawatts eòlics instal·lats, per sobre dels 400 MW.

Quant a les línies d'evacuació, el Departament de Treball i Indústria va concedir l'autorització administrativa per a la construcció de la línia d'AERTA el juliol de 2006 alhora que el grup empresarial tramitava el pla especial urbanístic davant de la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre, que el va aprovar inicialment el setembre del mateix any. El projecte en tràmit preveia una línia d'evacuació amb cent vint torres d'alta tensió, amb una subestació a la Fatarella per on s'evacuaria el 50% de la potència energètica produïda en el macrocomplex fins a l'estació hidroelèctrica de Riba-roja. La resta de la producció energètica s'hauria d'evacuar per una segona línia des de la Fatarella fins a Maials que seria promoguda per FECSA-ENDESA i Berta, una altra societat formada per tres empreses promotores de centrals eòliques. La construcció d'aquesta segona línia de 39 km es va anunciar l'agost de 2006 i en aquell moment encara no estaven concretats ni els terminis, ni el finançament, ni el cost de les obres.

Les reaccions territorials

La Plataforma per la Defensa de la Terra Alta va continuar convocant actuacions en el territori, com ara interrompre la circulació dels camions que portaven els primers aerogeneradors per a la central de les Comes, a Vilalba dels Arcs, o bé coordinar-se amb la Plataforma del Mar de l'Ebre, que s'oposava a la construcció de la CENTRAL EÒLICA MARINA DEL DELTA DE L'EBRE [33], per tal de pensar accions conjuntes per denunciar el desplegament eòlic previst al sud de Catalunya.

Un grup de propietaris amb terrenys afectats pel traçat de les línies d'evacuació va expressar el seu malestar a la premsa i va denunciar que AERTA els demanava de trobar-se en bars per oferir-los talons de diners a canvi dels seus títols de propietat. A l'octubre, la Plataforma i el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC), conjuntament amb les denominacions d'origen Priorat i Priorat-Montsant, van presentar recursos d'alçada davant el conseller de Treball i Indústria per oposar-se a la construcció de la línia d'evacuació. En canvi, la Denominació d'Origen Terra Alta no s'hi va afegir perquè segons el seu president, Jaume Descarrega, aquests processos s'havien mostrat poc efectius, ja que "després de veure com funciona l'Administració [...] és clar que desestimaran el recurs".

A mitjan any 2006, la societat AERTA va fer públics els resultats d'unes enquestes que mostraven que bona part dels habitants de la Terra Alta eren àmpliament favorables a la instal·lació dels projectes eòlics a la comarca. Aquests resultats van ser qüestionats pel GEPEC, que va considerar que la mostra escollida era poc representativa i que per tant no es podia extrapolar a la població comarcal. Per la seva banda, el grup Acció Veïnal per l'Energia Eòlica, del Priorat, va felicitar públicament AERTA per la feina feta i va desafiar el GEPEC de valorar l'acceptació del projecte casa per casa i, en cas que el resultat fos favorable a l'energia eòlica, el va conminar a dissoldre's.

La tardor del mateix any, el GEPEC es va fer ressò de la mort del primer voltor a causa de l'impacte de les aspes d'un aerogenerador de la central eòlica de Vilalba dels Arcs i va afegir que pensaven demanar responsabilitats civils i penals a Ecotècnia, empresa vinculada a la construcció del parc.

La construcció de les centrals i les obres de la línia d'evacuació es podrien iniciar el primer semestre del 2007 i tindrien un termini de construcció de catorze mesos.

ESR

Més informació

www.gencat.cat/economia/ambits/energia_mines
www.gepec.org
www.mediambient.gencat.net/cat/el_medi/energies_renovables
www.perso.wanadoo.es/terralta
www.plataformaterraalta.com

CENTRALS EÒLIQUES A L'ALT EMPORDÀ 38



El Govern de la Generalitat autoritza dos nous parcs eòlics als municipis de Capmany i Colera que s'afegeixen al que ja estava autoritzat a Portbou. El Consell Comarcal de l'Alt Empordà, Salvem l'Empordà i l'Associació Respectem l'Albera (ARA) alerten dels impactes ambientals i paisatgístics d'aquestes instal·lacions i reclamen regular-ne la ubicació. El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) anuncia que no s'autoritzaran més parcs eòlics fins que no s'aprovi un mapa eòlic de l'Alt Empordà.

Antecedents | 2003:28; 2004:52; 2005:40

Per causa del fort vent que s'hi registra, l'Alt Empordà fou la comarca pionera en la implantació de l'energia eòlica a l'Estat espanyol, amb la instal·lació d'una central a Garriguella el 1984, per bé que a partir de 1992 va quedar fora de servei. El 1990 va entrar en funcionament una nova central eòlica a Roses, amb sis molins i una potència instal·lada de 0,59 MW. Després de la presentació del mapa eòlic que el 2002 va fer el Govern de la Generalitat, van aparèixer projectes de centrals eòliques en diversos municipis de la comarca si bé només un, el parc Tramuntana de Portbou (amb disset aerogeneradors i 21,25 MW), va rebre l'autorització administrativa corresponent necessària. La presentació d'aquests projectes va generar divisió d'opinió entre els alcaldes i l'oposició que hi feia la plataforma Salvem l'Empordà que alertava dels impactes ambientals i paisatgístics que podien ocasionar i conseqüentment va presentar un contenciós administratiu contra el parc de Portbou.

El Consell Comarcal reclama un mapa eòlic de l'Empordà

El mes de gener de 2006 el Consell Comarcal de l'Alt Empordà va reclamar a través d'una moció que el Govern de la Generalitat elaborés un mapa eòlic de l'Alt Empordà amb l'objectiu de fer compatible la instal·lació de parcs amb la preservació del medi ambient. Segons el seu president i també alcalde de la Jonquera, Jordi Cabezas, de Convergència i Unió (CiU) això era possible ja que "les innovacions dels últims anys permeten la instal·lació de parcs eòlics en zones on no causen un gran impacte ambiental".

Justament l'Ajuntament de la Jonquera va aprovar el mes de maig una moratòria a la instal·lació de parcs eòlics fins que redactés un pla especial, previst en un any, que impediria que se n'instal·lessin a les carenes de les muntanyes. La intenció del consistori era limitar-los en zones de poc impacte, com al costat de l'autopista o als polígons industrials.

Parcs eòlics a l'Albera

A mitjan any es va crear l'Associació Respectem l'Albera (ARA) que tenia com a objectiu evitar la construcció de parcs eòlics a la serra de l'Albera. En especial protestaven per dos projectes, que havien sortit a exposició pública però que no disposaven d'autorització, i que preveien vint-i-cinc aerogeneradors a Espolla i divuit entre Cantallops i Sant Climent Sescebes. L'entitat destacava els atributs culturals i naturals d'aquest espai i considerava que les centrals eòliques s'havien d'ubicar en polígons industrials i no en espais verges.

A final de maig es va celebrar una taula rodona a la Jonquera en motiu del vinté aniversari de la declaració de l'Albera com a Paratge Natural d'Interès Nacional (PNIN) que va tenir com a eix central les propostes de parcs eòlics. Joan Budó, membre de la junta rectora del Paratge, va assegurar que si prosperessin totes les propostes de parcs eòlics en aquell indret seria impossible que tirés endavant la candidatura del vessant mediterrani dels Pirineus com a Patrimoni de la Humanitat, un reconeixement que atorga la UNESCO i que es podria resoldre el 2007. Per la seva banda, l'alcalde d'Espolla, Jaume Coderch (CiU), es va mostrar favorable al parc eòlic projectat al seu municipi i va assegurar que generaria uns



ingressos anuals de 360.000 € per a l'Ajuntament, fet que permetria fer front a projectes, abaratir serveis i abaixar impostos.

La Generalitat aprova més parcs eòlics

Durant la primera meitat de 2006 la Generalitat va autoritzar dos nous parcs eòlics a l'Alt Empordà: el parc Banys de la Mercè situat a Capmany (amb tres aerogeneradors i 4,60 MW) i el parc Molinars situat a Colera (1de tretze aerogeneradors i 26 MW). Aquest darrer es va aprovar després que es reduissin els trenta-un aerogeneradors previstos inicialment. Salvem l'Empordà va anunciar accions legals contra aquests parcs, si bé reconeixia que seria molt difícil aturar-los.

D'altra banda a final de maig el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va desestimar el recurs contenciós administratiu presentat per Salvem l'Empordà contra el parc eòlic Tramuntana de Portbou en considerar que l'entitat no havia demostrat els perjudicis del projecte, entre els quals l'afectació a zones de cria i caça de l'àguila cuabarrada.

El mes de novembre Endesa va enunciar que desmantellaria el parc eòlic de Roses, construït el 1990, en considerar que havia quedat totalment obsolet. Els sis aerogeneradors només produïen en conjunt 0,59 MW quan un sol aerogenerador de nova generació pot produir 2,5 MW. La companyia elèctrica havia proposat a la Generalitat renovar les instal·lacions amb nous aerogeneradors però aquesta opció no va prosperar ja que el Pla especial de protecció del medi natural i el paisatge del Parc Natural del Cap de Creus [2004:125], que es va aprovar definitivament el juny de 2006, no admetia una instal·lació d'aquest tipus en aquest espai protegit.

Els projectes eòlics a final d'any

Amb tot, a final de 2006 hi havia tres parcs eòlics autoritzats a l'Empordà als municipis de Capmany, Colera i Portbou. A part d'aquests una vintena més, que suposarien uns dos-cents cinquanta molins, estaven en tràmits administratius, dels quals prop de la meitat tenien, però, l'oposició dels ajuntaments afectats. El delegat territorial de Medi Ambient, Biel Jover, va assegurar que la Generalitat estava aplicant una moratòria de *facto* i que no en pensava autoritzar cap més fins que no es redactés un mapa eòlic de l'Empordà on es marqués on i amb quines condicions s'havien de fer aquestes infraestructures.

MJP

Més informació

www.salvem-emporda.org

CENTRALS EÒLIQUES DE L'ALTA ANOIA 39



L'any 2006, a l'Alta Anoia hi havia un parc eòlic en funcionament, el de Rubió, i sis parcs més havien aconseguit l'autorització del Departament de Treball i Indústria, que sumaven en conjunt un total de cent quaranta aerogeneradors. Dos parcs més estaven en període d'exposició pública, amb trenta-quatre aerogeneradors més. Alguns d'aquests parcs van provocar un seguit de reaccions contràries, entre les quals destaca la de l'Ajuntament de Montmaneu, que demanava la supressió dels aerogeneradors previstos en el projecte del parc del Turó del Magre, i l'oposició de veïns de Rubió i Copons, organitzats en una Coordinadora d'Afectats pel Parc Eòlic de Serra Morena. Entre els principals motius exposats per aquests agents, els més recurrents es referien a l'impacte visual i sonor dels aerogeneradors.

Antecedents | 2005-32

A final de l'any 2004, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va presentar el nou Mapa de recursos eòlics de Catalunya, elaborat pel Servei Meteorològic de Catalunya i que havia de servir de base per al nou Pla territorial sectorial d'implantació ambiental de l'energia eòlica. En el mapa quedaven descrites les zones del país amb més potencial eòlic, entre les quals hi havia la zona més septentrional de la comarca de l'Anoia, coneguda com a Alta Anoia. En bona part d'aquest territori es produeixen, de mitjana i a 60 m d'alçada, velocitats de vent que oscil·len entre 5,0 i 7,0 m/s, la qual cosa la converteix en una zona on la producció eòlica pot ser plenament eficient. L'existència d'aquest recurs eòlic ha despertat, des de fa anys, l'interès de diferents empreses per localitzar-hi centrals de producció d'energia eòlica.

El primer parc a iniciar l'activitat extractiva a l'Alta Anoia va ser, l'any 2005, la central eòlica de Rubió, de 49,5 MW de potència i trenta-tres aerogeneradors, situada als termes municipals de Rubió i Òdena, a l'Anoia, i Castellfollit del Boix, al Bages. A final del mateix any, el parc eòlic de Veciana, de vint aerogeneradors va aconseguir també l'autorització administrativa i la declaració d'utilitat pública, i també el de l'Era Bella, de catorze aerogeneradors, tots ells a Pujalt.

Quatre projectes més van iniciar els tràmits durant el 2005. Concretament, el Departament de Treball i Indústria (DTI) va treure a informació pública els parcs de Rubió II, Pujalt, el Turó del Magre i el de l'Alta Anoia, que van rebre les al·legacions de la Plataforma Salvem l'Anoia i de diverses cases de turisme rural de la zona, que manifestaven la seva preocupació per la possible incompatibilitat dels parcs amb les seves activitats turístiques, per a les quals el paisatge és un recurs important.

Més projectes de parcs eòlics van superant els tràmits

Al llarg de 2006 els quatre anteriors parcs van aconseguir també l'autorització administrativa del DTI. Tres, el de Pujalt, el del Turó del Magre i el de l'Alta Anoia, eren promoguts per la mateixa empresa, Vestas Eòlica. El quart, el de la Serra de Rubió II, era promogut per Eòlica de Rubió, SL., i afegirà disset aerogeneradors al costat del parc de la Serra de Rubió.

De tots quatre, el més gran és el parc eòlic de Pujalt, amb una potència instal·lada de 48 MW repartits entre vint-i-quatre aerogeneradors que s'han d'estendre pels termes municipals de Pujalt, Veciana, Calonge de Segarra i els Prats de Rei. El pressupost és de 31,5 MEUR. Per la seva banda, el parc del Turó del Magre, de 30,1 MEUR de pressupost i 32 MW, tindrà un total de setze aerogeneradors localitzats als municipis de Pujalt, Veciana, Copons, Argençola i Sant Guim de Freixenet, aquest darrer a la comarca de la Segarra. Finalment, el parc eòlic de l'Alta Anoia, de setze aerogeneradors, s'ha d'estendre pels termes municipals de Pujalt, Calonge de Segarra, els Prats de Rei, Calaf i Veciana. La seva potència ha de ser de 32 MW i disposa d'un pressupost de 29,7 MEUR.

Tots els aerogeneradors dels tres anteriors parcs tenen una potència de 2 MW i 105 m d'alçada, a més d'un rotor de 90 m de diàmetre de pales. Els tres parcs hauran d'evacuar l'energia produïda fins a una nova subestació transformadora.

Pel que fa al de Rubió II, tindrà una potència de 25,5 MW i un pressupost de 24,7 MEUR. Al parc hi ha disset aerogeneradors de 80 m d'alçada i de 1,5 MW de potència i s'estén per part dels municipis de Rubió i Òdena. L'energia que es produeixi serà evacuada a la subestació transformadora construïda pel parc eòlic de Rubió, que haurà de ser ampliada. La construcció d'aquest parc es va iniciar els darrers dies de 2006.

Discrepàncies entre els municipis de la comarca

Pocs dies després de la concessió de l'autorització administrativa al parc del Turó del Magre, l'Ajuntament de Montmaneu va aprovar en ple el seu posicionament contrari a aquesta instal·lació. Segons declaracions fetes a la premsa local, l'alcalde Enric Ametller i Rosich (Convergència i Unió, CiU) considerava que a les nits, sense el soroll de l'autovia A-2, el so dels aerogeneradors seria prou evident per provocar molèsties als veïns. De la mateixa manera, el primer tinent d'alcalde i regidor de Medi Ambient, Joan Requesens i Corbella (CiU), va recordar que "tots aquests embolics, abocadors i parcs eòlics ens els posen aquí, fora de l'Àrea Metropolitana. Allà, a Barcelona, no volen res de tot això".

Amb tot, l'Ajuntament demanava que onze dels setze aerogeneradors del parc, els localitzats en els municipis veïns d'Argençola i Sant Guim de Freixenet, fossin suprimits del projecte o bé que es valoressin noves ubicacions a l'interior dels anteriors municipis, però allà on no es malmetessin els actius paisatgístics de Montmaneu ni on fossin audibles. El pas va següent ser presentar, a final de 2006, un recurs contenciós administratiu contra el DTI per l'autorització administrativa concedida al parc eòlic, en la qual es demanava la suspensió cautelar de tot el procediment. Segons l'alcalde Ametller, un cop el DTI va donar el seu vistiplau, únicament els quedava el recurs de la justícia per a defensar els seus interessos. Ametller també va manifestar que el seu municipi ja paga una quota de solidaritat amb el país pel fet d'acollir l'A-2, les línies d'alta tensió i un radar meteorològic.

Més parcs a exposició pública a l'Alta Anoia

Dos projectes més van sortir a informació pública durant el 2006, el de Colomer i el de Serra Morena, anteriorment conegut en els mitjans de comunicació locals amb el nom de Rubió III. Ambdós parcs, promoguts per l'empresa Energías Eólicas de Cataluña, S.A., van ser exposats a informació pública a mitjan 2006. Cada un dels aerogeneradors ha de ser d'1,67 MW de potència i ha de fer 70 m d'alçada, a més de tenir



Una imatge del parc eòlic de Rubió. Foto: Àlex Tarroja

un rotor de 80 m de diàmetre. El parc eòlic del Colomer, de 23,38 MW, amb catorze aerogeneradors i un pressupost de 22,6 MEUR, ha d'ocupar part dels municipis d'Aguilar de Segarra, Castellfollit del Boix, Rajadell, Rubió i Òdena. L'energia produïda s'evacuarà, en part, fins a la subestació transformadora Caselles, i també cap a la subestació de Rubió. Per altra banda, el parc eòlic de Serra Morena, de 33,4 MW i vint aerogeneradors, s'ha de localitzar en els municipis de Rubió i Copons. L'evacuació de l'energia es faria cap a la subestació de Rubió.

Aquest darrer parc és el que ha aixecat més reaccions opositores, especialment entre alguns dels veïns de Copons i de Rubió, que van constituir la Coordinadora d'Afectats i Afectades pel Parc Eòlic de Serra Morena (CAAPESM). La primera acció de la Coordinadora va consistir a redactar una nota informativa tot exposant els principals motius d'oposició al parc, entre els quals destaquen els efectes del soroll dels aerogeneradors, que preveien que serien molt incòmodes i audibles arreu del poble de Copons. El segon motiu es refereix a l'impacte de la central eòlica en l'entorn com a conseqüència de l'obertura d'una nova pista d'accés, i també les molèsties de soroll i la repercussió que tindrien entre la fauna. També denunciaven que no s'havien realitzat les proves de vent prèvies al projecte per comprovar-ne la viabilitat. A més, manifestaven que el Govern de la Generalitat es contradeia quan promovia el turisme rural a l'Alta Anoia i, paral·lelament, pensava la comarca com un "epicentre" de l'energia eòlica a Catalunya. Finalment, mostraven el seu malestar per l'actitud "opaca" que mantenien els ajuntaments al voltant del parc.

Poc després, l'Ajuntament de Copons va emetre una nota de premsa en la qual es criticava la Coordinadora per la seva manca de visió global, centrada únicament en el seu cas particular i al marge del model energètic del país. En la nota, l'Ajuntament també afirmava no tenir previst de concedir cap més permís que fos competència seva per a instal·lar aerogeneradors, tot i manifestar-se favorable a les energies renovables, inclosa l'eòlica. Així, cap a mitjan any 2006, l'Ajuntament de Copons i també el de Rubió,[1] van aprovar en ple municipal una proposta de moció presentada per la CAAPESM en la qual es demanava la paralització temporal de les llicències i permisos sol·licitats per l'empresa promotora del parc.

Cap a final d'any, la CAAPESM es va reunir amb el director general d'Energia i Mines de la Generalitat, Josep Isern Sitjà, per donar-li a conèixer el seu punt de vista contrari a la proliferació de parcs eòlics a l'Alta Anoia. Segons la Coordinadora, Isern els va anunciar la voluntat de la Generalitat d'incloure la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge en el procés d'aprovació d'un parc, per valorar-hi el factor paisatge. La coordinadora, però, va mostrar la seva desconfiança que aquest fet tingués cap incidència en els processos d'aprovació.

En relació amb el mateix parc de Serra Morena i el del Colomer, la Secció Tercera de la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya va admetre a tràmit un recurs de tres particulars contra la no-admissió a tràmit de dos recursos d'alçada interposats per ells mateixos davant de la Direcció General d'Energia i Mines, en els quals es recorria l'admissió a tràmit d'ambdós parcs eòlics.

La votació a Pinós

Cap a final de 2006, la CAAPESM va trobar un referent en la seva lluita contra els parcs eòlics a partir dels esdeveniments que van tenir lloc a Pinós, municipi situat a la comarca del Solsonès i que limita pel sud amb l'Anoia. Es tracta de la votació popular que l'Ajuntament va dur a terme per tal que els veïns es manifestessin a favor o en contra de la construcció d'un parc eòlic de 37,5 MW amb quaranta-dos aerogeneradors, promogut per Endesa Cogeneración y Renovables, que ja disposava de l'autorització administrativa del DTI. Segons l'alcalde Josep Casas i Clotet (Grup d'Opinió de Pinós-Federació d'Independents de Catalunya, GOP-FIC), el resultat determinaria la política municipal sobre el parc. En la votació van participar dues-centes persones de les quals cent vint van votar-hi en contra. Amb aquest resultat, l'Ajuntament va proposar que els veïns presentessin al·legacions al projecte constructiu abans de l'1 de desembre i que després s'emetria una resolució sobre el permís d'obres.

Es preveu que al llarg del'any 2007 entri en funcionament el parc de Rubió II i que el de Pujalt aconsegueixi els darrers permisos, tant els municipals com els de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona. També es preveu que s'iniciïn les obres de construcció dels parcs de Veciana i l'Era Bella. Respecte el parc del Turó del Magre, el de Serra Morena i el de Colomer, estan pendents de la resolució dels diferents òrgans de la justícia.

ARR

Més informació

www.centrecat.com/parceolicpinos.htm
www.copons.info
www.salvemanoia.org

1 L'ajuntament de Copons està governat pel Partit Socialista de Catalunya (PSC), mentre que el de Rubió ho està per CiU.

CENTRALS EÒLIQUES DEL PRIORAT. ACORD COMARCAL 40



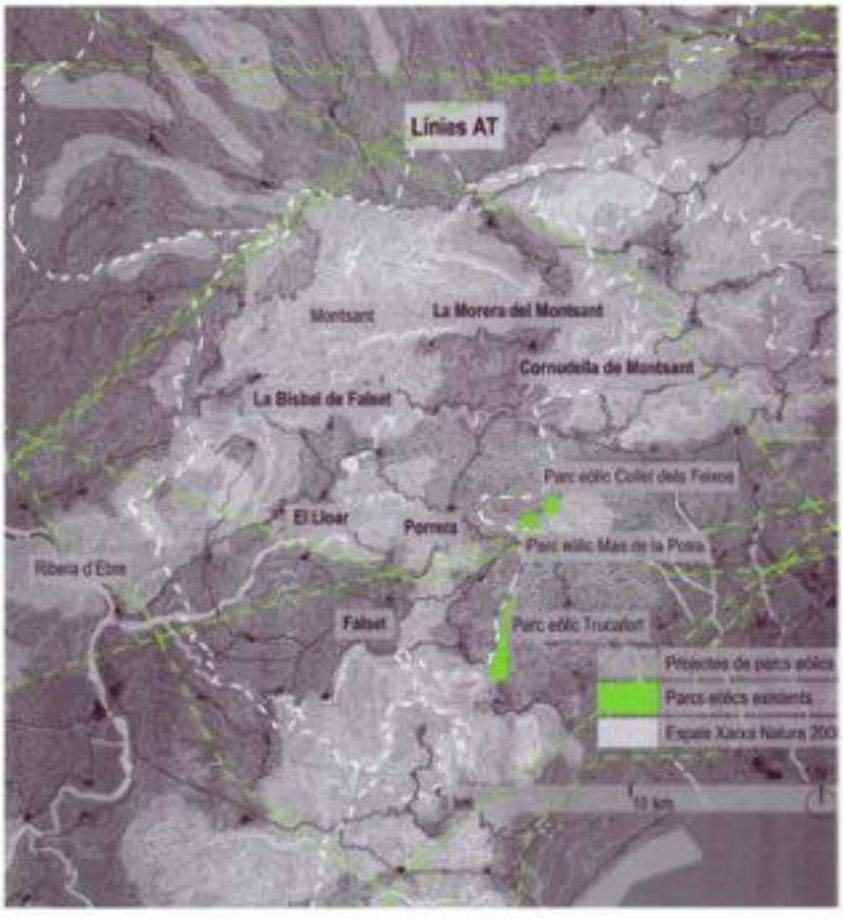
A la comarca del Priorat continua la pugna entre els qui volen desenvolupar-hi nous projectes eòlics i els qui consideren que un excés de parcs eòlics podria afectar negativament el paisatge vitivinícola que li ha donat projecció internacional. Empreses promotores de parcs eòlics cerquen ajuntaments que els permetin instal·lar els aerogeneradors en els seus territoris, mentre que productors de vi i entitats conservacionistes creuen que s'ha d'arribar a un acord per tal que la ubicació dels parcs eòlics no perjudiqui el paisatge i per tant vetllen per la ubicació que se'n faci. És per això que al Priorat s'impulsa la Carta del paisatge, que haurà de regular el tractament paisatgístic de la comarca, i que prepara la seva candidatura per al reconeixement de Patrimoni de la Humanitat de la UNESCO per raó del seu paisatge vitivinícola.

Antecedents 2004:55; 2005:43

La comarca del Priorat es troba situada a l'interior sud de Catalunya, a la zona muntanyosa de la serra del Montsant. Demogràficament és una comarca poc poblada, amb menys de deu mil habitants el 2006 i amb una forta concentració de la població a la seva capital, Falset. Econòmicament les activitats agràries hi han estat sempre presents, tot i que ha canviat el paisatge dels conreus: els fruiters de secà han cedit el pas a la replantació dels ceps que, conjuntament amb les oliveres, formen el paisatge agrari predominant actual. Vinyes i oliveres forneixen la matèria primera per a l'elaboració dels dos productes agraris de més reputació de la comarca: el vi i l'oli.

La millora en la fabricació dels vins amb l'aportació dels cellers antics i dels nous han situat les dues denominacions d'origen de la comarca, la de Priorat i la de Montsant, en llocs de prestigi mundial. La represa de l'activitat vinícola al llarg de la dècada dels noranta del segle passat ha suposat la recuperació d'àrees de conreu abandonades i la proliferació de noves instal·lacions associades al procés d'elaboració del vi, tant en els espais oberts com al voltant dels diferents pobles.

La consolidació d'aquesta activitat agrària que ha projectat el Priorat en cercles vitivinícoles de prestigi ha entrat en competència amb el desplegament dels parcs eòlics. El Priorat, com les seves comarques veïnes de la Ribera d'Ebre i la Terra Alta, té un potencial eòlic significatiu segons el Pla de Energia a Catalunya 2006-2015 [2005:120] i aquest recurs natural ha atret diversos inversors que el volen aprofitar. L'any 2005, el Trucafort –entre Duesaigües al Baix Camp i Pradell de la Teixeta al Priorat– i Mas de la Porta, al Coll de la Teixeta, sumaven més de noranta generadors, mentre que els projectes per la Morera del Montsant i Cornudella del Montsant seguien els tràmits administratius per a l'obertura.



Finalment, el projecte eòlic que hauria d'afectar els municipis de la Bisbal de Falset, Cabacés, la Figuera i el Molar del Priorat i Vinebre i la Palma d'Ebre de la Ribera d'Ebre va generar una nova polèmica sobre l'oportunitat i l'encaix que podia tenir en relació amb la conservació del paisatge agrari. Aquesta proposta que es va presentar el 2005 i que suposaria el desplegament de més de seixanta generadors situats al llarg de vint quilòmetres va suscitar una forta polèmica, ja que alguns alcaldes i la Plataforma en Defensa del Patrimoni Natural del Priorat consideraven que era contradictori amb l'Acord comarcal per al desenvolupament de l'energia eòlica de l'any 2001 i de l'esperit que impregnava la redacció de la Carta del paisatge del Priorat [2004:40].

Tarraco eòlica té aturats dos dels seus projectes

Tarraco eòlica, empresa controlada per una filial empresarial del Banc de Sabadell i el grup financer NMás1, era la principal impulsora dels dos projectes que més repercussió han tingut en els mitjans de comunicació al llarg de l'any 2006.

En el cas del conjunt de pares eòlics que s'haurien de construir entre el Priorat i la Ribera d'Ebre, el principal problema a resoldre era l'evacuació de l'energia elèctrica. Els alcaldes dels municipis afectats es van reunir a principi d'any amb el conseller del Departament de Treball i Indústria



Parc eòlic de Trucafort, a cavall del Priorat i el Baix Camp. Foto: Àlex Tarroja

d'aleshores, Josep M. Rañé i Blasco (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) sense obtenir cap resposta concreta sobre l'agilització del projecte o sobre la possibilitat de connectar la línia d'evacuació amb una subestació elèctrica ubicada a la comarca de les Garrigues. Aquesta subestació ja recollirà l'energia produïda pels parcs que la mateixa empresa construirà a Bellaguarda i la Granadella.

Per altra banda, Tarraco eòlica va demanar llicència urbanística per establir una central amb una vintena de generadors a la serra de la Figuera, als municipis del Lloar i la Figuera de Falset. El projecte va estar en exposició pública el mes de maig i va rebre al·legacions de les dues denominacions d'origen comarcal, de la Plataforma per la Defensa del Patrimoni Natural del Priorat, de l'Agrupació per a la Restauració i el Turisme Rural al Priorat i de l'Associació de Cases de Pagès al Priorat. Carme Bartolomé Jardí, alcaldessa de la Figuera de Falset (Convergència i Unió, CiU), va dir que el projecte "s'hauria de fer ben fet" i que la producció elèctrica era necessària perquè cada dia creixia el consum energètic. En canvi, Jaume Montalbo Roigé, alcalde del Lloar (CiU), va dir que el seu ajuntament no hi tenia massa interès i que els dubtes li sorgien en relació amb el perjudici del paisatge.

Les propostes per a la preservació del paisatge

El febrer de 2006, el ple del Consell Comarcal va aprovar el document informatiu de la futura Carta del paisatge del Priorat, que hauria de ser l'eina per a ordenar el creixement urbanístic i paisatgístic dels municipis prioratins. En el document es feia una diagnosi de la situació, es definien uns catàlegs de paisatge, les bases del marc normatiu i els objectius de qualitat paisatgística.

En opinió de Joan Ganyet i Solé (PSC), director general d'Arquitectura i Paisatge del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), la tramitació de la Carta del paisatge estava aturada, ja que des del febrer fins a l'octubre no s'havia presentat cap altre nou document més definit. Tanmateix, sempre segons Ganyet, el Consell l'havia informat que pensava presentar una primera proposta en el ple del mes de desembre. Entre els motius que podrien contribuir a no fer avançar la redacció de la Carta, caldria destacar el fet que alguns principis no encaixaven amb el desplegament dels parcs eòlics ja que aquests no tenien el vistiplau dels municipis afectats, i n'hi havia altres que la feien ser massa restrictiva, tal com manifestava Joan Jaume Salvadó Llorens (CiU), vicepresident del Consell Comarcal del Priorat, ja que a parer seu la Carta no podia prohibir la instal·lació de fàbriques en els municipis en els quals l'agricultura o el turisme no estaven arrelats.

Al llarg de 2006 també es va fer públic el projecte de presentar el paisatge vitivinícola del Priorat a la consideració de Patrimoni de la Humanitat de la UNESCO. Aquesta proposta estava emparada per les dues denominacions d'origen, la de Priorat i la de Montsant, per la Plataforma en Defensa del Priorat i per alguns ajuntaments, com el de Falset, que volien preservar el model productiu tradicional i evitar la rompuda massiva de terrenys per a noves terrasses agràries.

Cal dir que en relació amb els parcs eòlics, el conseller Rañé va dir que se'n podria iniciar l'execució a partir de l'any 2007, un cop acabats els tràmits que se seguien en els diferents departaments de la Generalitat. Quant a la Carta del paisatge, a final d'any no es va aprovar.

ESR

Més informació

www.alvent.net/Catala/Marcs.htm
www.gepec.org
www.priorat.org/docs/cp.pdf

CENTRALS NUCLEARS D'ASCÓ I DE VANDELLÒS 41



L'avaria d'un dels generadors de vapor al març provoca l'aturada de la central de Vandellòs 2 durant un mes. A principi d'abril, es produeix també una aturada per avaria a Ascó 2. Cap de les dues avaries no comporta riscos per als treballadors, la població o el medi. A començament d'agost, el Ministeri d'Indústria imposa a Vandellòs 2 la multa més alta de la història de les centrals nuclears espanyoles per l'incident de 2004. Paral·lelament, els cercles empresarials es pronuncien a favor de tornar a impulsar l'energia nuclear, mentre els ecologistes continuen oposant-s'hi i reclamen als governs espanyol i català un calendari per al tancament de les centrals. El president del Govern espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, es compromet a elaborar aquest calendari abans del final de la legislatura.

Antecedents 2005:34

L'ús civil de l'energia nuclear a Catalunya va començar l'any 1974 amb la posada en marxa de la central Vandellòs 1 (Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, Baix Camp). A mitjan dècada dels vuitanta i també els darrers anys de la mateixa dècada es posaren en funcionament la resta de centrals: Ascó 1 i Ascó 2 al municipi homònim de la Ribera d'Ebre van entrar en funcionament els anys 1984 i1986, respectivament, i Vandellòs II ho va fer l'any 1988.

L'Associació Nuclear Ascó-Vandellòs (ANAV), l'agrupació d'empreses formada pel Grupo Endesa i Iberdrola, du a terme l'explotació de les centrals. Segons aquest organisme, en l'actualitat, els reactors existents produeixen anualment més de vint-i-quatre mil milions de kW/h d'electricitat, cosa que suposa aproximadament el 75% de l'energia elèctrica generada a Catalunya.

El març de 2005, unes fuites d'aigua aparegudes al sistema terciari de refrigeració de la central nuclear de Vandellòs 2 van originar una aturada no programada del reactor nuclear. L'aturada, que va durar més de cinc mesos, va ser la més llarga de la història nuclear catalana i va suposar unes pèrdues econòmiques de 100 MEUR. Aquesta incidència va reobrir la polèmica sobre el funcionament de la central i sobre la gestió de l'incident ocorregut el 25 d'agost de 2004, el més important de la seva història segons el Consell de Seguretat Nuclear (CSN).

En l'àmbit polític, el Govern de la Generalitat de Catalunya va aprovar a l'octubre el Pla de l'energia de Catalunya 2006-2015 [2005:120], on es proposava una estratègia gradual de tancament de les centrals nuclears que començaria l'any 2022 i acabaria l'any 2026.

Per la seva part, el Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç (MITC) va constituir a final de novembre una mesa de diàleg amb representants de diversos àmbits (polític, social, ambiental, industrial i científic) per debatre el futur de l'energia nuclear a l'Estat espanyol.

El Ministeri d'Indústria sanciona Vandellòs 2 per l'avaria de 2004

Durant l'any 2006, el MITC va obrir a final de febrer un expedient sancionador contra la central de Vandellòs 2 per l'incident del 2004. Uns dies després, l'entitat ecologista Greenpeace va denunciar que la central continuava sent insegura per la mateixa causa que havia ocasionat l'incident: la corrosió que l'aigua de mar havia provocat en vàlvules, cargols, cables i altres elements relacionats amb el funcionament dels sistemes de seguretat. El grup ecologista va criticar que el CSN permetés el funcionament de la central malgrat que, d'acord amb els informes dels seus propis tècnics, no es podia demostrar que la situació fos segura. El CSN va reconèixer aquest punt però va precisar que els informes als quals Greenpeace al·ludia tenien data del mes d'agost de 2005 i que des d'aleshores s'havien implementat mesures de revisió, control i millora dels protocols d'actuació i comunicació que garantien la seguretat de la central.

El 3 d'agost, el MITC va imposar una sanció d'1,6 MEUR a Vandellòs 2 per tres incompliments greus de la llei d'energia nuclear relacionats amb l'incident de 2004: incompliment de les condicions d'explotació, omissió de mesures correctores i falta d'informació al CSN. La sanció imposada era propera als màxims legals establerts per a aquests tres supòsits i va esdevenir la més elevada imposada mai a una central espanyola. Malgrat això, els ecologistes van considerar que la quantitat era insuficient en no ser proporcional als guanys de les centrals,[1] motiu pel qual van demanar la reforma del règim sancionador.

Noves aturades i nou sistema de refrigeració a Vandellòs 2

La central de Vandellòs 2 va efectuar cinc aturades durant el 2006. Les més llargues van ser la de febrer i la de març. La primera va durar prop d'una setmana i la va causar un problema al circuit de control de la velocitat de la turbina. L'aturada de mitjan març es va produir per la presència d'un cargol solt a l'interior d'un dels generadors de vapor. Després d'un mes, el MITC va autoritzar la posada en funcionament del reactor sense la reposició del cargol per considerar que aquesta circumstància no suposava cap risc per al funcionament correcte de la instal·lació. Tanmateix, els grups ecologistes van criticar aquesta decisió i el grup parlamentari d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) va demanar la retirada de l'autorització.

A final de maig, un estudi de Greenpeace sobre les centrals nuclears espanyoles assenyalava que Vandellòs 2 havia registrat, des de 2004 fins a mitjan 2006, un total de catorze incidents i que havia estat la central amb menys seguretat de subministrament en l'esmentat període.

Al setembre va tenir lloc l'única aturada programada de l'any, durant la qual es van substituir tots els cargols dels tubs guia de les barres de control del reactor i es van dur a terme operacions de manteniment. Aquesta aturada es va aprofitar, a més, per fer algunes obres prèvies a la implantació d'un nou sistema de refrigeració amb aire que havia de substituir part del que funcionava amb aigua de mar. Aquesta opció es va escollir pels problemes de corrosió que comportava l'aigua marina. D'altra banda, també es treballava per instal·lar un altre sistema alternatiu de refrigeració, amb aigua dolça, que entraria en funcionament en cas d'errada en el sistema d'aigua marina i que permetria a la central operar fins a trenta dies sense subministrament d'aquesta.

El desmantellament de Vandellòs 1

L'any 1989, l'incendi provocat per una avaria en el turboalternador de Vandellòs 1 va suposar l'accident més greu de la història nuclear de l'Estat espanyol i va motivar el tancament definitiu d'aquesta central l'any següent. Es va establir un termini

de trenta anys per al desmantellament definitiu de la central i tots els residus d'aquesta central es van emmagatzemar a França, en dipòsits controlats. El retorn d'aquests residus es preveia per a l'any 2011, cosa que va alimentar el debat entorn de la necessitat i la ubicació del MAGATZEM TEMPORAL DE RESIDUS NUCLEARS A VANDELLÒS [87] de l'Estat espanyol, en el qual, Vandellòs apareixia com un dels principals candidats a allotjar aquesta instal·lació.

Al marge d'això, a final de març de 2006 es van conèixer nous detalls relacionats amb els costos econòmics de l'esmentat desmantellament: s'estimava que aquesta operació costaria uns 760 MEUR i s'esperava obtenir aquests fons del Pla integral general de residus radioactius, aprovat pel Govern de l'Estat aquell mateix mes.

A més, segons va assenyalar un estudi de la Universitat Rovira i Virgili (URV) conegut a principi de maig, la primera fase del desmantellament va tenir un impacte positiu sobre l'economia local i regional, ja que, entre el 1998 i el 2003, va reportar per a l'entorn productiu industrial i social de la planta un moviment econòmic de 360 MEUR, quatre vegades els 90 MEUR que va costar l'operació de desmuntatge.

Avaries i aturades a les centrals nuclears d'Ascó

Entre abril i maig, la central nuclear d'Ascó 1 va estar aturada trenta-dos dies per realitzar el nou carregament d'urani. En total, es van substituir seixanta-vuit dels cent cinquanta-set elements de combustible. La parada es va aprofitar per dur a terme operacions de manteniment com ara la substitució de les fixacions dels tubs guia de les barres de control, que aturen la reacció nuclear en cas d'emergència o parada programada.

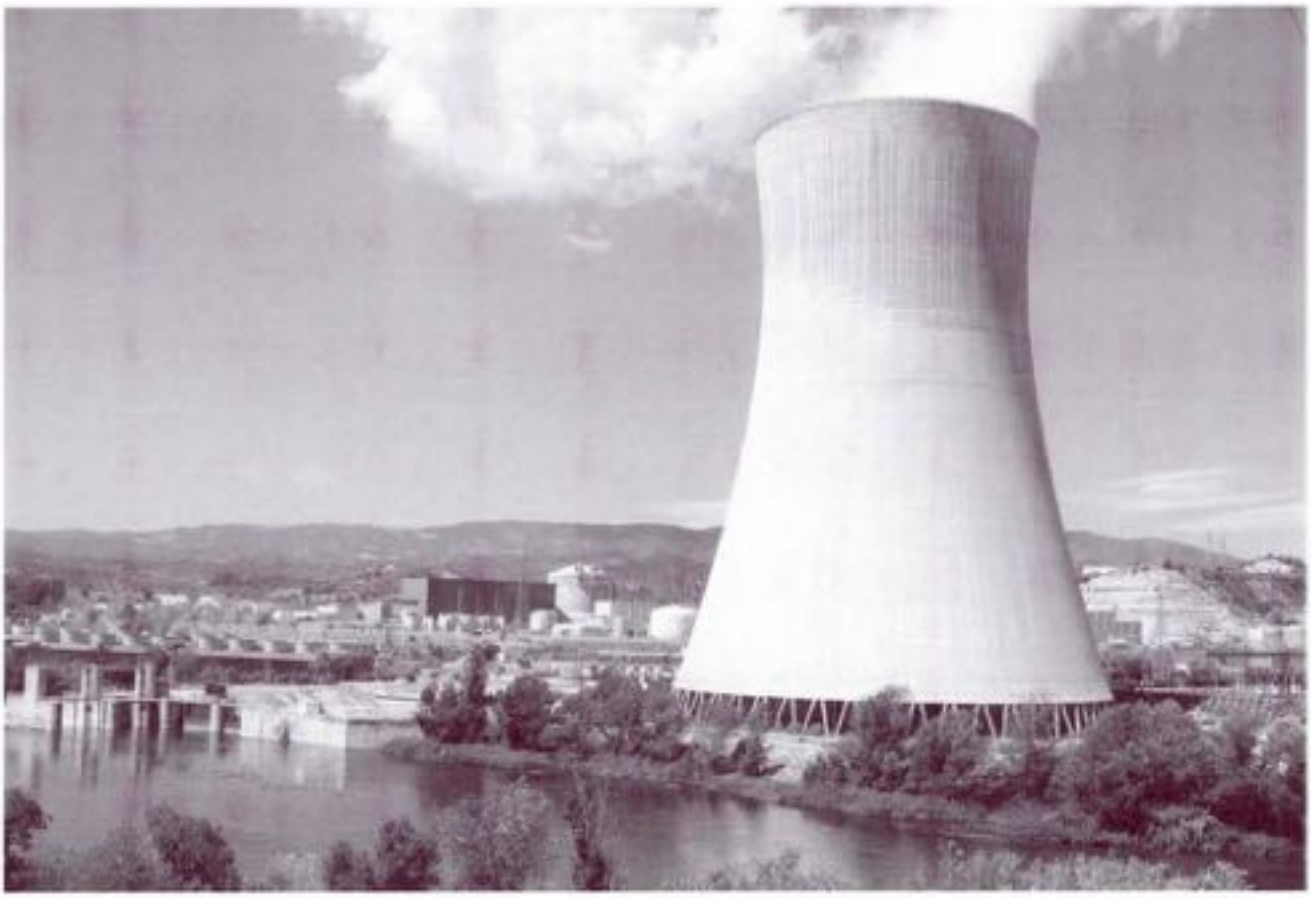
A la central nuclear d'Ascó 2, el 30 de març s'hi va produir una avaria d'un alternador, que va causar una fuga d'hidrogen i va comportar l'aturada del reactor durant una setmana. Aquesta incidència, que no va comportar riscos per a la població, es va produir poques hores després de l'aturada de Vandellòs 2, per la qual cosa durant els primers dies d'abril dos dels tres reactors nuclears de Catalunya van restar aturats. El conseller de Treball, Josep Maria Rañé, va assegurar que, malgrat aquesta circumstància, el subministrament elèctric estava garantit perquè el conjunt d'instal·lacions d'altres tipus que hi havia a Catalunya permetia generar l'energia que mancava per l'aturada de les nuclears. Les associacions Greenpeace i Ecologistes en Acció (EA) van utilitzar aquest argument per reclamar que s'accelerés el tancament de les centrals.

Ascó 2 va patir encara tres aturades més al llarg de l'any provocades per fuites d'aigua i una de vapor radioactiu que no va superar els 0,01 microsieverts d'emissió.[1] Segons l'Associació Nuclear Ascó-Vandellòs (ANAV), cap de les fuites no va suposar risc per a la seguretat de la central, dels treballadors, de la població en general ni del medi ambient.

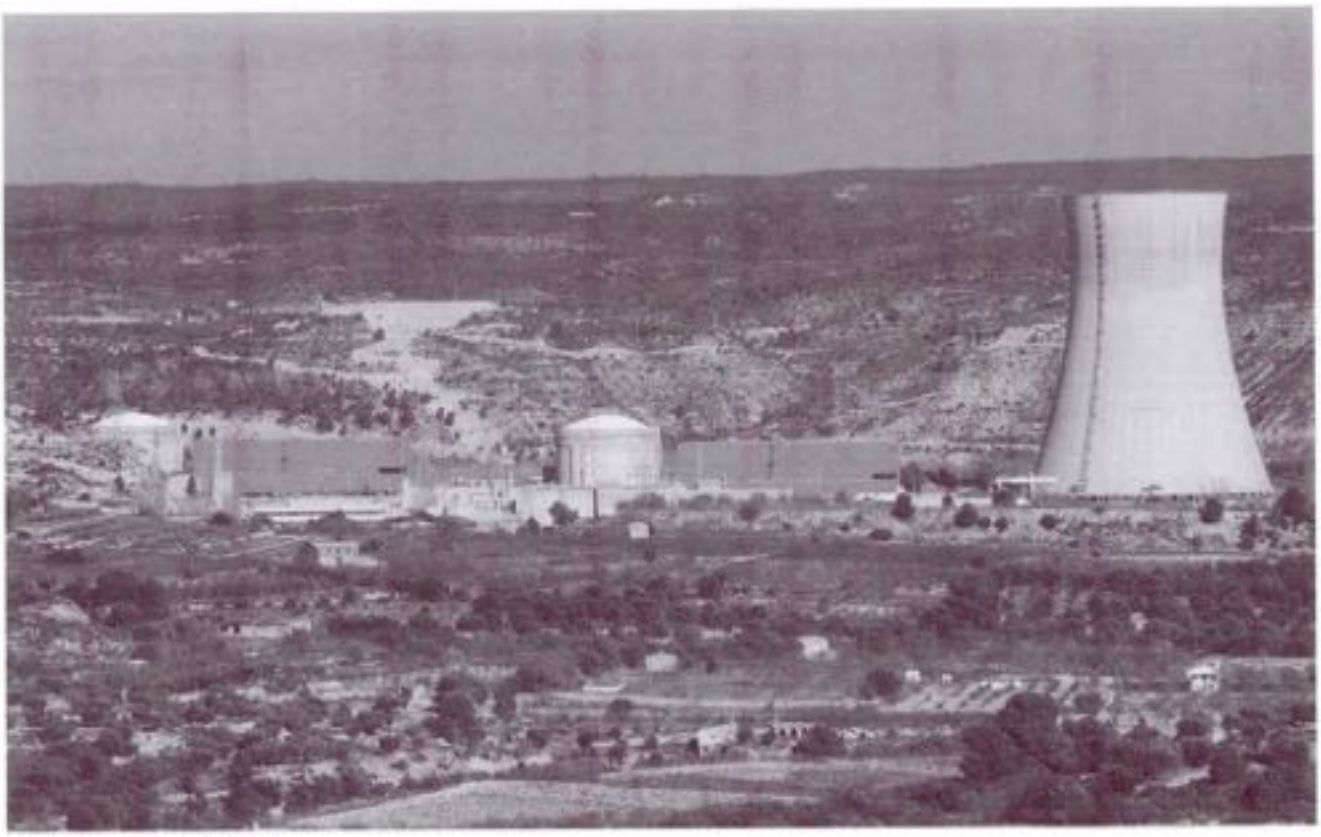
L'informe de Greenpeace presentat al maig assenyalava que Ascó 1 va ser la central amb més incidències de l'Estat espanyol des de començament de 2004, amb un total de disset. Ascó 2 ocupava la tercera posició, amb catorze incidències.

L'energia nuclear, al centre del debat del model energètic

Les cambres de comerç espanyoles van presentar a final de novembre un informe on apostaven per potenciar el paper de l'energia nuclear per tal de reduir la dependència energètica exterior. En el mateix sentit es va pronunciar la Confederació Espanyola d'Organitzacions Empresarials (CEOE) que, a final d'any, va proposar un gran pacte estatal per afavorir l'impuls de l'energia nuclear.



Central nuclear d'Ascó. Foto: Marta Casas



Central nuclear d'Ascó. Foto: Àlex Tarroja

La patronal proposava doblar la potència instal·lada i fer-la arribar fins als 15.000 MW l'any 2015, ja fos incrementant la capacitat de les instal·lacions existents o bé creant-ne de noves. A Catalunya també es van sentir veus com les del Cercle d'Economia que, a principi de maig, va reclamar que el manteniment de les centrals nuclears existents o fins i tot l'obertura de noves es posés en primera línia del debat polític.

En clau política, el president espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, es va comprometre al juny a aprovar un calendari de tancament de les centrals nuclears abans d'acabar la legislatura. D'altra banda, a final de mes, les conclusions de la mesa de diàleg promoguda pel MITC per debatre el futur de l'energia nuclear a l'Estat espanyol apostaven per reforçar el paper d'aquesta energia i de l'eòlica com a suport en la transició cap a un model amb més presència de les energies renovables.

Els grups ecologistes, per la seva banda, van presentar a mitjan febrer un manifest per demanar als governs català i espanyol un pla de tancament progressiu i urgent de les centrals nuclears. Els ecologistes apel·laven al compliment dels acords del Pacte del Tinell [2003:5] i del programa electoral del Partido Socialista Obrero Español (PSOE). En aquest context, es va crear la coordinadora Tanquem les nuclears, que aplegava prop de cinquanta entitats i que defensava l'aturada definitiva de l'activitat de les centrals catalanes l'any 2015 i la transició cap a un model energètic on només tinguessin cabuda les energies renovables. La plataforma també reclamava que es creés una comissió d'investigació al Parlament de Catalunya per elaborar un dictamen sobre el funcionament de les centrals nuclears catalanes.

Les empreses elèctriques volen ampliar el període d'explotació de les centrals catalanes

A final d'any, es preveia que Vandellòs 2 aprofitaria la parada per carregar nou combustible de la primavera de 2007 amb la finalitat de començar les obres del nou sistema de refrigeració, amb un cost previst d'uns 45 MEUR. Aquest sistema comportaria construir dues noves torres de refrigeració i un gran dipòsit d'aigua dolça.

També es preveia que Ascó II duguès a terme un nou carregament de combustible durant el 2007. En aquest cas, l'aturada s'aprofitaria per canviar els cargols dels tubs guia de les barres de control del reactor.

Tot i que l'any 2001 el MITC va concedir permís d'explotació a les centrals nuclears de Vandellòs i Ascó fins al 2010 i 2011, respectivament, les elèctriques volien prorrogar al màxim la llicència de funcionament, fins i tot més enllà dels quaranta anys de vida útil previstos en un principi. Amb la perspectiva d'utilitzar les instal·lacions fins als seixanta anys, l'ANAV preveia destinar entre el 2007 i el 2011 103 MEUR per actualitzar i millorar les plantes.

MSM-X3EA

Més informació

www.csn.es
www.amac.es
www.anav.es
www.100x100renovables.net

1 Segons dades del sector elèctric, una central nuclear ingressa una mitjana de 700.000 € de benefici net per dia d'explotació.

2 Com a referència, una radiografia de tòrax comporta una irradiació de 50 microsieverts.

DES DE LA CATALUNYA CONDEMNADA...

Paco Capella i Sergi Saladié

A Catalunya, algú va decidir un dia que les comarques del sud havien de generar l'energia elèctrica del principat. Així les nuclears (amb les que no guanyem per ensurts), la refineria, incineradores, les noves centrals tèrmiques, la majoria dels molinets de vent i, properament, les grans centrals solars fotovoltaiques, han estat instal·lades al sud. Amb el tema de l'ITER, una mena de Sant Grial de l'energia, es va utilitzar el municipi de Vandellòs-Hospitalet (sense consultar res amb la població) com a peça de canvi per aconseguir que les oficines anessin a parar a Barcelona. Ara, segons informa la premsa aquests dies, resulta que el Centre de Recerca d'Energies Renovables, que era la "compensació" per haver tacat (altre cop) el nom de Vandellòs, també va a parar a Barcelona.

Recordem que sobre l'ITER deien que crearia uns 6000 llocs de treball a Vandellòs-Hospitalet, que l'Euromed tindria parada a l'estació de L'Hospitalet (actualment està feta un desastre), que les cases al petit poble de Masboquera es podrien llogar per 1000 euros al mes (al final han acabat per destrossar l'encant del poble amb un bloc de pisos, i el que ens queda per veure). Recordem que l'actual Delegat del Govern al Camp de Tarragona, Sr. Xavier Sabaté, va arribar a dir (a la web del PSC), que els diners que s'havien d'invertir en l'ITER haurien d'invertir-se en un centre de recerca de renovables a Vandellòs-Hospitalet. Recordem que l'ex-ministre i actual President de la Generalitat, Sr. José Montilla, afirmava que existia un deute històric amb Vandellòs-Hospitalet (el deute ha estat saldat amb una tèrmica de 800 MW que ja fumeja i qui sap si amb un cementiri nuclear).

Recordem que aquest centre d'investigació en energies renovables, havia de crear-se a Vandellòs-Hospitalet, segons la "Moció subsegüent a la interpel·lació al Consell Executiu sobre les energies renovables (tram. 302-00018/07)" publicat al numero 10-sèrie P del Diari de Sessions del Parlament de Catalunya de 14 d'abril de 2004 (corresponent a les sessions parlamentàries 18 i 19 de la VII legislatura). Aquesta moció es va aprovar per unanimitat de tots els grups parlamentaris.

Coses de la vida, els edificis del Centre de Rercerca d'Energies Renovables i de l'ITER, a Barcelona, un al costat de l'altre.

Però no és d'extranyar. Com sempre succeeix en relació a les instal·lacions i/o infraestructures energètiques, quan aquestes són potencialment positives (absència de contaminació, risc baix, llocs de treball qualificats, bona imatge,...) tots els territoris es "barallen" per tenir-ho, i "casualment", com es va veient, sempre van a parar a territoris centrals; en canvi, quan són potencialment negatives (contaminació, risc alt, baix nombre de llocs de treball qualificats, imatge negativa,...) ens proposen com a "candidats" (com va passar recentement amb l'ITER, o ja fa més anys amb les nuclears) als territoris "marginals" i "perifèrics", sense que se'ns consulti per res a la ciutadania si ho volem o no. El model de reequilibri territorial català, si més no, no deixa de ser una mica extrany.

Que tothom ho sàpiga: El govern de la Generalitat no ha actuat d'acord amb el mandat del Parlament. Però tampoc l'Ajuntament de Vandellòs-Hospitalet, ha actuat decididament per tal que aquest centre fos una realitat al nostre municipi.

Els polítics aproven mocions i s'omplen la boca de falses promeses que mai arriben a complir. Al nostre territori ens van omplint de centrals de generació elèctrica. Ara toca la ubicació del Cementiri Nuclear. Ben segur que al Fòrum de les Cultures no anirà a parar, d'això no en tenim cap dubte. Ah, i ens diuen que millor que callem, que no fem soroll.

Lamentable, després es queixen que la gent no va a votar, després et diuen que no t'involucres en política. Per a què?

Juny de 2007

CENTRE COMERCIAL HIPERCOR. AMPLIACIÓ (GIRONA) 42



El gran centre comercial Hipercor emplaçat a Girona proposa ampliar les seves instal·lacions, i l'Ajuntament aprova inicialment i provisionalment la modificació puntual del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) per tal de fer-la efectiva. El projecte del centre comercial afecta més de la meitat de la plaça Salvador Dalí, i per aquest motiu l'empresa Hipercor facilita una sèrie de contrapartides a l'Ajuntament. Diverses entitats i partits polítics s'oposen a aquest projecte, ja que consideren que es perd una plaça pública, que s'afavoreix els grans magatzems i que, conseqüentment, es perjudica els petits comerciants de la ciutat.

La plaça Salvador Dalí és just al davant dels grans magatzems Hipercor, al barri de Sant Narcís de Girona. És una plaça pública, graonada, amb arbres i parterres. Des de feia anys Hipercor considerava que el seu centre comercial havia quedat petit i per aquest motiu va obrir diversos establiments distribuïts per la ciutat. Aquestes botigues oferien productes especialitzats en esport, música, parament de la llar, videojocs, etc.

El 1994 l'Ajuntament de Girona i Hipercor van firmar un conveni segons el qual el consistori es comprometia a segregar la superfície de la plaça del subsòl per edificar-hi un aparcament subterrani. El transmetia a la cadena a canvi d'uns 680.000 € i diferents finques a la ciutat. El 1997 el ple municipal aprovava el procés de segregació i el 1998 lliurava el subsòl. Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), aleshores a l'oposició, va impulsar dos processos judicials contra aquest projecte (contra la segregació i contra el conveni) en considerar que la permuta dels terrenys era desavantatjosa per a la ciutat.

Dues sentències de 2002 van donar la raó a ERC i van concloure que l'Ajuntament no podia vendre el subsòl d'una plaça per transmissió directa i que calia una concessió administrativa. Pel que fa al conveni, també admetia les tesis del regidor Santi Niell (ERC) i anul·lava la permuta. El 2003 es van acatar les sentències i es va legalitzar amb el nou PGOU.

L'ampliació d'Hipercor

Al començament d'octubre de 2006 transcendia a l'opinió pública el projecte d'ampliació d'l'Hipercor. El gran centre comercial projectava una ampliació que afectava 2.400 m² dels 4.000 m² que tenia la plaça Salvador Dalí. Els 1.600 m² restants continuaven lliures. El centre comercial havia de créixer uns 7.500 m² de superfície comercial repartits entre una planta baixa més tres pisos. A la part inferior de l'edifici s'hi preveia un aparcament per a cinc-cents cotxes. Aquesta ampliació d'Hipercor implicava modificar el PGOU, suposava una inversió de prop de 20 MEUR en la construcció del nou edifici i preveia la creació de cent llocs de treball.

Hipercor oferia a l'Ajuntament diferents propietats al voltant dels grans magatzems com a contrapartida a l'ocupació de la plaça. La proposta d'Hipercor incloïa una nova zona verda de 3.000 m², un nou equipament en una finca dissenyada per l'arquitecte Ricard Giralt Casadesús a la carretera de Barcelona, 6.000 m² de sostre per a habitatge protegit a l'illa formada pels carrers Narcís Blanch i Carles Rahola, i 2,5 MEUR per accions de foment de l'activitat comercial acordades amb les associacions de comerciants de Girona.

Posicions diverses sobre l'ampliació

El Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) recolzaven la proposta d'Hipercor. El grup municipal del PSC de Girona justificava la decisió amb un informe elaborat per la Comissió Informativa d'Hisenda, Desenvolupament Local i Promoció de la Ciutat, que presidia la regidora de Desenvolupament Local, Glòria Plana (PSC). En aquest document es defensava el projecte per retenir la capacitat de consum local, complementar el petit comerç, generar una altra activitat econòmica, captar inversió externa, crear llocs de treball, projectar exteriorment la ciutat i promoure l'accessibilitat a peu, entre molts altres aspectes.

El PSC i ICV volien aprovar el projecte amb molta rapidesa. Però la proposta va topar amb les reticències d'ERC, que governava Girona amb el PSC i ICV, ja que considerava que no tenia en compte el petit comerç de la ciutat.

Els dos grups de l'oposició del consistori, Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP), rebutjaven al projecte. CiU criticava que l'ampliació d'una activitat privada ocupés un espai públic. Per a CiU el planejament urbanístic no es podia decidir en funció de les necessitats de creixement d'una empresa. Concepció Veray (PP) creia que era un precedent molt perillós per a la ciutat.

Segons la Federació d'Organitzacions Empresarials de Girona (FOEG), suposava un cop mortal per al sector del petit comerç. La Cambra de Comerç de Girona trobava exagerada la proposta. La majoria dels opositors criticaven la pressa per engegar el projecte i també el poc consens que tenia. Les associacions de comerciants de Girona (tant del centre com de l'eixample) afirmaven que el projecte perjudicava els petits comerciants però s'alegraven del previsible augment del total de clients a la ciutat.

La Federació de Comerç de les Comarques Gironines i l'Organització de Consumidors i Usuaris (OCUC) també criticaven el projecte. Alhora l'OCUC criticava que el procés no incloïa un procediment de concurrència pública. L'associació de veïns del barri de Sant Narcís de Girona es queixava de la desaparició d'un espai públic i del perjudici que, a parer seu, causava en el comerç tradicional del barri.

Un altre aspecte que despertava rebuig era que amb l'ampliació no s'obligués a tancar les botigues que Hipercor tenia disseminades per Girona. ERC i la patronal Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC) criticaven especialment aquesta circumstància. En la proposta únicament constava que quan s'acabés el lloguer d'aquests establiments, Hipercor no els podria renovar si algun altre operador s'interessava pel local. Segons Anna Pagans (PSC), alcaldessa de Girona, al voltant de les botigues hi havia una xarxa comercial i no calia desarticular aquest teixit.



La plaça Salvador Dalí, just al davant dels grans magatzems Hipercor. Foto: Xavier Crehuet

L'Ajuntament de Girona aprova modificar el PGOU

Tanmateix, una moratòria en l'obertura de grans superfícies comercials, que vencia el 3 d'octubre de 2006, no permetia aquest projecte d'ampliació. L'escenari canviava amb el Decret 379/2006, de 10 d'octubre, pel qual s'aprovava el Pla territorial sectorial d'equipaments comercials (PTSEC) 2006-2009, que desplegava la LLEI 18/2005, DE 27 DE DESEMBRE, D'EQUIPAMENTS COMERCIALS [84]. El PTSEC establia per a les comarques gironines un creixement de 25.262 m² per a centres comercials.

El 10 d'octubre de 2006 el ple de l'Ajuntament va aprovar inicialment la modificació concreta del PGOU per permetre tirar endavant el projecte acordat amb Hipercor. Hi votaren a favor PSC i ICV i, en contra, CiU, PP i ERC.

El novembre de 2006 Hipercor continuava l'expansió per Girona amb l'obertura d'una altra botiga al centre de la ciutat. Amb aquest establiment, dedicat a la venda de joguines, ja tenia dotze botigues obertes, a part del gran centre comercial.

El 12 de desembre de 2006 el ple del consistori gironí va aprovar provisionalment la modificació del PGOU per permetre l'ampliació d'Hipercor amb els mateixos vots a favor i en contra que l'aprovació inicial. Es van desestimar les al·legacions de la Candidatura d'Unitat Popular (CUP) que demanaven la retirada del projecte i la millora i ampliació de la plaça Salvador Dalí. Es van estimar parcialment les al·legacions de CiU però només les referents a qüestions de forma. Per a CiU, el projecte no tenia en compte el principi de contractació pública: de publicitat, de concurrència i d'igualtat per evitar discriminacions. A més, per a CiU continuava essent no justificat l'interès públic de la desafectació d'una plaça per establir-hi un negoci privat. Aquest argument el compartien ERC i el PP, que no van presentar al·legacions. El PSC i ICV van insistir en el ple que Hipercor ja tenia terrenys per créixer a l'altra banda de la carretera de Barcelona, i que amb l'operació s'ordenava aquest creixement.

El dia 23 de desembre la CUP va recollir un centenar de signatures a Girona en contra de l'ampliació d'Hipercor, amb una parada que el partit va muntar a la mateixa plaça Salvador Dalí.

S'esperava per a començament de 2007 l'informe de valoració de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) sobre la modificació puntual del PGOU. Tanmateix, la potestat decisòria sobre l'ampliació a la plaça Salvador Dalí, pel fet d'estar qualificada com a zona verda, no corresponia a la CTUG sinó al conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). Per altra banda, quedava pendent de resoldre si la Generalitat atorgava la llicència d'activitats comercials. Segons la llei d'equipaments comercials, l'empresa havia de disposar d'aquesta llicència del Govern abans de demanar les llicències municipals d'obres.

XCN

Més informació

www.ajuntament.gi/ajuntament/ses.html

CENTRE PENITENCIARI DE FIGUERES 43



El nou centre penitenciari de Figueres es preveu, segons anuncia el Departament de Justícia l'any 2005, al paratge del Puig de les Basses. L'Ajuntament de Figueres i diferents associacions es mostren a favor de l'equipament però l'Ajuntament de Llers i el grup municipal de CiU a Figueres s'hi oposen. La nova presó preveu una capacitat de sis-cents cinquanta interns i una superfície de 61.000 m². El novembre de 2006 se n'aprova definitivament el Pla especial de construcció i el consistori figuerenc en concedeix la llicència d'obres. Durant l'any 2006 els grups municipals de Figueres polemitzen amb la destinació dels 2,5 MEUR ingressats en concepte de permisos d'obres.

L'any 2004 el Govern de la Generalitat aprovava el PLA DIRECTOR D'EQUIPAMENTS PENITENCIARIS 2004-2010 [2005:123]. El 2005 el Departament de Justícia concretava la ubicació dels onze nous centres penitenciaris previstos a Catalunya, entre els quals el de Figueres. El centre penitenciari de Figueres es preveia al paratge del Puig de les Basses, al terme municipal de Figueres però al límit amb el de Llers, a l'Alt Empordà. Aquesta ubicació es trobava a 500 m de les urbanitzacions dels Hostalets de Llers i pròxim al castell de Sant Ferran de Figueres.

La presó de Figueres, en funcionament, era al carrer de Sant Pau i tenia una capacitat per a cent seixanta reclusos. El centre penitenciari de Figueres i el de Girona (situat al carrer Menorca) havien assolit els últims anys una massificació alarmant, especialment en el cas del de Girona, on sovint sis interns havien de compartir cel·les d'uns deu metres quadrats. A Figueres convivien dos o tres interns per cel·la.

L'Ajuntament de Figueres, que governava el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) sense pactes i en minoria, sempre es va mostrar a favor d'acollir l'equipament. També el grup municipal del Partit Popular (PP) de Figueres, els treballadors de la presó del carrer Sant Pau i la Federació d'Associacions de Veïns de Figueres s'hi mostraven a favor. Tanmateix, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) reclamava una moratòria per ajornar la decisió i Convergència i Unió (CiU) s'hi oposava perquè considerava que Figueres estava discriminada en equipaments respecte de Girona. El maig del 2005 CiU va recollir més de set-centes signatures en una campanya contrària a la presó.

L'Ajuntament de Llers, governat per majoria absoluta de CiU, també s'hi oposava. Carles Fortiana (CiU), alcalde de Llers, es queixava que cap entitat ecologista o de defensa del territori no protestés per aquella ubicació potencial.

A final de 2005 els ajuntaments de Llers i Figueres i el Consell Comarcal de l'Alt Empordà reclamaven compensacions econòmiques per a Llers. Tot i això, el Departament de Justícia va informar que les ajudes només eren concedides als municipis on es construïen els equipaments.

El nou centre penitenciari de Figueres

El nou centre penitenciari de Figueres substituiria els centres existents en aquesta mateixa ciutat empordanesa i a Girona. La presó preveia una capacitat per a sis-cents cinquanta interns i seixanta Mossos d'Esquadra per vigilar-los. La memòria presentada pel Departament de Justícia informava que la presó costaria 94 MEUR i que ocuparia una superfície total de 496.500



El puig de les Basses, al costat de l'AP-7, vist des del castell de Sant Ferran. Foto: Moisès Jordi

m², dels quals uns 61.000 m² corresponien a l'edificació. Hi havien de treballar un total de quatre-centes vint persones .

A la presó s'hi projectava un edifici de control i accessos, un d'administració i direcció, un mòdul d'ingressos, deu mòduls residencials, un edifici formatiu i un per a comunicacions amb els familiars. La presó es completava amb diferents equipaments per als presos: una piscina, un poliesportiu, zones culturals i una infermeria. La resta es destinava a zones reservades per a aparcament i a parcel·les de delimitació.

El centre estaria envoltat per un doble mur de 6 m d'altura. Per construir el mur s'utilitzarien els mateixos materials del castell de Sant Ferran. Es buscava el mínim impacte visual possible i integrar l'equipament al paratge.

La construcció de la nova presó de Figueres suposava completar la sortida de Figueres Nord de l'autopista AP-7 amb una entrada en direcció a Barcelona i la sortida dels vehicles que venien d'aquesta direcció. Des de la sortida de l'AP-7 es projectava un accés directe i fluid amb el centre penitenciari a través d'una carretera que passava pel polígon Padrosa.

S'aprova el Pla especial per a la construcció de la presó

El 19 de juliol de 2006 Joaquim Nadal (PSC), conseller de Política Territorial i Obres Públiques, i Josep Maria Vallès (Ciutadans pel Canvi, CpC), conseller de Justícia, van signar l'acord per a l'execució de les expropiacions dels terrenys afectats per la presó de Figueres.

El 21 de novembre de 2006 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar definitivament el Pla especial per a la construcció del centre penitenciari, que va formular i trametre el Departament de Justícia i va tramitar la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG).

El 27 de novembre de 2006 la Junta de Govern local de l'Ajuntament de Figueres, formada per regidors del PSC, va aprovar per unanimitat la concessió de la llicència d'obres per a la construcció del centre penitenciari.

Discutida destinació dels diners rebuts per l'Ajuntament

El desembre de 2006 l'alcalde de Figueres, Joan Armangué (PSC), plantejava una proposta per invertir els 2,5 MEUR que s'ingressaven en concepte de permisos d'obres per la nova presó. El govern municipal apostava per diferents inversions centrades en un conveni amb el Museu de la Tècnica de l'Empordà, en la millora del teatre el Jardí o en actuacions en sis escoles de primària i a la llar d'infants els Pins.

Els grups municipals d'ERC i de CiU no recolzaven la proposta de l'executiu figuerenc. Els dos partits proposaven que els diners es destinessin a grans projectes i no a petites obres. CiU pretenia destinar els diners de la presó per adquirir la casa Nouvilas del carrer Nou i convertir-la en un centre per a usos socioculturals.

La destinació dels diners va activar la polèmica durant diversos mesos de l'any 2006. Els grups municipals van estudiar i debatre diversos projectes com ara destinar els diners a l'avinguda de la nova estació de Figueres, a rehabilitar els edificis del casino Menestral i del Patronat de la Catequística o a la neteja viària.

Es preveia per al mes de juny de 2007 la licitació dels treballs entre les diferents possibles propostes de les promotores. Els treballs havien de començar l'últim trimestre de l'any 2007 i segons les previsions del Departament de Justícia la nova presó havia d'entrar en funcionament el segon trimestre de l'any 2009. Es preveia que la presó del carrer de Sant Pau es convertís en un equipament cultural i social.

XCN

Més informació

www.emporda.info
www.figuerescitutat.com

CENTRE PENITENCIARI DE PREVENTIUS DE BARCELONA 44



L'any 2006, l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat signen els acords de modificació del Conveni de col·laboració per a la renovació d'equipaments penitenciaris de la ciutat. El fet que el Departament de Justícia hagués anunciat l'any 2005 que la construcció del nou centre de preventius s'hauria de fer preferentment a Barcelona modificava un dels punts del conveni sobre matèria penitenciària que ambdues institucions havien signat el 2001. En aquell conveni s'acordava que Barcelona quedaria lliure de presons, però, com que la Generalitat no semblava disposada a respectar aquest punt, l'Ajuntament, molest pel canvi de decisió, va optar per demanar la revisió dels compromisos que afectaven el trasllat de la Model, Trinitat i Wad Ras.

Antecedents | 2005-47

L'any 2005, el conseller de Justícia, Josep M. Vallès i Casadevall, va presentar l'acord que concretava la ubicació de la major part de les instal·lacions previstes en el Pla director d'equipaments penitenciaris 2004-2010. El conseller va anunciar que en els solars de cada una de les tres presons de Barcelona, és a dir, la Model, Trinitat i Wad Ras, es reservaria una part del sòl per als futurs centres de règim obert previstos en el Pla. També va afegir que estava estudiant la possibilitat que el nou centre de presos preventius que hauria de substituir la històrica presó Model es quedés a Barcelona. Aquesta opció la considerava adient perquè és a la ciutat on hi ha les dotacions necessàries, tant judicials com de seguretat, per al bon funcionament d'una presó d'aquest tipus i va remarcar com a exemple la proximitat dels jutjats, on els presos pendents de judici es traslladen freqüentment per acomplir les diligències pertinents.

Aquest anunci del conseller va agafar per sorpresa l'Ajuntament de Barcelona que, l'any 2001, havia signat un conveni amb la Generalitat on s'acordava que la ciutat quedaria lliure de presons i, per tant, es buscarien nous emplaçaments per traslladar la presó de preventius i penes de la Model, la de joves de la Trinitat i la de dones de Wad Ras.

El canvi de posició de la Generalitat va suposar obrir un nou període de negociacions amb l'Ajuntament per tal d'harmonitzar els interessos de les dues institucions. El mateix 2005 es va resoldre la ubicació per al nou centre de preventius. El solar que es va trobar era propietat del Consorci de la Zona Franca (CZF) i estava ocupat per uns magatzems en desús. La dimensió d'aquell espai era prou adient per acollir el centre de preventius, i el fet d'estar ubicat entre Mercabarna, la Zona d'Activitats Logístiques i l'antic curs del riu Llobregat el situava relativament a prop de la plaça Cerdà, on s'estava construint la nova Ciutat Judicial.

L'Ajuntament de Barcelona va acabar acceptant que es mantingués la presó de preventius a la ciutat però va voler renegociar els emplaçaments dels centres oberts i les compensacions entre administracions.

Nova ordenació dels centres

El 21 de juny de 2006 es van fer públics els acords de modificació del Conveni de col·laboració per a la renovació dels equipaments penitenciaris de Barcelona, que s'havia signat el 15 de maig de 2001 entre la Generalitat i l'Ajuntament. En aquests nous acords es va fer oficial la ubicació del nou centre de preventius (25.000 m² de sostre per a 500 reclusos) i la d'un equipament destinat a interns en règim obert (10.000 m² de sostre per a tres-cents presos que només hi van a dormir) en el mateix solar de 2,5 ha de la Zona Franca. La ubicació del centre de règim obert al costat de la presó de preventius modificava, per tant, el plantejament inicial del Departament de Justícia, que volia construir-lo en el sector del carrer Nicaragua del solar de la Model.

Per poder construir els dos nous centres a la Zona Franca, l'Ajuntament haurà de tramitar el corresponent canvi de qualificació urbanística de zona industrial a equipament. En el nou conveni també es va establir que el sòl reservat per al centre obert del carrer Nicaragua quedava alliberat i passava a ser propietat municipal, on s'ubicaran diferents equipaments locals que seran concretats pel planejament corresponent".

Els acords també van establir el compromís que la Generalitat estudiaria la construcció d'una nova estació de la LÍNIA 9 DEL METRO [01] que s'ubicaria al carrer A i al carrer 6 del Polígon de la Zona Franca, a 300 m de distància de les dues presons, i que ambdues institucions estudiarien conjuntament el planejament urbanístic per tal de facilitar la continuïtat del passeig de la Zona Franca i de l'entorn urbà del barri.

En la presentació dels acords, Joan Clos Matheu, alcalde de Barcelona pel Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC, els va valorar com a bons i satisfactoris, mentre que el conseller Vallès parlava d'una modificació equilibrada. Per al primer, el que comptava era que la ciutat només tindria un centre penitenciari i un centre de règim obert dins el seu terme municipal però lluny de la trama més urbana i densa, alhora que guanyava sòl públic per a nous usos; per al conseller Josep M. Vallès, però, importava el fet que la ciutat tingués el centre de preventius, com altres ciutats europees.

El solar de la Model

El trasllat de la Model, i la posterior reconversió de l'espai que quedarà lliure en les dues illes de l'Eixample que ara ocupa, probablement repercutirà en l'augment del preu dels habitatges de la zona. Aquesta era l'opinió de Joan Ollé Bertran, president del Col·legi d'Agents de la Propietat Immobiliària de Barcelona, que creia que el 2008 els preus podrien augmentar entre un 8 i un 15%. Aquesta revalorització es produiria en les cases que són en el camp visual de la presó. Representants de l'agència immobiliària Look&Find opinaven que la presó no era un obstacle per vendre cases: la zona era segura, els clients buscaven llocs concrets i cèntrics i la demanda actual superava l'oferta de pisos en aquell sector.

L'Associació de Veïns de l'Esquerra de l'Eixample, a través de la seva presidenta Trini Capdevila, va dir que vetllaria per tal que l'espai que ocupés la Model fos d'ús públic, fins i tot les oficines que s'hi poguessin construir.

El Departament de Justícia comptava que la nova presó de preventius, que provisionalment anomenaven "Llobregat", entraria en funcionament l'any 2008. Amb la reconversió dels terrenys de la Model, el barri de l'Esquerra de l'Eixample quedaria lliure de la presó que durant cent dos anys ha ocupat l'illa dels carrers Nicaragua, Rosselló, Entença i Provença.

ESR

Més informació

www.gencat.net/jus_newsletter

45 CENTRE PER A LA SOSTENIBILITAT TERRITORIAL



Es crea el Centre per a la Sostenibilitat Territorial (CST) que associa entitats en defensa del territori, associacions ambientalistes, acadèmics i professionals. El CST neix amb l'objectiu de promoure i (contra)proposar polítiques, pràctiques i conductes que s'avinguin amb una forma més sostenible d'entendre, gestionar i usar el territori. En la construcció d'una nova cultura del territori, el CST aposta per la participació i mobilització a nivell social i individual.

El mes de juny de 2006 es va crear el Centre per a la Sostenibilitat Territorial (CST), una associació que aplega entitats ambientalistes i en defensa del territori com l'Associació de Naturalistes de Girona, LIMNOS del Pla de l'Estany, Salvem les Valls de la Garrotxa, l'Agrupació de Naturalistes i Ecologistes de la Garrotxa, l'Ateneu de la Vall de Llémena, No a la MAT; grups de recerca com Geògrafs per l'Ecologia Social de la Universitat de Barcelona (UB), i associacions professionals o empreses de serveis ambientals com SABA21, TOSCA o DINAMIS.

Amb seu a Cartellà (Gironès) i a la Vall d'en Bas (Garrotxa) per ser un dels escenaris del conflicte entorn de l'Eix Vic-Olot pel túnel de Bracons [28] i la línia de molta alta tensió (MAT) [79], el CST pretén esdevenir subjecte sociopolític i un referent ideològic en la construcció d'una cultura del territori alternativa: "una nova manera de relacionar-se amb l'entorn natural i social que implica una gestió, planificació i ús del territori diferents".

Actuant com a grup de pressió i agent mobilitzador, el CST vol (contra)proposar polítiques, pràctiques i conductes que s'avinguin amb un model econòmic, social i cultural, territorialment més sostenible. Pretén fer-ho teixint acords i col·laboracions amb sectors públics, privats, socials i econòmics que comparteixin la necessitat de canviar cap un model territorial més sostenible ambientalment i socialment i impulsant alhora estudis pluridisciplinars sobre problemes vinculats la gestió sostenible del territori.

Tres eixos principals de treball

A partir del seu lema i manifest fundacional "Observa, Educa i Actua a favor d'una nova cultura del territori", el CST s'estructura en tres eixos principals de treball: l'Observatori de la Sostenibilitat de les Comarques Gironines (OSCG) , l'Escola del Territori (ET) i la Xarxa Crítica d'Acció Territorial (XCAT).



L'OSCG pretén crear i gestionar una eina d'observació de la sostenibilitat a les comarques gironines tot dissenyant una bateria d'indicadors locals i supralocals que facilitin el monitoratge, la interpretació i la divulgació de fenòmens ambientals, socials i econòmics. Com a espai d'observació i producció d'informació ambiental, l'OSCG s'adreça tant a experts com a professionals, a personal de l'administració o a ciutadans organitzats o no.

L'ET, situada a Sant Privat d'en Bas (Garrotxa), vol ser un espai d'educació i difusió de coneixements, pràctiques i experiències en els valors de la nova cultura del territori. La seva creació respon a la necessitat de produir i aplicar, a través de la participació ciutadana, materials pedagògics per a centres educatius, associacions i entitats veïnals, institucions locals i ciutadans.

La XCAT pretén esdevenir un espai de trobada, intercanvi i reflexió que ha de servir per a coordinar i donar suport a moviments socials, ajuntaments, entitats culturals i particulars per tal de donar un sentit més global a les propostes alternatives de gestió del territori que es generin.

El mes de novembre, el CST va organitzar, en el marc de la XCAT i juntament amb el col·lectiu SABA21 i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), una jornada sobre Sostenibilitat i Participació Ciutadana.

El mes de desembre i en el marc de l'OSCG, signà un conveni amb la Diputació de Girona per tal de fer un seguiment del desenvolupament de les agendes 21 durant tres anys i donar continuïtat als Informes de la Sostenibilitat que anirà elaborant cada any.

El CST, amb l'ànim d'estendre la seva influència arreu, va iniciar contactes amb entitats del Baix Empordà, de les Terres de l'Ebre i del Solsonès.

HCG

Més informació

www.centresostenibilitat.cat

CONGRÉS DEL MÓN RURAL 46



El Congrés del Món Rural de Catalunya és una iniciativa engegada des de la Generalitat de Catalunya davant els reptes creixents del món rural català. Les activitats del congrés, iniciades el febrer de 2005, continuen durant els primers mesos de l'any 2006 amb múltiples reunions de treball i assemblees. El maig de 2006 se'n fa l'acte de cloenda a Barcelona. Els contractes globals d'explotació impulsats per la Generalitat suposen un acord mutu entre l'Administració i el titular de l'explotació agrària destinat a assegurar la viabilitat econòmica de l'explotació i la seva sostenibilitat ambiental i social.

Antecedents | 2004:101; 2005:50

Precedents

El Congrés del Món Rural de Catalunya partia de la necessitat d'una reflexió col·lectiva sobre el present i el futur del món rural, que havia d'incloure les organitzacions professionals, els representants del món cooperatiu, la indústria i l'administració catalana, amb l'objectiu d'estendre posteriorment el debat a tota la societat. A partir d'aquest plantejament, el 2 de novembre de 2004 es va aprovar l'acord de govern que impulsava la realització del congrés.

El objectius del congrés eren conèixer les inquietuds dels diferents sectors (agricultors, ramaders, pescadors i silvicultors) i de la gent que viu i treballa en el món rural; constatar les demandes d'una societat cada cop més preocupada per la integritat del medi, la qualitat dels aliments i l'equilibri territorial, i iniciar el debat i la reflexió rural per part de tots els actors implicats.

Les activitats del congrés es van iniciar el febrer de l'any 2005 amb la presentació oficial al Monestir de Poblet, que obria un procés de diàleg destinat a definir les oportunitats i reptes del món rural català.

Calendari d'activitats

Durant els mesos de gener i febrer es van dur a terme deu jornades de grups de treball en diversos municipis catalans, en les quals grups d'experts en cada temàtica específica es varen reunir amb la finalitat d'elaborar la base de les conclusions del congrés.

Entre gener i març es van celebrar vuit assemblees, que aglutinaven la tasca realitzada pels diferents grups de treball i l'enriquien amb les aportacions d'entitats i professionals en un format de caràcter obert en el qual participaven tots els sectors implicats.

També es van dur a terme quinze "debats del territori" durant el mes de febrer, amb un caràcter de participació oberta, i on es plasmaven la línia de propostes de l'Administració arreu del territori català. En el marc dels debats es va fer la presentació pública dels pactes territorials, una quinzena de plans estratègics territorialitzats la finalitat dels quals era promoure una dinàmica d'interrelació entre els diferents agents socials i administracions públiques presents en cada territori amb l'objectiu de consensuar una diagnosi de la seva realitat i establir conjuntament les línies estratègiques que caldria desenvolupar per al futur.

Entre gener i maig de 2006 es van organitzar dotze fòrums per al diàleg, que van esdevenir espais de trobada per a discutir obertament sobre aquells aspectes que es considerava convenient tractar d'unamanera paral·lela a la branca principal dels debats.

El 3 de maig es va presentar a Barcelona l'enquesta sobre la imatge del món rural a Catalunya, encarregada a l'empresa Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública (GESOP), realitzada amb la finalitat de conèixer la percepció dels catalans sobre el món rural i ajudar així a definir les conclusions del congrés.

Després d'any i mig de debat, els dies 5, 6 i 7 de maig de 2006 es va realitzar l'acte de clausura del primer Congrés del Món Rural a Barcelona.

Resultats del congrés

El congrés ha estat interpretat pels seus propulsors com a punt de partida d'un nou model de desenvolupament rural, conceptualitzat entorn d'estratègies concretes com la focalització del desenvolupament en àmbits territorials, la dinamització de les relacions entre l'Administració i el sector privat, així com entre la societat urbana i rural, i en què hi destaca el paper del sector agrari en les zones rurals, però sense oblidar altres activitats econòmiques en expansió.

Sobre la base de premisses com ara considerar les persones que viuen i treballen al camp com a eix vertebrador del món rural i el reconeixement de la necessitat d'un creixement econòmic equitatiu i d'un desenvolupament sostenible, es va prioritzar l'ésser humà davant una activitat agrària concreta, a la vegada que es considerava primordial recuperar els aspectes socials, culturals i econòmics del món rural on el sector agrari hi continuava tenint un paper clau, estratègic i fonamental.

Entre les principals tasques a dur a terme destacaven la necessitat d'apropar el món urbà al rural, el foment del desenvolupament del capital social (foment d'incorporació de joves a activitats econòmiques en el món rural, estratègies laborals, creació d'empreses, l'accés al coneixement i a la formació), la potenciació de la competitivitat i eficiència productiva (modernització de les empreses, tecnologia, accés a la terra, a les infrastructures de qualitat, accessibilitat i posicionament en els mercats), una incorporació plena de la dimensió mediambiental a les gestions i activitats i l'impuls d'aliances polítiques amb actuacions més properes i compromeses, formant un entramat de xarxes i sinergies que permetin dibuixar un món rural sostenible i equitatiu.

Contracte global d'explotació

El Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural (DAR) va notificar el desembre de 2006 als tres-cents trenta agricultors i ramaders del pla pilot del contracte global d'explotació (CGE) que podien tirar endavant els seus projectes per al 2007. El primer grup d'agricultors i ramaders que l'any 2005 es van comprometre a fer una diagnosi de la seva explotació i a introduir-hi millores per fer-la més competitiva pertanyien a les comarques de l'Alt Urgell, el Pla de l'Estany, la Conca de Barberà i el Berguedà, escollides pel DAR per desenvolupar el pla pilot d'aquest projecte.

El CGE ideat pel DAR perseguia bona part dels objectius del Congrés del Món Rural, en el marc del qual la mesura fou discutida i valorada. El contracte requeria d'un acord mutu en el qual, d'una banda, el titular de l'explotació agrària s'obligava a uns compromisos respecte a la seva activitat productiva i, de l'altra, l'Administració pública s'obligava a la concessió d'ajuts, compensacions i serveis. El contracte tindria una durada de cinc anys, i havia de servir per a remunerar els serveis que les explotacions ofereixen a la societat i per a establir un pla empresarial que assegurés la viabilitat econòmica de l'explotació i la seva sostenibilitat ambiental i social.

Els CGE es van idear com la principal eina a disposició de les explotacions agràries per a afrontar els reptes que representaven l'aplicació de la REFORMA DE LA POLÍTICA AGRÀRIA COMUNA (PAC) [2003:101] i la creixent demanda, per part del conjunt de la societat, d'una activitat agrària respectuosa amb el medi ambient, que produeixi aliments de qualitat i segurs, i que a la vegada sigui la gestora del territori rural.

Les principals àrees que tractava el contracte eren la millora de la competitivitat de l'explotació, la gestió sostenible de l'activitat agrària i la diversificació de l'economia i qualitat de vida a les zones rurals. En cada una d'aquestes àrees s'establiren unes actuacions subvencionables segons les característiques de cada explotació.

El conseller Joaquim Llena va afirmar el desembre de 2006 que es pretenia incentivar les explotacions agràries perquè duguessin a terme un projecte global que integrés les funcions productives, econòmiques, mediambientals, paisatgístiques i socials de l'agricultura, per a fomentar la viabilitat de les explotacions i fer-les competitives.

La Generalitat preveu a principi de 2007 obrir una nova convocatòria del CGE per tal que s'hi puguin sumar progressivament tots els pagesos i ramaders catalans, a un ritme estimat d'entre mil cinc-cents i dos mil propietaris cada any.

JRMR

Més informació

www.congresmonrural.com
www.gencat.net/darp/c/serveis/contract/contr00.htm

CONSORCIS DEL TRANSPORT: GIRONA, LLEIDA I TARRAGONA 47



L'any 2006 es dóna un gran impuls a la creació dels consorcis del transport públic (CTP), amb l'objectiu de millorar el transport urbà i interurbà de Catalunya. El CTP del Camp de Tarragona, constituït el 2004, prepara l'entrada de la integració tarifària. D'altra banda, es creen el CTP de Girona i el CTP de Tarragona, pels quals es defineixen els plans de treball i els convenis de finançament. Finalment, l'any acaba amb la presentació del programa de treball per a la creació del CTP del Bages, que ha de suposar la creació del quart organisme d'aquestes característiques creat pel Govern durant els darrers dos anys, després dels CTP de Lleida, Girona i Tarragona.

L'any 1997 es va crear l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de Barcelona, un consorci interadministratiu de caràcter voluntari entre la Generalitat i administracions locals, compostes per l'Ajuntament de Barcelona, l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) i l'Agrupació de Municipis Titulars de Serveis de Transport Urbà (AMTU) de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). La finalitat del consorci era articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que formaven part del consorci, i establir la col·laboració amb les administracions que, com l'Administració de l'Estat, estaven compromeses financerament o eren titulars de serveis propis.

Sis anys més tard, el 2003, es va crear el CTP del Camp de Tarragona, constituït per la Generalitat i les administracions locals del Tarragonès, el Baix Camp i l'Alt Camp. Durant el 2005 va tenir lloc la segona reunió del consell d'administració en què es va constituir el comitè executiu i els òrgans de participació i en què es va aprovar el pressupost del 2005 i el pla de treball també del 2005. A més, es va presentar el projecte de millora del servei de la xarxa interurbana. L'inici de la millora de la qualitat del servei interurbà estava previst per al 2006.

L'any 2004 es va posar en marxa una comissió tècnica per a establir el mecanisme per a integrar el transport públic de les comarques del Gironès, la Selva i el Pla de l'Estany. Al setembre de 2005 es van presentar el Pla de serveis l'avantprojecte d'estatuts del CTP de l'àrea de Girona, que els consells comarcals del Gironès, la Selva i el Pla de l'Estany i els ajuntaments havien d'aprovar.

El 13 de maig de 2005 es va acordar la constitució del CTP de l'àrea de Lleida, amb la finalitat de coordinar el sistema de transport públic de viatgers en l'àmbit del Segrià.

Consorci del transport del Camp de Tarragona

El gener de 2006 es va iniciar la licitació del projecte d'integració tarifària al Camp de Tarragona, amb el 2007 com a horitzó per a l'aplicació definitiva. A més, es van posar en marxa nous serveis d'autobusos interurbans, amb la qual cosa es va augmentar l'oferta anual en dotze mil expedicions i 216.000 km.

Al febrer, nou institucions (Apporta, Confederació Empresarial de la Província de Tarragona –Cepta–, les Cambres de Comerç de Tarragona, Reus i Valls, la Universitat Ramon i Virgili –URV– i els sindicats Unió General de Treballadors –UGT–, Comissions Obreres –CCOO– i Unió de Pagesos –UP–), algunes de les quals eren membres del CTP del Camp de Tarragona, van crear la Mesa Socioeconòmica del Camp i van signar un acord molt crític amb la falta de lideratge del Consorci en el territori

L'alcalde de Reus i vicepresident del Consorci, Lluís Miquel Pérez (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) i l'alcalde de Cambrils, Robert Benaiges (PSC), compartien l'opinió de l'acord. Per la seva banda, el president de la Cambra de Comerç de Reus, Francesc Cabré, considerava que el Consorci no servia per a res, ja que depenia d'altres organismes pel fet de no disposar de pressupost per a realitzar actuacions.

A final de febrer, el CTP del Camp de Tarragona es va reunir per fixar uns criteris econòmics per a negociar amb quatre aerolínies europees amb destinacions a Alemanya, França, Itàlia i Benelux i per a valorar l'informe sobre transport públic i mobilitat que estaven elaborant diversos tècnics. A partir d'aquest informe, els representants de les institucions presents van acordar demanar al CTP que modifiquès els seus estatuts, a fi de permetre que altres ajuntaments de la demarcació poguessin integrar-s'hi.

D'altra banda, els assistents van expressar la necessitat de disposar d'una dotació de recursos per part de la Generalitat per fer realitat la integració tarifària. A més van expressar la voluntat de continuar amb els estudis d'avaluació del TRAMVIA DEL CAMP DE TARRAGONA [178] (el Tramcamp), tot i que la Generalitat l'havia retirat del PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC), 2006-2026 [116]. Segons ells el Tramcamp era rendible econòmicament i ecològicament i, per tant, presentarien al·legacions al PITC. En canvi la Cepta, juntament amb la Feat (Federació Empresarial d'Autotransport), es va mostrar contrària a la construcció del tramvia per l'elevat cost que suposava i pel feble nombre d'usuaris que generaria.

A final de juny, el consell d'administració del CTP va aprovar un pressupost d'1,39 MEUR per posar en marxa durant l'any les línies del Bus del Camp i per fer l'estudi de viabilitat del servei ferroviari del Tramcamp. La resta de diners es destinarien a elaborar el pla director de la mobilitat de la regió, a redactar el projecte per posar en funcionament la integració tarifària i a modernitzar els sistemes d'informació sobre els serveis per als usuaris.

Al setembre, el CTP del Camp de Tarragona va passar a denominar-se Autoritat Territorial de Mobilitat (ATM) del Camp de Tarragona i va estrenar la imatge corporativa. D'altra banda, els responsables del consorci i les empreses públiques i privades dels serveis de transport públic a la regió van començar a negociar la tarifa única, la seva zonificació i la tecnologia amb què s'implantaria. La posada en marxa de la tarifa única es faria directament de manera oficial durant l'any següent.



Estació d'autobusos de Girona. Foto: Néstor Cabañas

Consorci del transport de Girona

Al març Manel Nadal, secretari per a la Mobilitat, va anunciar que la Generalitat aportaria 3 MEUR en un període de dos anys per a constituir el CTP a l'àrea de Girona. El 25% restant (1 MEUR), l'assumirien els municipis. Segons Nadal, l'objectiu era que el consorci estigués constituït abans de l'estiu de 2006 (en un principi s'havia previst que el mes de setembre del 2005 l'ens ja seria operatiu). Anna Pagans, alcaldessa de Girona (PSC), preveia que en un o dos mesos es podrien aprovar els estatuts i que a final d'any es constituiria formalment l'ens.

Finalment, al juny, el ple del Consell Comarcal de Girona va aprovar els estatuts del CTP de l'àrea de Girona, que incloia quaranta-un ajuntaments i els consells comarcals del Gironès, la Selva i el Pla de l'Estany. D'altra banda, també va aprovar la proposta de conveni de col·laboració entre la Diputació de Girona i els consells comarcals del Baix Empordà, el Gironès, el Pla de l'Estany i la Selva, per estudiar la viabilitat del tramvia intercomarcal de les comarques gironines.

Al juliol, el Govern català va aprovar la constitució del consorci, els estatuts i el conveni de finançament per al 2006, segons el qual la Generalitat aportaria 1,2 MEUR, i les administracions locals, 1,2. Entre altres mesures, es va aprovar el pla de serveis de transport públic, que suposava l'increment de la freqüència d'expedicions de diverses serveis i la creació de nous serveis, a més de l'establiment de les diverses zones que formarien la integració tarifària.

El pla de serveis preveia una millora significativa a la xarxa d'autobusos urbans de Girona i Salt i a la xarxa interurbana de la demarcació amb increments de serveis de les línies que connectaven Girona amb altres ciutats. Així mateix, preveia la creació d'un servei urbà per a Banyoles i els municipis dels voltants i la creació d'una nova línia transversal entre Caldes de Malavella-Llagostera-Vidreres-Maçanet de la Selva i la prolongació fins a Caldes de Malavella des de Riudellots de la Selva i Campllong.

Aquestes millores s'havien de traduir en els propers quatre anys en un increment de fins a un 67% del nombre d'expedicions en les línies interurbanes (de setanta-nou a cent trenta-dos viatges per sentit i dia) i en increments de les freqüències d'entre un quart i el doble. En conjunt, es calculava que en dos anys el nombre de viatgers creixeria un 40% i que, un cop desplegat tot el pla de serveis, que es preveia en el termini d'uns tres o quatreanys, aquest increment podria ser del 60%. D'aquesta manera es passaria dels 3,5 milions de viatges anuals als 5 milions. Pel que feia a la integració tarifària, es preveia que estaria en funcionament a partir de l'any 2008. L'objectiu era que el 2012 el sistema de bitllet única ja s'hagués estès a tot Catalunya.

A l'agost, Joaquim Nadal (PSC), conseller de Política Territorial i Obres Públiques, va presidir a Girona la reunió de constitució del consell d'administració del CTP de l'àrea de Girona, que entraria en funcionament al setembre.

A l'octubre, la Diputació de Girona i els consells comarcals del Gironès, la Selva, el Baix Empordà i el Pla de l'Estany van firmar un conveni per a estudiar la viabilitat de l'anella ferroviària de les Gavarres i impulsar-ne la construcció. L'estudi, que s'acabaria en el termini d'un any, es lliuraria a la Generalitat perquè l'estudiés, i el pagarien a mitges els consells i la Diputació. De fet, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) mai no n'havia vist clara la viabilitat, si bé l'havia incorporat al PITC.

A part del tramvia de l'anella de les Gavarres, una altra opció que s'havia plantejat era fer un tramvia que unís Salt, Girona i Sarrià, si bé la proposta tampoc no tenia el consens de tothom. Aquesta possibilitat, però, estaria pendent d'un estudi de viabilitat, si bé les previsions consideraven que això reduiria de quinze mil a set mil el trànsit de vehicles.

Consorci del transport de Lleida

Al gener, el DPTOP, la Paeria de Lleida i el Consell Comarcal del Segrià van signar el conveni de finançament del CTP a Lleida, que es constituiria formalment al febrer. El conveni preveia una inversió de 3,5 MEUR entre 2006 i 2007, el 85% dels quals els aportaria la Generalitat i la resta, les entitats locals. D'aquests, 1,27 s'invertirien el 2006 per a desenvolupar el pla de serveis i cobrir les despeses ordinàries del CTP.

El pla de serveis de transport públic inclotà millores organitzatives, l'increment de serveis i de les freqüències de pas dels autobusos. Així, es passaria de cent vuitanta-set expedicions diàries entre Lleida i els diferents pobles de la comarca a dues-centes noranta-una, s'ampliaria l'horari de totes les línies i es crearien quatre serveis nocturns al Segrià. A més, s'establirien un seguit d'eixos que es cobririen amb servei segons la demanda a partir de l'abril. Juntament amb el desenvolupament del pla de serveis, el Consorci estava treballant en la implementació de la integració tarifària, prevista per al 2007, i en la de descomptes en targetes multiviatge.

El conveni coincidia amb l'entrada en servei de la majoria d'ampliacions del servei d'autobús previstes en el pla de serveis del consorci per a la millora del servei d'autobusos, que preveia ampliar l'oferta interurbana a la comarca del Segrià en més d'un 56% a partir de 2006.

Al juliol, el consell d'administració del CTP de Lleida va aprovar el primer pressupost per un import d'1,2 MEUR i el projecte de servei de transport nocturn que promovia la creació de quatre noves línies d'autobús.

Durant el primer semestre de funcionament del CTP de Lleida, se n'havien constituït el consell d'administració, el comitè executiu i la comissió consultiva, i se n'havia desenvolupat parcialment el pla de serveis amb les millores de qualitat de servei a una bona part de les línies d'autobusos interurbans i l'inici del servei de transport urbà a certs polígons. El pla de treball del CTP per als propers mesos consistia a completar i consolidar el pla de serveis de transport públic de l'àrea de Lleida, el projecte d'integració tarifària, l'estructuració dels seus òrgans de gestió i serveis tècnics i el disseny d'un sistema integrat d'informació i comunicació al viatger.

A l'agost van entrar en funcionament les primeres línies d'autobusos nocturns, que beneficiarien més de cinquanta-sis mil usuaris potencials.

Al novembre, de CTP de Lleida va passar a anomenar-se Autoritat Territorial de Mobilitat (ATM) de l'àrea de Lleida. Per al 2007, preveia un nou pla de serveis per a completar i consolidar el pla de serveis de transport públic previst i instaurar la integració tarifària. L'objectiu final era superar els vuit-cents mil viatgers anuals previstos per al 2006 i arribar al milió de passatgers. Una altra de les línies d'actuació de l'entitat seria ampliar a altres municipis el servei de transport als polígons industrials, que fins llavors s'havia fet a la capital del Segrià. A més, l'ATM de l'àrea de Lleida es va fixar assolir el milió de viatgers el 2007 i completar la integració tarifària cap a l'estiu, en lloc de fer-ho al gener, com s'havia previst en un principi.

Segons el balanç de l'ATM realitzat sobre els deu primers mesos de funcionament de l'entitat, els serveis havien augmentat un 26% i el nombre d'usuaris, un 42% de gener a octubre.

Consorci del transport del Bages

A final de setembre, Manel Nadal va presentar el programa de treball per a la creació del CTP del Bages, amb l'objectiu de poder signar un conveni de finançament i començar les primeres actuacions durant el segon trimestre de 2007.

El programa de treball del CTP del Bages incloïa el pla de serveis de transport públic de l'àrea de Manresa, el projecte d'integració tarifària, l'estructuració dels seus òrgans de gestió i serveis tècnics i el disseny d'un sistema integrat d'informació al viatger.

El pla de serveis de transport públic incloïa millores organitzatives i havia de preveure l'accessibilitat amb transport públic als polígons industrials de la zona. A més, es proposarien les actuacions necessàries per tal de millorar les freqüències dels serveis ferroviaris de Renfe i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i ampliar el servei de viatgers fins a Súria i Sallent.

MSB

Més informació

www.atmcamptarragona.cat

48 CONTAMINACIÓ DEL RIU EBRE A FLIX



Després que les administracions optin per extreure els residus químics i radioactius dipositats al pantà de Flix, al juliol s'inicia una prova pilot amb resultats satisfactoris. Avança la tramitació administrativa del projecte de descontaminació i al novembre es publica la declaració d'impacte ambiental. Per començar les obres previstes el 2007, ja només falta licitar el projecte constructiu. D'altra banda, l'Audiència Provincial de Tarragona obliga l'empresa Ercros a pagar part del cost de la neteja dels abocaments tòxics. Paral·lelament, diverses iniciatives de millora ambiental a les proximitats del pantà de Flix comencen a concretar-se. Finalment, els resultats d'un estudi demostren que quan hi ha crescudes de l'Ebre els residus dipositats al pantà de Flix circulen riu avall, però amb concentracions poc importants.

Antecedents: 2004:54; 2005:51

El setembre de 2004 es va fer fa públic un estudi que mostrava una important acumulació de residus químics i radioactius al pantà de Flix (Ribera d'Ebre). Aquest fet i el ressò mediàtic que va tenir van generar una alarma social a la qual les administracions van respondre amb un pla d'actuacions per a abordar la descontaminació d'aquest tram del riu Ebre. La planta química d'Ercros era la responsable dels abocaments. Durant el 2005, la Comissió de Seguiment integrada per les administracions implicades en la resolució del problema havia decidit extreure'n els 700.000 m³ de residus i tractar-ne una part en una planta de nova construcció. Tots els residus anirien a l'abocador del Racó de la Pubilla, situat al mateix terme municipal de Flix.

Els primers treballs de descontaminació comencen al juliol

A començament de febrer de 2006, el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va treure a exposició pública el projecte de descontaminació del pantà de Flix i el corresponent estudi d'impacte ambiental. Segons el projecte, l'abocador del Racó de la Pubilla s'ampliaria per donar cabuda a un màxim de 800.000 tones de material.

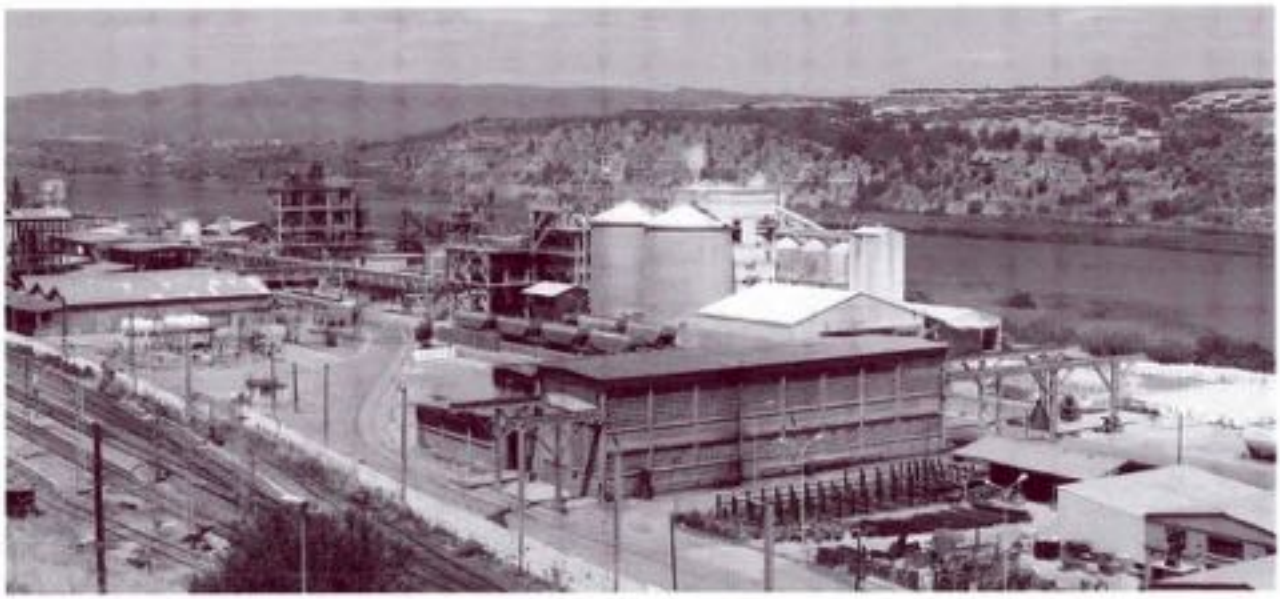
Durant el juliol, el MMA va procedir a extreure unes 350 tones de residus com a prova pilot del projecte de descontaminació. Segons va explicar Antonio Serrano, secretari per al Territori i la Biodiversitat del MMA i portaveu de la Comissió de Seguiment, la prova havia de servir per a agafar experiència i tenir la seguretat que no hi havia cap risc. Els residus extrets es van sotmetre a diferents processos tèrmics i químics de descontaminació a través d'una planta portàtil.

A principi de setembre, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar, va anunciar que els treballs de la prova pilot continuarien uns mesos i que el projecte de descontaminació tenia un pressupost inicial de 155 MEUR. Per la seva part, responsables de la societat Getinsa-Geocisa, encarregada de l'estudi previ sobre les alternatives de descontaminació, van explicar que els resultats de la prova pilot eren satisfactoris i que les mostres amb més substàncies tòxiques s'havien sotmès amb èxit a tractaments de descontaminació.

La Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE), per la seva part, va anunciar al novembre que la possibilitat d'una contaminació de l'aigua durant els treballs de descontaminació quedaria reduïda "dràsticament", atès que els materials tòxics i radioactius serien aïllats, descontaminats i transportats sota fortes mesures de seguretat.

A mitjan novembre, el MMA va donar llum verd al projecte de descontaminació amb la publicació de la declaració d'impacte ambiental. A final d'any, restava pendent la licitació del projecte constructiu. El calendari previst era que el procés d'extracció dels fangs contaminats s'iniciés dins el primer semestre de 2007, amb l'objectiu que s'acabés a mitjan 2010.

D'altra banda, l'Audiència Provincial de Tarragona va emetre a principi de desem-



Empresa Ercros i el riu Ebre. Foto: Marta Casas

bre una resolució judicial que obligava l'empresa Ercros a pagar part del cost de la neteja dels abocaments tòxics que va efectuar al pantà de Flix entre el 1988 i el 1993. L'acte determinava que hauria de fer-se càrrec d'una indemnització proporcional al cost del sanejament del pantà pels cinc anys d'abocaments respecte als més de cent anys de funcionament de la planta electroquímica. Ercros va anunciar que recorreria la decisió.

Els residus van riu avall quan hi ha crescudes

A començament de febrer, un laboratori francès que havia avalat altres denúncies de grups ecologistes sobre qüestions relacionades amb els riscos de l'energia nuclear, va explicar els resultats de les anàlisis de mostres del fosfat bicalcí que Ercros produïa a la planta de Flix. Segons el laboratori, el compost contenia elements radioactius que podrien passar a la cadena alimentària.

En començar el setembre, durant la jornada monogràfica "El risc ambiental dels fangs tòxics de Flix" celebrada a Barcelona, es van presentar els resultats d'un estudi sobre la mobilitat dels residus dipositats a





Polígon industrial d'Ercros. Foto: Àlex Tarroja

l'embassament de Flix. Joan Grimalt, professor de Química Ambiental del Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC), va explicar que, contràriament al que es pensava, els residus circulaven riu avall quan el riu creixia, en concret quan el cabal de l'Ebre passa de 200 m³/s a 900. Tot i això, els nivells de concentració dels contaminants eren poc importants. Aquests resultats reforçaven, per tant, la decisió d'extreure els residus.

Millores ambientals i altres iniciatives complementàries

A final de gener, l'Ajuntament de Flix i l'empresa Ercros van signar un conveni pel qual la indústria es comprometia a aportar 72.000 € durant el període 2006-2010 per donar suport a l'execució del pla de gestió de la reserva natural de fauna salvatge de Sebes i el meandre de Flix. Ercros ja havia donat suport anteriorment a diferents activitats relacionades amb la gestió d'aquesta reserva, que anava a càrrec del Grup de Natura Freixe.

D'altra banda, al llarg de l'any es va dur a terme la tramitació administrativa del projecte per a la recuperació ambiental del meandre de Flix, unes obres que tenien un pressupost de 6 MEUR assumit pel MMA. De fet, aquest projecte era una de les primeres tasques que el MMA i la Generalitat emprendrien en execució del PLA INTEGRAL PER A LA PROTECCIÓ DEL DELTA DE L'EBRE [2005:131]. A final de juny, la CHE va treure a informació pública el projecte definitiu, que incloïa la reconstrucció del passeig de l'Ebre, l'estabilització dels marges fluvials, la revegetació i replantació d'espècies autòctones i la construcció de dues basses complementàries als terrenys propers a la depuradora. L'objectiu era que les obres pogueessin acabar l'any 2008.

Per la seva part, Endesa, a petició de l'Ajuntament de Flix i després d'assolir un acord amb la CHE, es va comprometre a començament de juliol a realitzar cada mes i mentre perdurés la situació de sequera una aportació d'aigua del pantà de Flix per a renovar l'aigua del meandre. L'objectiu era eliminar les plantes aquàtiques d'aquest tram del riu, que amb la sequera havien assolit uns nivells perjudicials per a l'ecosistema. La primera aportació ja s'havia fet el 29 de juny i havia comportat la parada dels grups de la central hidroelèctrica de Flix per a evitar que un buidatge del pantà afectés negativament la reserva natural de Sebes.

Per últim, el conseller de Comerç, Turisme i Consum, Josep Huguet, va anunciar a principi d'abril la intenció de la Generalitat de crear, conjuntament amb l'Ajuntament de Flix, un centre d'interpretació a la fàbrica d'Ercros per a explicar el procés de descontaminació i organitzar-hi visites guiades. Els contactes entre la Generalitat i Ercros ja s'havien engegat, però la iniciativa restava pendent de concreció. El portaveu de la Plataforma en Defensa de l'Ebre (PDE), Manolo Tomàs, va mostrar-se sorprès per l'anunci i el va titllar de "rentat d'imatge" per part de l'empresa que havia contaminat el riu.

XBR-X3EA

Més informació

www.acuamed.com
www.mma.es/secciones/agua
www.reservanaturalsebes.org

49 DECRET D'ECOEFICIÈNCIA I NOU CODI TÈCNIC DE L'EDIFICACIÓ



El 14 de febrer, el Govern de la Generalitat aprova el Decret 21/2006, pel qual es regula l'adopció de criteris ambientals i d'ecoeficiència als edificis. El Decret defineix una sèrie de paràmetres d'ecoeficiència que han de complir els edificis i que són agrupats en quatre àmbits: aigua, energia, materials i sistemes constructius, i residus. D'altra banda, el 28 de març es publica al Butlletí Oficial de l'Estat (BOE) el Reial decret 314/2006, pel qual s'aprova el Codi tècnic de l'edificació (CTE).

El 14 de febrer, el Govern de la Generalitat va aprovar el Decret 21/2006, pel qual es regula l'adopció de criteris ambientals i d'ecoeficiència als edificis de nova construcció, els procedents de reconversió d'antiga edificació i els resultants d'obres de gran rehabilitació. Aquesta normativa és d'aplicació als edificis d'habitatges, residencials col·lectius (hotels, pensions, residències, albergs), administratius, docents, sanitaris i esportius, i va entrar en vigor el mes d'agost, sis mesos després de la seva publicació en el Diari Oficial de la Generalitat (DOGC).

El conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va declarar que l'aprovació del Decret solucionava un retard normatiu, ja que la transposició que havia de fer el Govern de l'Estat de la Directiva Europea 2002/91/CE, d'Eficiència Energètica en l'Edificació, hauria d'haver estat enllestida abans d'acabar el mes de gener i no havia estat així. Per tant, amb l'aprovació del Decret, Catalunya, a més de contribuir al compliment del Protocol de Kyoto, que posa límits a les emissions de CO_2 per a frenar el canvi climàtic, s'havia posat per davant tant de les altres comunitats com del conjunt de l'Estat.

En la redacció del Decret van participar entitats que formen part del Consell Assessor de l'Habitatge de Catalunya, com ara la Federació de Municipis de Catalunya (FMC); l'Associació Catalana de Municipis (ACM); l'Associació de Promotors Constructors i Constructors d'Edificis (APCE); la Comissió Obrera Nacional de Catalunya (CONC); el Col·legi d'Enginyers Industrials; el Consell Català del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Catalunya; els gremis de constructors; el gremi de producció d'energia solar, i diverses associacions ambientalistes.

Paràmetres d'ecoeficiència

El Decret agrupa els paràmetres d'ecoeficiència que han de complir els edificis en quatre àmbits: aigua, energia, materials i sistemes constructius, i residus. En aquests àmbits s'apliquen una sèrie de mesures particulars que faciliten l'ecoeficiència en els edificis.

Els paràmetres d'ecoeficiència relatius a l'aigua (article 3) preveuen la instal·lació: a) d'una xarxa de sanejament que separi les aigües pluvials de les residuals, per evitar que les primeres es mesclin amb les aigües negres (de vàter, dutxa i aigüeres) i es puguin reutilitzar; b) d'aixetes en els lavabos, bidets i aigüeres, així com d'equips de dutxa, dissenyats per a economitzar aigua i cisternes de vàters que disposin de mecanismes de doble descàrrega o descàrrega que es pugui interrompre, i c) d'aixetes en edificis públics que funcionin per presència, o sigui, que descarreguin l'aigua només amb les mans sota l'aixeta.

Quant als paràmetres relatius a l'energia (article 4), el Decret recull una sèrie de mesures destinades a estalviar en calefacció a partir d'un més bon aïllament dels habitatges. Aquesta millora s'aconseguirà instal·lant dobles vidres a les finestres i persianes a les cases orientades al sud-oest. D'altra banda, els edificis situats en zones amb sol i amb unes demandes d'aigua calenta sanitària igual o superior a 50 litres/dia a una temperatura de referència de 60ºC, hauran de produir aquesta aigua calenta mitjançant plaques solars tèrmiques. Així mateix, el Decret obliga a implantar als edificis d'habitatges solucions constructives que comportin un aïllament mínim per a garantir la insonorització dels habitatges.

Pel que fa als paràmetres relatius als materials i sistemes constructius (article 6), en la seva construcció els edificis hauran d'obtenir una puntuació global mínima de 10 punts com a resultat de sumar les puntuacions que el Decret assigna a cadascuna de les 18 solucions constructives que presenta. Entre aquestes solucions hi ha: la construcció de cobertes ventilades o enjardinades, la instal·lació de sistemes de reaprofitament d'aigües pluvials en l'edifici o l'ús de productes obtinguts del reciclatge de residus.

Per últim, els paràmetres d'ecoeficiència relatius als residus obliguen a preveure en l'interior dels habitatges espais de 150 decímetres cúbics fàcilment accessibles que permetin la recollida selectiva i a incorporar al projecte executiu dels edificis un pla de gestió de residus de la construcció.

Les mesures adoptades per al compliment d'aquest Decret han d'estar previstes en el projecte bàsic de l'edifici. Pel que fa al projecte executiu, aquest haurà de contenir una memòria justificativa del seu compliment, condicionant-ne així la concessió de la llicència d'obres. A més, la documentació justificativa del compliment dels paràmetres ambientals i d'ecoeficiència, així com les recomanacions d'ús per als usuaris, formaran part del Llibre de l'edifici, un aspecte nou d'aquest Decret.

El Codi tècnic de l'edificació

El 17 de març, el Ministeri d'Habitatge va aprovar el nou Codi tècnic de l'edificació (CTE) a través del Reial decret 314/2006, després d'un procediment de participació ampli que va comptar amb la col·laboració de més de vuit-cents experts, organismes diversos i administracions autonòmiques i locals. D'aquesta manera, el Govern estatal complia la seva obligació de transposar la Directiva europea 2002/91/CE, d'eficiència energètica en l'edificació, tot i que amb un cert retard.

El CTE es divideix en dues parts. La primera conté les disposicions i condicions generals d'aplicació del CTE i les exigències bàsiques que han de complir els edificis, i que fan referència als aspectes següents: seguretat estructural; seguretat en cas d'incendis; seguretat d'ús; higiene, salut i protecció del medi ambient; protecció contra el soroll, i estalvi d'energia i al-



Edificació de nou habitatge a l'Hospitalet. Foto: Àlex Tarroja

llament tècnic. Aquestes exigències s'hauran de complir en el projecte, la construcció, el manteniment i la conservació dels edificis i les seves instal·lacions.

La segona part està constituïda pels "documents bàsics", l'adequada utilització dels quals garanteix el compliment de les exigències bàsiques. Aquesta part conté procediments, regles tècniques i exemples de solucions constructives que permeten determinar si l'edifici compleix els nivells de prestació establerts. D'altra banda, es creen els "documents reconeguts", uns documents tècnics externs i independents del CTE, la utilització dels quals facilita el compliment de determinades exigències i contribueix al foment de la qualitat de l'edificació.

El CTE va entrar en vigor parcialment després de la seva publicació al BOE i era d'obligat compliment per a tots els edificis de nova construcció en el territori de l'Estat espanyol. No obstant això, el Ministeri d'Habitatge va deixar un període d'aplicació voluntària de dotze mesos –tret del que afectava l'estalvi energètic i la seguretat contra incendis, el termini d'aplicació dels quals era de sis mesos–, per la qual cosa l'entrada en vigor definitiva no seria fins al març de 2007.

JRL-X3EA

Més informació

www.codigotecnico.org
www.gencat.net/diari/4574/06033084.htm

50 DEPURADORA DE L'ALT MARESME (PINEDA DE MAR I SANTA SUSANNA)



A principi de 2006, el Departament de Medi Ambient i Habitatge presenta el projecte de depuradora en l'emplaçament escollit a final de l'any 2005, a primera línia de mar just en el límit del terme municipal entre Pineda de Mar i Santa Susanna. Aquesta decisió no és ben acollida pels veïns de la zona, Unió de Pagesos i l'alcalde de Pineda. Així, es tan diferents propostes de localització, sense que cap no trobi un ple consens. Finalment, els ajuntaments de Santa Susanna, Pineda de Mar i l'ACA troben una localització consensuada que hauria de permetre iniciar les obres al més aviat possible a fi de no perdre la subvenció de la UE. Aquesta decisió, però, comporta la sortida de dos dels partits que formen el govern municipal de Pineda, que estan en desacord amb la nova localització pactada.

Antecedents | 2005:53

L'any 2005 el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va descartar el projecte de l'Estació depuradora d'aigües residuals (EDAR) que havia aprovat l'anterior Govern de la Generalitat l'any 2002, i que preveia localitzar la instal·lació a l'antiga pedrera de Montpalau, en uns terrenys entre Pineda de Mar i Tordera situats per sobre de la C-32. Aquesta ubicació implicava haver de bombar les aigües residuals des de la costa muntanya amunt, fet que n'encaria l'explotació a causa de l'elevat consum energètic que suposava. El DMAH volia cercar una nova ubicació que minimitzés la despesa econòmica, tant de la construcció de la depuradora com de l'explotació, i que evités, a més, la construcció de canalitzacions d'aigües residuals entre la costa i Montpalau. Finalment, i després d'estudiar diferents opcions, l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va decidir situar la nova depuradora en uns terrenys al litoral, repartits entre Santa Susanna i Pineda de Mar i a 500 m del barri de Bellamar de Pineda, que estan catalogats amb la categoria C1 al PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [2005:128]. Aquesta decisió va provocar diverses reaccions en contra, com la de l'Associació de Veïns de Bellamar (AVBM), la de l'alcalde de Pineda, Joan Morell i Comas (Convergència i Unió, CiU), la d'associacions d'hotelers i comerciants i també la d'Unió de Pagesos (UP), que creien que aquesta localització generaria incompatibilitats amb les activitats turístiques i agrícoles i també amb la funció residencial. Davant d'això, el DMAH es va comprometre a consensuar l'emplaçament de l'EDAR, tot i que insistia en les virtuts tècniques de la decisió que havia pres.

La nova proposta de Santa Susanna

Amb tot, el mes de febrer de 2006, el conseller del DMAH, Salvador Milà i Solsona (Iniciativa per Catalunya - Verds, ICV),va presentar als ajuntaments de l'Alt Maresme beneficiaris d'aquesta instal·lació el projecte de la infraestructura de l'EDAR als terrenys del litoral. Segons el projecte, la depuradora hauria d'ocupar 1,3 ha i tindria una alçada màxima de 6 m. Per a separar la instal·lació dels blocs d'habitatges de Pineda de Mar més propers, el projecte preveia un corredor verd arbrat que en minimitzés l'impacte visual. A més, el projecte proposava la creació d'un parc agrícola mitjançant el qual es podia garantir l'exclusivitat d'ús primari de l'entorn de la depuradora. Tecnològicament, el projecte d'EDAR estava pensat per a reduir sensiblement el temps invertit en el tractament de l'aigua, a més d'incorporar sistemes químics de desodoració que minimitzessin l'emissió d'olors. El projecte incorporava també la remodelació i reparació de l'antic emissari submarí i es reservava un espai on realitzar, en un futur, el tractament de regeneració de les aigües depurades.

El mes després d'aquest presentació, l'Ajuntament de Santa Susanna, governat per Joan Campolier i Montsant (CiU), va fer públic els resultats d'un estudi que havia encarregat l'any anterior a l'empresa Barcelona Regional sobre la viabilitat d'una EDAR alternativa. L'estudi plantejava la possibilitat de construir als terrenys de Montpalau la part de l'EDAR dedicada al tractament de fangs, mentre que a l'espai costaner, al costat del decantador actual, el projecte apostava per localitzar-hi la línia de tractament d'aigües. Amb aquesta proposta, es minimitzava l'ocupació de terrenys a la costa, que passaria a ser de 0,34 ha, alhora que s'expulsava la part responsable de les olors lluny de la zona més densament poblada. El cost estimat d'aquesta nova proposta s'apropa als 45 MEUR. Aquesta proposta, però, va ser descartada per l'ACA, perquè, segons el seu president Manuel Hernández i Carreras,[1] l'elevat cost econòmic la feia impensable. La proposta de Malgrat de Mar en el Pla de Grau (2005: 53) també es va descartar, aquesta vegada a causa de la despesa energètica que demanava el bombament d'aigua i la construcció de noves canalitzacions d'aigua.

Paral·lelament, la Plataforma Salvem la Vall de la Riera de Pineda va fer una proposta de localització per a l'EDAR que l'ubicava en una esplanada al peu del Turó de Gràcia de Santa Susanna, en gran part inclosa a l'àmbit del PDUSC amb la categoria de costaner "especial", un nivell de protecció inferior al C1. Segons la Plataforma, en aquests terrenys es disposaria de 3 ha a només 600 m de la localització presentada pel DMAH a principi d'any. Segons la Plataforma, aquesta opció permetria aprofitar i recuperar un espai degradat i erm, tot sense perjudicar cap ús agrícola ni comprometre cap espai de la plana agrícola costanera. A més, la integració paisatgística seria molt més fàcil, ja que el turó de Gràcia pot actuar com a pantalla visual. Aquesta proposta va ser assumida com a òptima tant per part de la l'AVBM com per la UP, i també per l'alcalde de Pineda de Mar. Pel que fa a l'ACA, el seu president es va comprometre en una reunió amb el regidor de Promoció Econòmica de l'Ajuntament de Pineda de Mar, Xavier Amor i Martín (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) a avaluar també aquesta proposta.

Mentrestant, el PSC del Maresme va emetre a principi de juliol una nota de premsa en la qual s'instava els alcaldes de Pineda i Santa Susanna, ambdós de CiU, a arribar a un consens entre ells per tal de trobar una solució definitiva a la depuradora que acabés amb la situació de bloqueig, ja que consideraven que aquesta instal·lació era necessària i urgent. També demanaven la creació d'una comissió de seguiment del projecte formada per les administracions implicades i per les entitats ciutadanes.

Davant d'aquest estat de coses, UP, temorós que finalment s'imposés la proposta presentada el mes de febrer i que aquesta acabés amb una explotació agrícola en ple rendiment i s'obrís la porta a l'ocupació de la resta de la plana agrícola costanera, va organitzar una "tractorada" de protesta per la carretera N-II entre Pineda de Mar i Santa Susanna, que va concentrar cinquanta tractors i prop de dos-cents veïns, majoritàriament del barri de Bellamar. La

protesta va servir per a manifestar l'oposició a la ubicació proposada per l'ACA i defensar l'opció del Turó de Gràcia. En aquest sentit, l'alcalde de Pineda va convidar l'ACA a escoltar el "consens del territori" en favor de l'opció del Turó.

Durant la "tractorada", el coordinador d'UP al Maresme, Josep Riera i Porta, va criticar que el Govern de la Generalitat obviés la protecció que el PDUSC atorga a aquests terrenys en concret i que no es tingués en compte el sector de la pagesia. En aquesta acció, UP va aprofitar també per a manifestar-se en contra del projecte d'AUTOVIA A-2 A LA SELVA MARÍTIMA [14].

Finalment, l'ACA va consensuar amb els alcaldes de Santa Susanna i Pineda de Mar un darrer projecte i una localització per a l'EDAR, en uns terrenys majoritàriament de titularitat pública i a primera línia de mar, en el límit municipal de Santa Susanna amb Pineda de Mar. Concretament, s'ocuparan els terrenys on ja hi ha el sistema de pretractament, a més d'una petita franja de terrenys de conreu i també la franja de terreny en forma de llengua que queda entre la línia de ferrocarril i el límit amb la zona marítima terrestre, en total gairebé 3,87 ha. El projecte de la depuradora planteja un model de construcció compacte i semisoterrat (sota una duna amb presència vegetal que permetrà la continuïtat del passeig marítim de Pineda cap a Santa Susanna) semblant al de l'EDAR del Besòs a Diagonal Mar, i a més incorpora tot un desplegament tècnic que evitarà les olors. La depuradora pròpiament dita ocuparà 0,3 ha, força menys terreny que amb els projectes anteriors, mentre que el conjunt de les instal·lacions de l'EDAR ocuparan 1,62 ha. Estarà dimensionada per a una població de cent cinquanta mil habitants i tindrà una capacitat de creixement futur fins als 324.000 habitants. Segons l'ACA, amb aquesta localització es poden aprofitar les instal·lacions del tanc de decantació, cosa impossible amb l'opció del Turó de Gràcia, que també va ser estudiada. El cost de l'equipament serà de 35 MEUR i es rebrà una subvenció de 14,4 MEUR de la Unió Europea (UE), tot i que, segons Manel Hernández, abans caldrà tramitar amb la UE un canvi en els terminis d'execució de l'obra, a fi de readaptar-los a la situació actual i de permetre que les obres de construcció puguin iniciar-se al llarg del 2007 i que això no impliqui la pèrdua de la subvenció.

Pel que fa als terrenys del Turó de Gràcia de Santa Susanna, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va atorgar una subvenció de 134.025 € a l'Ajuntament del municipi per a la reforestació de l'indret i per a habilitar-hi un mirador.



Pintada de queixa per la ubicació de la depuradora a primera línia de mar en terrenys situats entre Pineda de Mar i Santa Susanna, al costat de l'actual sistema de pretractament . Foto: Marta Casas

La política local se'n ressent

La decisió de l'ACA no va agradar ni a l'AVBM, que a través del seu portaveu Jaume Caldés va manifestar que no es tracta del lloc més adequat per a l'EDAR, ni tampoc a UP, que va expressar en veu de Pep Riera que la millor opció era la del Turó de Gràcia. Salvem la Vall de la Riera de Pineda també es va mostrar contrària a aquesta decisió. Segons la Plataforma, s'havia pogut demostrar que era possible i factible instal·lar l'EDAR fora d'un àmbit del PDUSC amb categoria C1, gràcies a la proposta del Turó de Gràcia, també dins el PDUSC però amb una categoria inferior a l'anterior. A més, van recordar en una nota de premsa, que segons la normativa urbanística que regula les atribucions del PDUSC, en la C1 "s'admeten els equipaments d'interès públic que necessàriament s'hagin d'emplaçar en el medi rural (...) i es demostri que no és possible una ubicació alternativa en altres sòls no urbanitzables de menor nivell de protecció" i van insistir que la decisió de l'ACA podria tenir repercussions jurídiques.

De la mateixa manera, alguns dels partits polítics amb representació a l'Ajuntament de Pineda van expressar el seu rebuig per aquesta decisió, i així es va iniciar una crisi en el govern municipal format per CiU amb nou regidors, el PSC amb set i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) amb un regidor. PSC i ERC van demanar la convocatòria d'un ple extraordinari per tractar el tema. En aquest ple, que es va celebrar el 5 d'octubre, es va aprovar, per majoria absoluta i sense els vots de CiU, una moció contra l'emplaçament de l'EDAR. Després d'això i a final del mateix mes, la regidora d'ERC, Mònica Palacín i Paris, va abandonar el govern per poder pressionar l'ACA, des d'una posició de llibertat, amb la intenció que considerés novament la ubicació escollida.

Per la seva banda, el grup municipal del PSC va denunciar públicament que el pacte entre l'alcalde i l'ACA havia estat una decisió presidencialista i no pactada amb la resta de grups del govern. També van distribuir vuit mil fulletons on es podia llegir "l'alcalde de Santa Susanna proposa que la depuradora vagi a la platja de Pineda i Joan Morell ho accepta". Tot i així, el PSC va decidir seguir en el govern, segons el regidor Josep Lluís Fillat i Claver per responsabilitat i per no deixar les mans lliures a l'alcalde.

Però a mitjan novembre i després de les eleccions al Parlament de Catalunya, l'alcalde Joan Morell va expulsar del govern els regidors socialistes i com a conseqüència va quedar en minoria i l'Ajuntament va acabar estant íntegrament format per representants de CiU.

S'espera que al llarg de 2007 l'ACA pugui iniciar les obres de la depuradora a fi de no perdre la subvenció de la UE, i també que els grups municipals de Pineda de Mar contraris a la localització de l'EDAR puguin continuar tirant endavant les accions polítiques per a modificar-ne l'emplaçament.

ARR

Més informació

www.pangea.org/salvemlariera depineda
www.socialistes.org/ambit/pinedademar

1 Hernández va substituir Jaume Solà i Campmany en aquest càrrec.

51 DESSALADORA DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA (EL PRAT DE LLOBREGAT)



El 2006 s'adjudica l'execució del projecte i les obres de la dessaladora de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). Càlculs preliminars de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) preveuen que l'entrada en servei de la dessaladora gairebé no afectarà el preu final dels consumidors de l'aigua de l'AMB. D'altra banda, es preveu que aquesta nova infraestructura juntament amb la resta d'actuacions previstes per a incrementar el subministrament d'aigua a l'AMB permetran reduir el volum d'aigua que es transvasa del riu Ter cap a l'AMB de 180-190 hm³/any a 130-140 hm³/any.

Antecedents | 2005:34

L'any 2005, l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va presentar un pla alternatiu a la interconnexió de xarxes que preveia el PLA HIDROLÒGIC NACIONAL (PHN) [2004:140], a nivell de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), amb el qual volia incrementar els recursos de l'AMB i millorar la qualitat de l'aigua per complir les directives comunitàries.

Entre els projectes previstos pel pla alternatiu, el 2005 es va presentar el projecte de la dessaladora de l'AMB, una de les obres consensuades entre la Generalitat i el govern de l'Estat com a alternativa al projecte de transvasament de l'Ebre. El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va anunciar que s'ubicaria en uns terrenys annexos a la depuradora d'aigües residuals del Baix Llobregat. Aquesta dessaladora i la de Blanes havien d'aportar una setena part del cabal que es consumia a l'AMB per a evitar la sobreexplotació del Ter. Tot i així, segons el projecte previst, la dessaladora podria aportar quasi una tercera part del consum dels municipis de l'AMB servits per Aigües de Barcelona (Agbar). Això va suscitar les crítiques de les companyies subministradores, ja que aquest fet repercutiria en les tarifes. Malgrat tot, el projecte es va publicar al Butlletí Oficial de l'Estat (BOE).

Es convoca el concurs per a adjudicar les obres de la dessaladora de l'AMB

El març de 2006, Salvador Milà (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), conseller del DMAH, va convocar el concurs per a adjudicar la construcció de la dessaladora del Baix Llobregat. L'execució del projecte i les obres es van adjudicar al desembre a la Unió Temporal d'Empreses (UTE) formada per Agbar, Dragados i Degrémont (Suez).

La dessaladora de l'AMB seria la més gran d'Europa en termes de volum d'aigua tractat (produiria el 15% del consum domèstic d'aigua a tot Catalunya). El seu objectiu principal era millorar la qualitat i la garantia de subministrament a l'AMB (incrementaria un 24%) i reservar cabals per als rius. Es preveia connectar-la a la Central Distribuidora de la Fontsanta, a Sant Joan Despí, per reforçar l'abastament regional amb les connexions previstes amb la planta potabilitzadora d'Abrera, la central distribuidora de la Trinitat i la xarxa d'Aigües de Barcelona (Agbar).

Del pressupost total (238 MEUR), un 75% procediria dels Fons de Cohesió de la Unió Europea (UE) i la resta d'Aigües Ter-Llobregat (ATLL), que gestionaria la planta i la inversió amb la venda d'aigua a les companyies subministradores.

Actuacions per a minimitzar l'impacte ambiental

Al març, el DMAH va anunciar que la declaració d'impacte ambiental (DIA) de la dessaladora preveia, entre altres, l'adquisició de terrenys adjacents per declarar-los zona d'especial protecció d'aus (ZEPA).

La planta no incorporaria cap font pròpia de generació d'energia renovable per cobrir el consum que requeria (35 MW, un 30% més que la requerida per traslladar l'aigua des d'un altre indret) i estaria connectada a la xarxa d'alta tensió de 200.000 volts. Jaume Solà, gerent de l'entitat de Medi Ambient de l'AMB, preveia que això es traduiria en un cost de 0,35-0,40 €/m³, davant dels 0,25 que costaven llavors l'obtenció i el tractament que realitzava l'ATLL. Segons càlculs preliminars de l'ACA, publicats al març, l'entrada en servei de la dessaladora gairebé no afectaria el preu final que pagaven els consumidors de l'aigua de l'AMB, que llavors era d'uns 1,15 €/m³, ja que pagarien una quantitat mitjana al marge de l'origen de l'aigua. Malgrat tot, a l'octubre, Àngel Simó, conseller delegat d'Agbar, volia apujar el preu de l'aigua abans de 2009 per cobrir les inversions de l'obra. ATLL, responsable de pujar les tarifes, va respondre que el preu de l'aigua només apujaria per poder finançar el 25% de les obres, finançat amb diners d'ATLL.

Context d'abastament a l'AMB

Al maig, la Generalitat preveia que l'aplicació de la Directiva marc de l'aigua de la Unió Europea (UE), que defensava l'homologació de les tarifes per fomentar-ne el consum responsable, triplicaria el preu de l'aigua en deu anys. En aquells moments, a l'AMB el metre cúbic d'aigua es pagava a poc més d'1 € (francesos i alemanys en pagaven uns 3,5 de mitjana). El cost dels tractaments per a reduir la salinitat de l'aigua o descontaminar-la amb nitrats era d'uns 4,5 €/m³.

Al juny, Francesc Baltasar (ICV), nou conseller del DMAH, va plantejar reduir a 130-140 hm³/any el volum d'aigua que es transvasava des de l'embassament de Sau, al riu Ter, cap a l'AMB (180-190 hm³/any), amb l'entrada en servei de la dessaladora del Llobregat i la resta d'actuacions previstes per a incrementar el subministrament d'aigua a l'AMB (ampliació de la dessaladora de la Tordera, increment dels aprofitaments de les aigües subterrànies de la conca del riu Besòs, etc.).

A l'octubre, Baltasar va inaugurar les obres realitzades per a millorar l'abastament d'aigua potable a Barcelona, el Vallès i el Maresme, que incloïen alguns trams de la nova canonada que serviria per a desdoblar la conducció que anava des de la planta del Ter fins a la de la Trinitat, i també la millora de la xarxa d'abastament fins a Granollers i Montmeló. Es preveia que quan s'acabessin les obres la instal·lació abastaria 4,5 milions de persones.

Dessaladora de Blanes

A final d'octubre, la dessaladora de Blanes va quedar fora de servei a causa d'un fort temporal marítim. Durant l'aturada d'uns quinze dies, el subministra-

ment d'aigua potable als catorze municipis del Maresme i del Baix Empordà afectats es va realitzar amb cabals de l'aqüífer de la Tordera.

L'alcalde de Blanes, Josep Marigó (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va afirmar que amb els temporals que hi havia a la població, el millor que es podia fer era retirar les instal·lacions del delta, tal com ja va demanar quan era el cap de l'oposició. L'any 2002, tots els partits menys Convergència i Unió (CiU) ja van advertir que hi hauria problemes amb la instal·lació elèctrica a causa dels temporals.

Al març, Milà va anunciar que les obres de construcció de la dessaladora del Prat de Llobregat s'iniciarien el gener de 2007 i que s'inauguraria el gener de 2009.

MSB

Més informació

www.atll.net
www.mma.es/secciones/agua

52 DIRECTRIUS NACIONALS DE MOBILITAT



El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) aprova mitjançant el Decret 362/2006, de 3 d'octubre, les Directrius nacionals de mobilitat (DNM). Aquestes directrius han de constituir la base per a transformar el model actual de mobilitat a Catalunya i perquè les diverses administracions en defineixin els eixos que cal valorar els propers anys en relació amb aquesta matèria.

El desenvolupament urbanístic de les últimes dècades basat en la dispersió de les activitats i la població en el territori ha configurat un model territorial que basa el seu dinamisme en una alta mobilitat de persones i mercaderies i sobretot en l'ús massiu del vehicle privat. L'impacte d'aquest model suposa una elevada ocupació del territori i dels espais lliures, un alt consum dels recursos energètics, fortes emissions contaminants a l'atmosfera, difícil integració social de les persones que no tenen accés al vehicle privat i també l'augment dels riscos provinents dels accidents.

En aquest context, es va aprovar la LLEI DE MOBILITAT, DECRET 9/2003, DE 13 DE JUNY [2003:7+], amb l'objecte d'establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i el transport de mercaderies dirigida cap a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat assoleixi aquests objectius i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles, en l'àmbit territorial de Catalunya.

La Llei 9/2003 estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar les DNM de manera que puguin establir una estratègia basada en la integració de sis criteris: competitivitat, integració social, qualitat de vida, salut, seguretat i sostenibilitat. Les DNM s'han d'aplicar a tot el territori de Catalunya, tenen naturalesa de pla territorial sectorial i s'han de revisar, com a mínim, cada sis anys. Les DNM han de servir per a l'elaboració dels diferents instruments de mobilitat establerts per la llei: plans directors de mobilitat, plans específics i plans de mobilitat urbana.

Tramitació

El DPTOP va tramitar les DNM segons el procediment que estableix el Decret 466/2004, de desplegament de la Llei de mobilitat, amb l'objectiu de garantir una amplia participació pública i institucional en el procés de discussió, i per tant va acordar obrir un període d'informació pública des del dia 23 de març de 2006, en què es va anunciar al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC), fins al dia 19 de maig del mateix any. D'aquesta manera el projecte ha estat sotmès a consideració de persones físiques o jurídiques interessades, ens locals i altres administracions, entitats representatives en l'àmbit de la mobilitat i també a informe del Consell de la Mobilitat i d'altres òrgans consultius de la Generalitat. El text definitiu aprovat mitjançant el Decret 362/2006, de 3 d'octubre, incorpora aquelles aportacions valorades favorablement pel DPTOP.

Directrius nacionals de mobilitat

Les DNM parteixen de les conclusions establertes a partir de la diagnosi realitzada sobre l'estat dels diferents tipus de mobilitat en el territori català i dels escenaris de futur previstos pel que fa a la demografia, l'economia i la mobilitat.

Les DNM es fonamenten en la integració de sis principis orientadors:

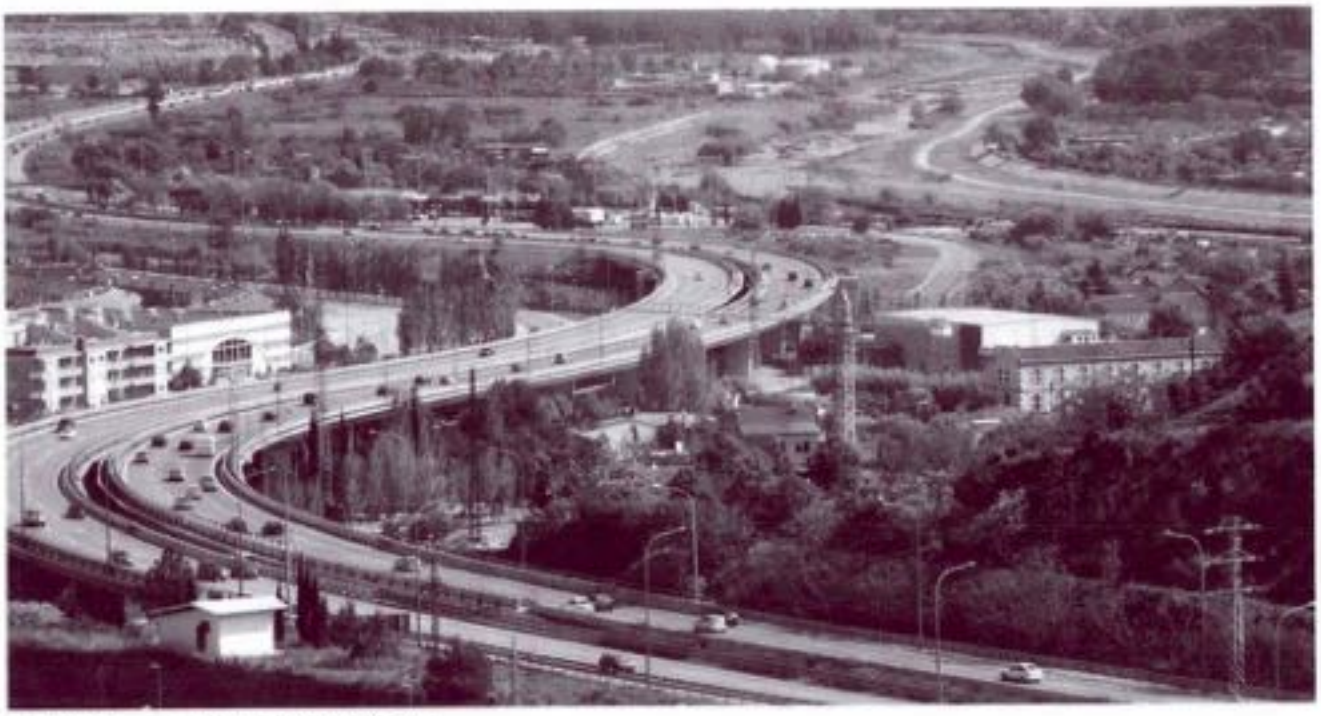
- Configurar un sistema de transport més eficient per a millorar la competitivitat del sistema productiu nacional.
- Augmentar la integració social tot aportant una accessibilitat més universal.
- Incrementar la qualitat de vida i millorar les condicions de salut dels ciutadans.
- Millorar la qualitat de salut dels ciutadans.
- Aportar més seguretat en matèria de desplaçaments.
- Establir unes pautes de mobilitat més sostenibles.

A partir de la diagnosi, els escenaris de futur i els principis, s'estableixen un total de vint-i-vuit directrius per al desenvolupament. Aquestes s'estructuren segons tres línies estratègiques:

- Incorporar en la planificació urbanística criteris que permetin reduir la mobilitat i garantir l'accessibilitat sense restar competitivitat.
- Potenciar modes de transport més sostenibles i segurs. En el cas de viatgers, el transport públic, a peu i amb bici. Per a les mercaderies, el transport en ferrocarril i el transport marítim.
- Millorar l'eficiència i la seguretat de cada mode de transport.

Respecte de la primera línia estratègica, s'estableixen propostes vinculades directament amb els processos de planificació de nous desenvolupaments residencials, industrials o logístics però també encaminades i orientades al planejament d'àmbits urbans consolidats, com la introducció de l'accessibilitat en transport públic, a peu i bicicleta, o la introducció de les necessitats de la distribució urbana de les mercaderies. Altrament es proposa desenvolupar els diferents instruments de planificació de la mobilitat considerant l'accés a les àrees allunyades dels nuclis urbans, i integrant la distribució urbana de mercaderies en la planificació urbana i normatives específiques. S'estableix una directriu amb l'objectiu d'assegurar l'accessibilitat als centres de treball i estudi per tal d'evitar l'exclusió social en l'àmbit laboral i acadèmic.

Respecte del foment de modes de transport més sostenibles i segurs, s'estableixen directrius vinculades a la mobilitat de viatgers com la integració de les diferents xarxes de transport públic dins el sistema intermodal o el foment de l'accés en transport públic als aeroports augmentant la seva d'àrea d'influència vinculada a la xarxa ferroviària d'alta velocitat. Altrament, es proposa augmentar la seguretat i comoditat dels vianants i ciclistes per tal de fomentar els desplaçaments amb aquest mitjans no mecànics. Inversament, es proposa racionalitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments urbans i metropolitans. També



Autopista C-33 al seu pas per Montcada i Reixac. Foto: Àlex Tarroja

s'estableixen directrius encaminades a col·locar el transport ferroviari en situació competitiva en relació amb altres alternatives. Específicament en l'àmbit del transport de mercaderies es proposa dotar el sistema logístic d'una xarxa ferroviària adequada com a alternativa al transport per carretera i d'un sistema de plataformes intermodals adaptades a les necessitats dels àmbits territorials.

Respecte de la millora de l'eficiència dels modes de transport, s'estableixen directrius relatives a la seguretat amb l'objectiu de millorar la fiabilitat i seguretat del transport públic de superfície, així com la proposta d'establir plans de millora de seguretat viària adreçats a la reducció del nombre d'accidents i víctimes mortals, per tal d'incorporar-los al Pla de seguretat viària de Catalunya. També es proposa l'aplicació de les noves tecnologies en la millora de la informació en temps real per als usuaris del vehicle privat i del transport públic. Altrament s'estableixen directrius que proposen millorar el sistema aeroportuari, adaptant les infraestructures per a la càrrega aèria als requeriments de producció i consum i el sistema portuari del qual es milloraríen les seves infraestructures, i s'asseguraria una correcta connexió intermodal, així com la potenciació del transport marítim de curta distància.

Finalment, s'estableixen directrius de caire divers vinculades a la ciutadania en general, com la promoció d'un canvi de cultura vers la mobilitat sostenible i segura o la promoció de la participació pública i la gestió integrada de la mobilitat o bé vinculades a l'aprofundiment del coneixement sobre la mobilitat a Catalunya.

El Decret incorpora una disposició addicional on s'explica que el PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA [116] s'haurà d'adaptar a les DNM, si s'escau.

Indicadors

Tal com estableix la Llei 9/2003, les DNM estableixen un sistema d'avaluació constituït per trenta-un indicadors, que es corresponen amb les línies estratègiques establertes i que permetran avaluar àmpliament els resultats esperats de les directrius així com establir dades comparatives amb la resta de països d'Europa.

XMA

Més informació

www.gencat.cat/ptop

53 ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE PINYA DE ROSA (BLANES-LLORET)



El 4 de juliol la Generalitat aprova una delimitació del paratge Pinya de Rosa que inclou 100 ha, 50 ha de la finca declarades PNIN i 50 ha declarades PEIN, dins de les quals hi ha l'ermita de Santa Cristina de Lloret de Mar. L'Ajuntament de Lloret s'hi oposa i l'Obreria de Santa Cristina anuncia una mobilització ciutadana i accions judicials. Paral·lelament, l'Ajuntament de Lloret proposa presentar la candidatura dels tres jardins de Blanes i Lloret perquè esdevingui patrimoni de la humanitat. Finalment, el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, fa públic que fa dos anys que negocia la compra del paratge però la propietat nega cap contacte amb l'Administració.

Antecedents: 2003:45; 2005:56

Pinya de Rosa és un espai obert de 55 ha i 1.000 m de costa situat al municipi de Blanes, que conté una àrea forestal típica del litoral mediterrani, un jardí botànic amb una de les col·leccions de cactus més importants del món i un mas anomenat Masia del Sol. El 1995 l'Ajuntament de Blanes va aprovar el pla parcial que permetia d'urbanitzar la finca. El 2002 la promotora Nova Provet 2000 va fer una oferta als seus propietaris per dur a terme un projecte de construcció de tres-cents trenta habitatges, però després d'una mobilització ciutadana impulsada per la plataforma Salvem Pinya de Rosa, que va culminar amb la recollida de divuit mil firmes en contra de la urbanització, el Parlament de Catalunya va aprovar la Llei 25/2003, de 4 de juliol, que declara paratge natural d'interès nacional (PNIN) la finca Pinya de Rosa. La nova Llei preveia la creació d'un òrgan rector, integrat per l'Ajuntament de Blanes, la Generalitat i la plataforma Salvem Pinya de Rosa per gestionar el paratge i fixava un termini màxim de divuit mesos per aprovar un pla rector d'ús, gestió i protecció.

El març de 2005, la plataforma Salvem Pinya de Rosa va denunciar que, després de dos anys d'haver-se aprovat la Llei 25/2003, la Generalitat encara no havia desenvolupat el pla d'usos del paratge. El juny de 2005, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va presentar una proposta de delimitació amb una superfície protegida total de 101,05 ha, que comprenia les 49,29 ha de la finca declarades PNIN i també un nou espai d'interès natural (PEIN) d'unes 50 ha que circumdava la finca.

S'aprova la delimitació de Pinya de Rosa

El mes d'abril, el director general de Medi Natural, Ramon Luque, anunciava que la delimitació definitiva de Pinya de Rosa s'estava endarrerint perquè la delimitació provisional havia rebut sis al·legacions de particulars, a més d'observacions dels ajuntaments de Blanes i Lloret de Mar. L'Ajuntament de Blanes havia demanat que la part més propera a l'Hospital Comarcal de la Selva no es protegís, per poder fer en el futur, si calgués, una ampliació del centre mentre que l'Ajuntament de Lloret de Mar havia sol·licitat l'exclusió de l'ermita de Santa Cristina de l'espai PEIN.

El 30 de maig, el ple de l'Ajuntament de Blanes va aprovar per unanimitat una moció en què demanava a la Generalitat la delimitació definitiva del paratge. El portaveu de la plataforma Salvem Pinya de Rosa, Quim Rutllant, va denunciar que feia més de dos anys que no havien tingut cap reunió per parlar sobre la qüestió amb l'equip de govern municipal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC; Iniciativa per Catalunya-Verds-Esquerra Unida i Alternativa, ICV-EUiA, i Esquerra Republicana de Catalunya, ERC) i va acusar-lo de despreocupar-se del paratge.

Finalment, el 4 de juliol la Generalitat va aprovar definitivament la delimitació del paratge Pinya de Rosa. En total, es protegien 100 ha, que comprenien no només les 49,29 ha de la finca declarades PNIN sinó també unes 50 ha més de l'espai que la circumdava –des de la cala de Santa Cristina fins a l'Hospital Comarcal de la Selva– sota la figura d'espai PEIN. Tanmateix, el nou traçat modificava la proposta de delimitació inicial i deixava una parcel·la sense protegir per si calia ampliar l'Hospital, tal com havia demanat l'Ajuntament de Blanes.

L'Ajuntament de Lloret i l'Obreria de Santa Cristina s'oposen a la delimitació

Uns dies més tard, l'associació que té la propietat i gestiona el sector de l'ermita de Santa Cristina, l'Obreria de Santa Cristina, denunciava que la inclusió d'aquest espai al PEIN els faria perdre competències de gestió, que això afectaria les activitats que hi desenvolupen i que la decisió no s'havia pogut negociar amb el DMAH. El delegat territorial de Medi Ambient a Girona, Biel Jover, que definia la inclusió del paratge com una decisió tècnica, va assegurar que s'havien fet reunions prèvies i que la nova figura de protecció era perfectament compatible amb les seves activitats, ja que la delimitació recollia les condicions particulars del règim urbanístic aprovat en aquest sector. L'alcalde de Lloret de Mar, Xavier Crespo (Convergència i Unió, CiU), s'afegia a les crítiques i denunciava el que considerava un greuge comparatiu en relació amb el municipi de Blanes. Segons Crespo, mentre que a Blanes la Generalitat li pagaria la protecció de Pinya de Rosa, a Lloret l'Ajuntament havia hagut de fer una permuta de terrenys i aprovar un increment d'edificabilitat a la zona de Santa Clotilde per salvar l'espai natural de la Pineda de Fenals. L'entitat ecologista SOS Lloret defensava la inclusió de Santa Cristina dins del PEIN però si se'n mantenia la gestió en mans de l'Obreria.

A final d'agost, l'Obreria de Santa Cristina anunciava que portaria als jutjats la delimitació de Pinya de Rosa i que iniciaria una mobilització ciutadana. L'obrer major, Salvador Palaudelmàs, afirmava que aquesta protecció no calia ja que en el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Lloret de Mar la finca està classificada com a sòl no urbanitzable i que el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [2005:128] també determina que no s'hi pot edificar. En canvi, segons Palaudelmàs, la inclusió del paratge dins del PEIN suposaria la creació d'un organisme de gestió que posaria en perill la continuïtat de l'entitat, inscrita al registre d'associacions l'any 1904.

La candidatura dels jardins de Blanes i Lloret a ser patrimoni de la humanitat

A principi d'agost es coneixia la notícia que el futur POUM de Lloret de Mar proposaria convertir el jardí noucentista de



Una imatge de Pinya de Rosa des del mar. Foto: Jordi Valduvieco

Santa Clotilde, de Lloret, i els jardins de Pinya de Rosa i Marimurtra, de Blanes, en patrimoni de la humanitat. Els regidors de Promoció Econòmica i Cultura de Lloret de Mar, Francesc Oliva i Laura Bertran (CiU), afirmaven que el reconeixement donaria valor afegit als jardins i mitigaria els efectes negatius de la imatge de destinació massiva de sol i platja que té la població. Per la seva banda, l'alcalde de Blanes, Josep Marigó (PSC), es va mostrar favorable, però va deixar clar que qui hauria de liderar la candidatura era el jardí botànic Marimurtra de Blanes. El director del jardí botànic Marimurtra, Jordi Masbernat, va mostrar interès pel projecte però va advertir que no seria fàcil dur-lo a terme perquè els tres jardins tenen formes de gestió diferents: el Marimurtra està gestionat per una fundació sense ànim de lucre, el Pinya de Rosa és privat i el de Santa Clotilde és de l'Ajuntament de Lloret.

La compra de Pinya de Rosa continua pendent

A l'octubre el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal, va fer públic que el govern feia dos anys que negociava amb els propietaris de Pinya de Rosa la compra de la finca i recordava que la Generalitat tenia el dret de tempteig i retracte i, per tant, prioritat a l'hora d'adquirir-la. Tanmateix, Nadal va explicar que la comissió jurídica i assessora del DPTOP apuntava que s'hauria d'indemnitzar la propietat pels terrenys que havia cedit anticipadament per construir el Centre d'Estudis Avançats de Blanes (CEAB) i l'Hospital Comarcal de la Selva, i, per tant, la Generalitat negociava un preu conjunt que compensaria la finca i aquests terrenys, que estaria per sota dels 20 MEUR. El diputat al Congrés i regidor d'Urbanisme de Blanes, Joan Puig (ERC), va recordar que el conseller havia proposat d'edificar part del paratge un any enrere com a solució per desencallar el procés i que si la seva conselleria no hagués tingut aturat el projecte de delimitació tant de temps s'hauria pogut aprofitar la partida de 6 MEUR que el govern de l'Estat havia inclòs en el pressupost de 2006 per comprar-lo. Mentrestant, els propietaris de la finca continuaven reclamant 30 MEUR en un expedient de responsabilitat civil contra l'Administració, això és, l'equivalent al valor cadastral de la finca i negaven que l'administració hagués obert cap mena de negociació.

Finalment, el 28 d'octubre, el ple de l'Ajuntament de Blanes va aprovar per unanimitat la modificació puntual del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) per adaptar-lo als nous límits de la finca Pinya de Rosa i tots els grups polítics van deixar clar que la intenció de l'Ajuntament era aconseguir que la finca fos del municipi. El portaveu d'EUiA-ICV i regidor de Medi Ambient, Argemir González, va explicar que a partir d'ara tocaria fer un pla de gestió, però Joan Puig (ERC) va alertar que si el DPTOP no mantenia el compromís de comprar el paratge hi podria haver problemes per aplicar-lo.

JVC

Més informació

www.blanesportal.com/pinyaderosa
www.jbotanicmarimurtra.org
www.lloret.org/poum/programa.htm

54 ESPAI D'INTERÈS NATURAL DELS COLLS-MIRALPEIX



L'Espai d'Interès Natural dels Colls-Miralpeix (el Garraf) és una de les zones amb una major superfície sense urbanitzar del litoral entre Barcelona i Tarragona. Des de 1994 una plataforma formada per una cinquantena d'entitats en defensa la preservació. L'any 2006 es concreta la creació d'un consorci supramunicipal per a la gestió de l'espai i se n'inclou una part important a la Xarxa Natura 2000. El Consorci pretén aplicar de manera pilot l'estratègia europea de gestió integrada de costes i neix amb la participació dels ajuntaments de Sitges i Vilanova i de tres departaments de l'executiu català, però amb l'absència del Consell Comarcal i de l'Ajuntament de Sant Pere de Ribes. A final d'any s'adjudica la redacció d'un pla de gestió que inclou els Colls-Miralpeix i altres zones litorals de la comarca com la Platja Llarga de Vilanova.

El paratge dels Colls-Miralpeix és un espai agroforestal costaner del Garraf que amb 2,5 km d'extensió i 379 ha de superfície esdevé una de la majors zones litorals sense urbanitzar entre Barcelona i Tarragona. El 70% del territori pertany a Sitges, mentre que la resta està situat entre els nuclis de Roquetes (municipi de Sant Pere de Ribes) i Vilanova i la Geltrú.

Els plans generals d'ordenació urbana dels tres municipis havien previst plans parcials que afectaven bona part de l'espai. Aquest fet va impulsar la creació l'any 1994 de la Plataforma Salvem els Colls-Miralpeix impulsada per la Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA) i l'Associació per a la Protecció del Medi Ambient (APMA) del Garraf. Es pretenia evitar la urbanització de l'espai per l'interès ecològic, paisatgístic, social i arqueològic que té. Cal destacar el paper de connexió amb els parcs del Garraf i Foix o la troballa de la mandíbula de neandhertal més antiga de Catalunya a l'avenc del Gegant.

En la revisió del planejament (2001-2004) bona part d'aquests plans es van desclassificar. Malgrat aquest fet, els plans parcials del Camí de Can Girona i el de Ponent (Sitges), un sector del Pla d'Imsa (Vilanova) i la pràctica totalitat dels Colls de Ribes es van executar.

Posteriorment, l'APMA i DEPANA van demanar als tres municipis que aprovessin mocions per incloure els Colls-Miralpeix al Pla d'espais d'interès natural (PEIN) i van promoure també la formació d'un consorci de gestió. Entre desembre de 2003 i gener de 2004 els tres ajuntaments i el Consell Comarcal del Garraf es van adherir a la iniciativa dels ecologistes. D'altra banda, el novembre de 2005 es va aprovar el PLA ESTRATÈGIC PER AL LITORAL (PEL) DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA [2005:130], en el qual es proposava la preservació de setze espais "blau-verds" de la costa metropolitana. El PEL va considerar que cali salvaguardar vuit paratges estratègics de la urbanització, un dels quals va ser els Colls. Altrament, en aquell mateix any l'aprovació definitiva del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [2005:128] va considerar l'espai com a sòl costaner no urbanitzable, figura que en fa incompatible la futura transformació.

Un projecte pilot

La decisió de gestionar els Colls-Miralpeix amb un consorci supramunicipal pren com a referent la gestió integrada de les zones costaneres (GIZC). Aquesta estratègia europea es defineix com un procés pluridisciplinar destinat a fomentar el desenvolupament sostenible del litoral, abastar el cicle integral de gestió i incorporar la participació de totes les parts interessades. En aquest sentit el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va escollir aquest espai natural del Garraf com a projecte pilot. Per Jordi Valls (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), regidor d'Acció Territorial de Vilanova, l'experiència que reculli el consorci permetrà fer extensiva aquesta nova política de gestió a la resta del litoral català.

A final de juliol de 2006 els ajuntaments de Sitges i Vilanova van aprovar els estatuts del Consorci. En aquell moment encara no ho havien fet ni l'Ajuntament de Sant Pere de Ribes ni el Consell Comarcal del Garraf.

Posteriorment es va realitzar la primera presentació de l'ens supramunicipal en la qual l'alcalde de Sitges Jordi Baiget (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) va agrair molt especialment a la Plataforma Salvem els Colls-Miralpeix la seva tasca per a evitar la urbanització de la zona. Dies després, Josep Antoni Blanco (PSC) president del Consell Comarcal i alcalde de Sant Pere de Ribes, afirmava que l'ens s'havia posat en marxa amb falta de coordinació i amb presses, i ajornava la decisió de formar-ne part.

La Xarxa Natura 2000 protegeix part dels Colls

El mes de setembre el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va realitzar la proposta d'ampliació de la XARXA NATURA 2000 [199] en la qual es van incloure 300 ha terrestres i marítimes de l'espai dels Colls dels termes municipals de Sitges i Ribes. Aquest fet havia de per-



Zona d'interès natural dels Colls- Miralpeix. Foto: Marta Casas



Una vista de l'espai natural dels Colls-Miralpeix. Foto: Consorci dels Colls-Miralpeix

metre segons Andreu Bosch, regidor de Sostenibilitat de Sitges (Acció per Sitges, AxS), impulsar una reserva marina conjuntament amb la Fundació Natura, una associació sense ànim de lucre dedicada a la protecció i restauració d'ecosistemes. L'objectiu del projecte era preservar de la pesca una àrea i desenvolupar-hi activitats turístiques sostenibles.

Constitució oficial del Consorci

El 21 de novembre el Govern català va aprovar la constitució del Consorci dels Colls-Miralpeix–Costa del Garraf i s'hi implicava a través dels departaments de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP) i del DMAH. L'endemà es va realitzar a Sitges un acte de presentació en el qual Maria Comellas, directora general de Medi Ambient, va declarar que el Consorci era una mostra de l'aposta del Govern per la protecció del litoral i assenyalava que no només es gestionaria l'espai natural dels Colls-Miralpeix sinó que s'hi integrarien altres paratges com la Platja Llarga de Vilanova [131] recentment preservada.

Mentrestant, l'estira-i-arronsa entre Josep Blanco i els ajuntaments de Vilanova i Sitges continuava. L'alcalde de Ribes afirmava que Vilanova tan sols buscava rehabilitar la masia de Solicrup –equipament que serviria de futura seu del Consorci–. Jordi Valls, per la seva banda, acusava Blanco de no haver llegit els objectius del Consorci i lamentava que el Consell Comarcal no en formés part. Així mateix insistia que l'ens realitzaria la gestió integral de tot el litoral del Garraf. La posició de Blanco va ser molt criticada per part d'Unitat Municipal 9 (UM-9) i Convergència i Unió (CiU), principals grups a l'oposició de Ribes i del Consell Comarcal, respectivament.

Una setmana després, Jordi Valls i Andreu Bosch van presentar el projecte al congrés estatal de medi ambient (CONAMA). Els congressistes van considerar molt positiu el fet que la creació del Consorci respongués a les mobilitzacions de dues plataformes ciutadanes: Salvem els Colls i Salvem la Platja Llarga.

Els estatuts del Consorci preveuen la redacció d'un pla especial de gestió integrada de les zones costaneres del Garraf. Aquesta eina ha d'establir els límits de gestió i les bases per a l'ordenació i la integració d'actuacions i usos en l'àmbit litoral de la comarca. El pla especial va ser adjudicat el desembre de 2006 però paral·lelament es realitzaran diverses iniciatives. Un dels projectes més importants és la recuperació del camí de ronda que uneix Sitges i Vilanova, iniciativa engegada l'any 2005 per l'Ajuntament de Sitges gràcies a una subvenció del PDUSC. Altres projectes pendents de ser desenvolupats al llarg del 2007 són la fundació d'un centre de documentació, l'estudi i senyalització dels camins públics, la restauració de la riera de Ribes, la gestió dels boscos com a eina de prevenció d'incendis forestals, un estudi de foment del turisme sostenible i la rehabilitació de la masia Solicrup.

AUV

Més informació

www.plalitoral.net/
www.vilanova.cat
www.vvirtual.es/apma

55 ESPAIS D'INTERÈS NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT



L'Autoritat Portuària de Barcelona inicia la captura dels peixos que viuen a la llacuna sorgida a l'antiga llera del riu Llobregat, i aquesta acció representa un pas previ per a cobrir-la i construir-hi els nous accessos al port de Barcelona. Les entitats ecologistes continuen al llarg de l'any la seva campanya contra aquest cobriment, adduint-hi raons d'incompliment de la legislació. D'altra banda, es constitueix a l'agost un nou consorci per a coordinar les actuacions de millora del tram final del riu Llobregat. Entre juliol i octubre, es posa en marxa un sistema per a reutilitzar les aigües tractades a la depuradora del Baix Llobregat i millorar l'estat del riu. La franja marítima de davant del delta del Llobregat queda finalment exclosa de la Xarxa Natura 2000, la qual cosa permet plantejar una possible ampliació de l'aeroport del Prat.

Antecedents: 2004:127; 2005:58 i 178

Des que el setembre de 2004 es va inaugurar oficialment el DESVIAMENT DEL RIU LLOBREGAT [2005:178], diverses entitats ecologistes encapçalades per DEPANA (Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural) havien mostrat la seva oposició al cobriment de l'antiga llera del riu, una actuació projectada amb la finalitat de construir-hi els nous accessos viaris i ferroviaris al PORT DE BARCELONA [154].

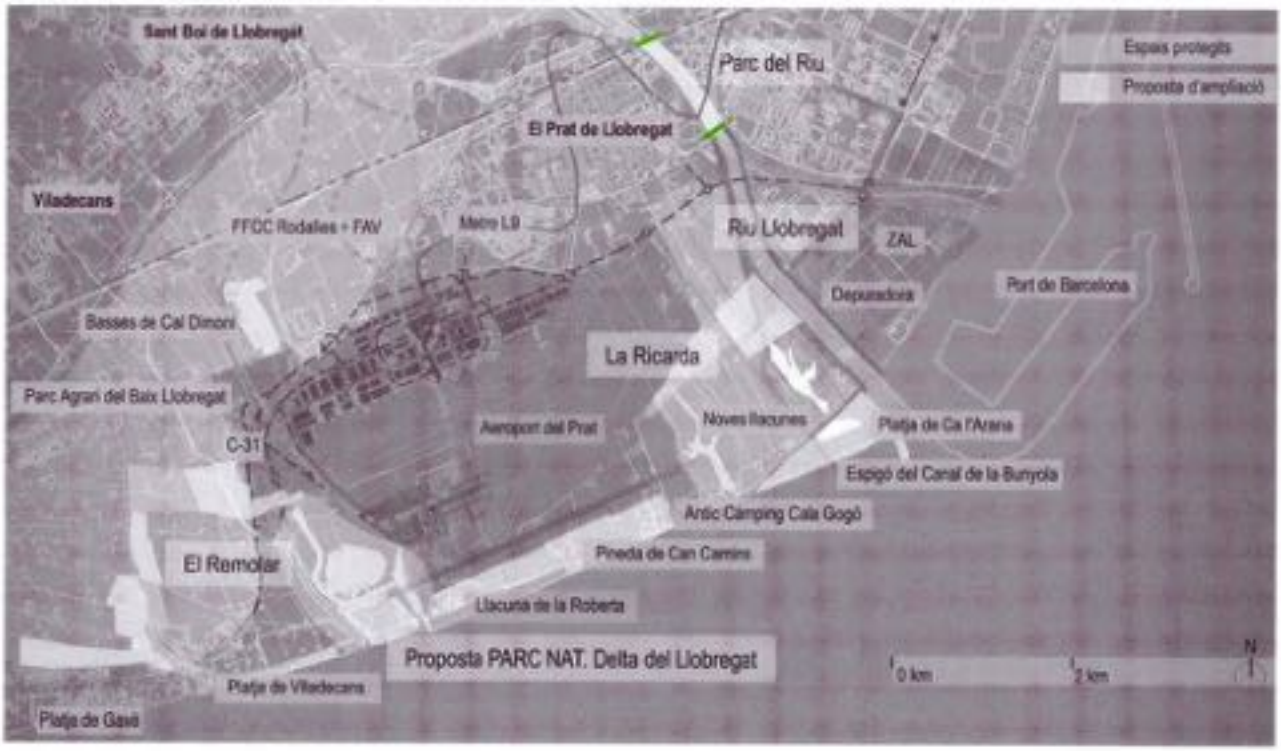
Continua la campanya ecologista contra el cobriment de l'antiga llera del Llobregat

El febrer de 2006, l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) va iniciar, amb el suport de pescadors professionals, la captura i expulsió dels 27.000 peixos que vivien a la llacuna que hi havia a l'antiga llera del Llobregat, la qual cosa significava el pas previ per a cobrir-la. Un mes després, les entitats ecologistes DEPANA i SEO/BirdLife van denunciar que les obres de la nova estació intermodal del port de Barcelona no complien els tràmits administratius que exigia la legislació. Concretament, d'una banda, no s'havia tret l'adscripció al domini públic hidràulic dels terrenys que es cobririen i, de l'altra, no s'havien exposat a informació pública ni el projecte d'estació ferroviària ni l'estudi d'impacte ambiental associat. Segons els grups ecologistes, el problema de terminis que esgrimia l'APB no podia justificar l'incompliment de la legislació.

D'altra banda, els ecologistes van redactar un informe que van lliurar al Govern de la Generalitat on s'enaltien els valors naturals de la nova zona humida (com ara la presència d'espècies d'ocells protegides per llei) i s'hi denunciaven els efectes de les obres.

A principi d'abril, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va presentar una moció al ple del Congrés dels Diputats on demanava que es mantingués "una part rellevant" de l'antiga llera del Llobregat. El diputat republicà Joan Tardà va afirmar que el manteniment de la llera era tècnicament compatible amb l'estesa de les vies ferroviàries. A més, ERC va organitzar el diumenge 9 d'abril una concentració a la vella desembocadura del riu Llobregat per protestar contra les obres. Els Verds-Esquerra Ecologista, partit polític federat a Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV), també va adherir-se a les reivindicacions dels grups ecologistes.

DEPANA i SEO/BirdLife van denunciar a mitjan maig que les actuacions de rebliment del riu Llobregat que s'estaven duent a terme no respectaven la declaració d'impacte ambiental del desviament del riu ni l'addenda posterior. Segons les entitats, el riu s'estava cobrint sense retirar-ne els fangs contaminants que hi havia a la superfície i al fons de la llera, amb un volum estimat conjunt d'uns 32.849 m³. Aquest fet podria afectar els dos aqüífers del delta de Llobregat, el superficial i el profund i, de retruc, la qualitat de l'aigua d'una de les reserves hídriques més importants de Catalunya. Les organit-



zacions ecologistes també van criticar que els treballs no respectaven el període de reproducció de les aus aquàtiques protegides per llei que nidificaven a la llacuna.

L'APB va rebatre les acusacions de les entitats ecologistes dient que les espècies protegides, com el camallarg i el corb marí, no hi nidificaven perquè eren aus migratòries que ja havien marxat. Pel que fa als illots, l'APB va assegurar que el reblert s'estava fent amb terra i sorra provinents de l'excavació de la nova llera.

Les previsions indicaven que les dues terminals noves de contenidors del port de Barcelona entrarien en funcionament l'any 2008, si bé no seria fins al 2009 o el 2010 quan estarien construïts els enllaços viaris i ferroviaris, sempre que es complissin abans tots els tràmits administratius corresponents (estudi informatiu, projecte, declaració d'impacte ambiental i licitació de les obres).

Les zones marines de davant de l'aeroport del Prat, fora de la Xarxa Natura 2000

El febrer de 2005, la proposta d'ampliació de la XARXA NATURA 2000 [199] presentada pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va provocar crítiques per part del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), l'Ajuntament de Barcelona i la Cambra de Comerç de Barcelona, entre d'altres. Segons van al·legar, la protecció d'una franja marítima davant del delta del Llobregat podria hipotecar el creixement de l'AEROPORT DE BARCELONA [6].

L'abril de 2006, el DMAH va presentar una nova proposta que va ser aprovada al setembre. En el cas dels espais naturals del delta del Llobregat, la nova proposta va eliminar les zones protegides a l'àrea marina situada davant de les pistes de l'aeroport del Prat.

Un nou consorci per a millorar el tram final del riu Llobregat

La moció presentada a l'abril per ERC també instava el Govern de l'Estat a signar un conveni de col·laboració amb la Generalitat que garantís una inversió de 12 MEUR per a la millora i regeneració ambiental del Llobregat.

Un mes després, la ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, i el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar, van acordar que el Ministeri destinaria una partida de 27 MEUR a millorar el tram final del riu Llobregat, entre Martorell i la desembocadura. En virtut d'aquest conveni de col·laboració, que es desenvoluparia entre l'any 2006 i el 2008, es destinarien 12 MEUR a la recuperació ambiental i paisatgística de les riberes i dels espais fluvials del riu Llobregat quan passa per la comarca del Baix Llobregat, i 15 MEUR a actuacions de millora i regeneració ambiental al delta del Llobregat en relació amb el medi aquàtic, a recuperar la biodiversitat i a condicionar-lo per a l'ús públic i divulgatiu.



Estany del Remolar, amb el reforços de la nova terminal de l'aeroport del Prat. Foto: Àlex Tarroja

Atès que les actuacions al riu Llobregat requerien l'entesa de totes les administracions implicades, el DMAH va crear a final d'agost el Consorci per a la Recuperació i Conservació del Riu Llobregat[1]. El nou ens gestionaria accions d'interès del riu Llobregat referents al sistema fluvial, les riberes, les torrenteres, els marges i les terrasses fluvials; estudiaria, proposaria i gestionaria les actuacions en matèria de paisatges, i coordinaria les intervencions en el conjunt del sistema fluvial per recuperar-lo com a espai natural i com a àmbit per a l'oci. Quedaven excloses de l'àmbit d'actuació del nou Consorci les àrees protegides del delta del Llobregat, la gestió de les quals corresponia al Consorci per a la Protecció i Gestió dels Espais Naturals del Delta del Llobregat, creat el juliol de 2005.

A partir dels recursos que el Ministeri de Medi Ambient es va comprometre a aportar, l'Ajuntament del Prat de Llobregat va anunciar a final d'octubre la creació del "Parc del Riu", una nova zona lúdica de 30 ha que se situaria en el tram del riu Llobregat que queda entre els ponts de l'autovia de Castelldefels i el de Mercabarna. Es preveia que el nou parc fos accessible des del nucli urbà del Prat a través de la ronda de Llevant, que es faria permeable al pas de vianants. El projecte també implicava la plantació de més set mil arbres i arbustos, la construcció d'una base de rem i la creació d'infraestructures de desguàs per a evitar els desbordaments del riu.

S'inicia la reutilització de les aigües tractades a la depuradora del Baix Llobregat

Al juliol Depurbaix, l'empresa pública que gestiona la DEPURADORA DEL BAIX LLOBREGAT [2004:69], va iniciar la reutilització de les aigües depurades (a partir d'un tractament terciari), que fins llavors s'enviaven al mar a través d'un emissari submarí. El projecte, que havia comportat una inversió de 100 MEUR, preveia nous usos per a un volum d'aigua d'uns 50 hm^3 l'any. El principal era el manteniment del cabal ecològic del riu Llobregat en el seu tram final, fet que va implicar la posada en marxa d'un sistema de bombeig de les aigües des del Prat del Llobregat, a tocar del mar, fins a Sant Joan Despí.

Els altres usos eren l'abastament del canal de reg agrícola del marge dret del riu, el manteniment de les zones humides construïdes a la nova desembocadura del Llobregat i la creació d'una barrera hidràulica per a evitar la intrusió d'aigua de mar a l'aqüífer del delta. La primera fase d'aquest darrer nou ús va entrar en funcionament a l'octubre amb el bombeig d'aigua al subsòl a través de sis pous de 60 m de profunditat.

XBR-X3EA

Més informació

www.apb.es
www.depana.org
www.depurbaix.com

1 El Consorci està integrat pel Consell Comarcal del Baix Llobregat, la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'Entitat Metropolitana de Serveis Hidràulics i Tractament de Residus, la Diputació de Barcelona, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i el Departament de Medi Ambient i Habitatge. La seu social es troba al Consell Comarcal del Baix Llobregat.

56 ESTACIÓ D'ESQUÍ I URBANITZACIÓ DE BAQUEIRA-BERET



Les obres del tram inicial del telecabina "Baqueira", inaugurat la temporada 2005-2006, continuen aturades per una denúncia de veïns que consideren que els resta intimitat. A principi d'agost, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya ratifica l'aturada de les obres, però a mitjan setembre n'aixeca la suspensió cautelar i l'Ajuntament del Naut Aran n'autoritza novament la construcció per tal d'inaugurar el nou tram la temporada 2007-2008. D'altra banda, tota la vall d'Arreu s'inclou definitivament a la Xarxa Natura 2000, i s'obre el debat de si és possible construir pistes dins un espai amb aquesta protecció. La decisió queda en mans de la Comissió Europea. El Pla director de les estacions de muntanya, aprovat al maig, permet l'ampliació de Baqueira-Beret cap a la zona de Bassibé, però en redueix la superfície prevista inicialment.

Antecedents: 2003:47; 2004:75; 2005:59

L'estació d'esquí de Baqueira-Beret està situada a l'extrem més oriental de la Vall d'Aran, al Pirineu de Lleida. Al llarg de 2005 van seguir avançant les obres del nou complex hoteler i residencial Baqueira 1.500 a la vall de Ruda, que inclou tres hotels de luxe, cinc-cents apartaments, quaranta-sis cases unifamiliars i un aparcament subterrani. D'altra banda, seguia oberta la polèmica sobre el Pla especial per a l'ampliació de Baqueira-Beret cap a la vall d'Arreu (Pallars Sobirà), aprovat el 2002, però pendent d'execució a l'espera de l'aprovació de la proposta final d'espais a incloure a la Xarxa Natura 2000 [199]. El Pla director de les estacions d'esquí [117], també pendent d'aprovació, havia de concretar les possibilitats d'ampliació de l'estació cap a l'interior de la Vall d'Aran.

Es desencallen les obres del tram inicial del nou telecabina

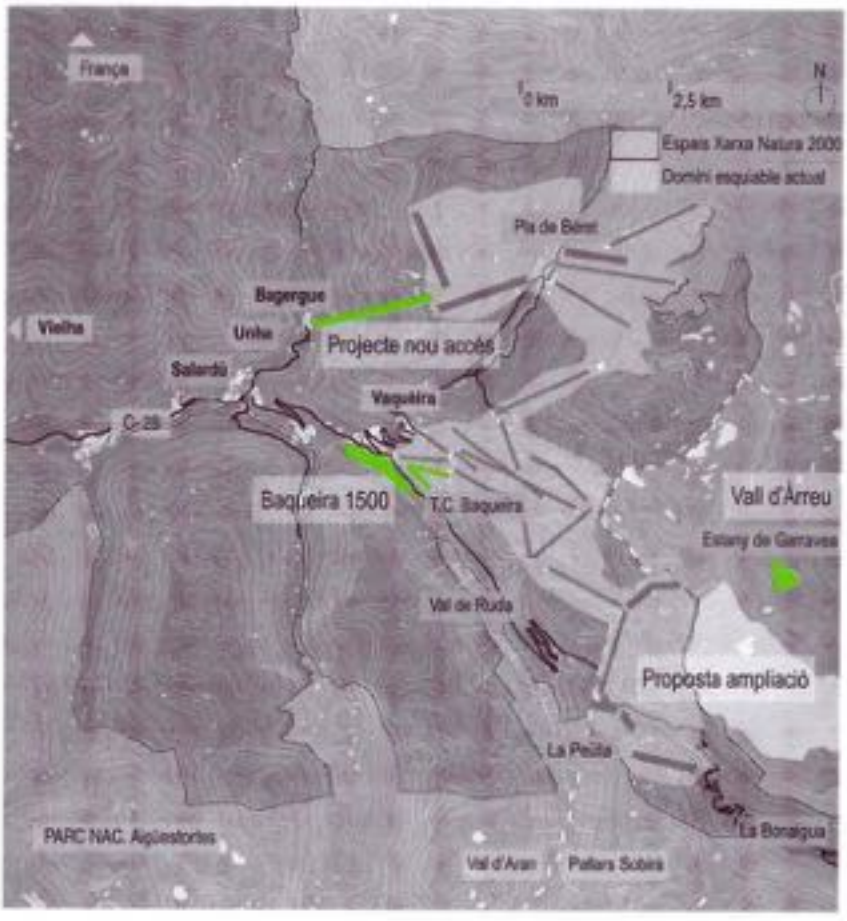
En acabar el 2005, l'estació d'esquí va inaugurar el telecabina "Baqueira", que pretenia comunicar el nou aparcament subterrani amb la cota 1.800 de Baqueira-Beret. El punt de sortida del remuntador, però, es va traslladar al costat del telecadira "Bosque" perquè la denúncia d'uns veïns va fer que el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) aturés temporalment les obres del tram inicial del telecabina. Segons la comunitat de veïns de l'edifici Port de la Bonaigua, el remuntador passaria a tocar de les seves cases i els restaria intimitat.

Per solucionar el conflicte, els responsables de Baqueira-Beret van enviar a final d'abril de 2006 una carta a la comunitat de veïns demanant-los que abandonessin el litigi ja que la seva oposició dificultava l'accés dels esquiadors a l'estació i de retruc perjudicava tota la Vall d'Aran. A més a més, els comunicaven que col·locarien cortines o vidres fumats als telecabines per evitar que els usuaris poguessin veure l'interior de les cases.

La demanda de Baqueira-Beret no va tenir efecte, i a començament d'agost el TSJC va desestimar el recurs que havien presentat els responsables de l'estació i l'Ajuntament de Naut Aran contra la suspensió provisional de les obres. La sentència, doncs, impedia en principi construir el tram que faltava del telecabina. Pocs dies abans, el mateix tribunal admetia a tràmit el recurs contenciós administratiu que havia interposat la comunitat de veïns contra la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida per aprovar el pla urbanístic de la zona on s'havia de construir el tram del inicial del telecabina.

Malgrat tot això, a mitjan setembre el TSJC va aixecar la suspensió cautelar que paralitzava la construcció del telecabina i l'Ajuntament de Naut Aran va poder autoritzar novament les obres amb la voluntat d'expropiar els propietaris si no s'arribava a cap acord. Les previsions eren que el polèmic tram del telecabina es pogués inaugurar la temporada d'hivern 2007-2008.

Pel que fa a altres equipaments associats a l'estació, la temporada 2006-2007 va començar amb un altre ajornament de l'obertura al públic de l'aparcament subterrani de la vall de Ruda i amb la carretera de Viella a Baqueira eixamplada i amb nou paviment per tal de descongestionar el trànsit. D'altra banda, es van iniciar les obres de la captació d'aigua i el dipòsit associat per abastir la urbanització Baqueira 1.500.



La vall d'Àrreu, totalment inclosa a la Xarxa Natura 2000

A mitjan d'abril, el Govern de la Generalitat va presentar una nova proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 que incorporava la totalitat de la vall d'Àrreu, llevat d'un corredor de 500 m paral·lel a la carretera de la Bonaigua destinat a infraestructures com ara remuntadors o telecabines. Aquesta proposta es va ratificar al setembre, quan el Govern la va aprovar definitivament.

A començament de maig, vuit entitats ecologistes i excursionistes, entre les quals hi havia la Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA), la Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de la Natura (IPCENA) i la Plataforma pel Desenvolupament Sostenible del Massís de Beret, van mostrar-se molt satisfetes per la incorporació a la Xarxa Natura 2000 de tota la vall d'Àrreu (1.734 ha). Segons aquestes entitats, la normativa europea faria impossible que a la vall d'Àrreu es poguessin construir pistes d'esquí.

En canvi, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va recordar que la inclusió d'un territori a la Xarxa Natura 2000 no ho feia incompatible amb la construcció d'estacions d'esquí, cosa que quedava demostrada amb la presència de pistes d'esquí als Alps francesos dins de zones incloses a la Xarxa Europea d'Espais Naturals. Per la seva part, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va matisar que Baqueira-Beret hauria de presentar un altre projecte per a fer les pistes d'esquí a la vall d'Àrreu tenint en compte les condicions que emanen d'un espai inclòs a Xarxa Natura 2000 i que, en qualsevol cas, no hi podria construir edificacions.

Per tot plegat, semblava que la darrera paraula sobre l'ampliació de Baqueira-Beret cap a la vall d'Àrreu la tindria la Comissió Europea, que és qui hauria de decidir si serien compatibles les noves pistes d'esquí amb el fet que estiguessin dins d'una zona inclosa a la Xarxa Natura 2000.

Ampliació de Baqueira-Beret cap a l'interior de la Vall d'Aran

El Govern català va aprovar al maig el Pla director de les estacions d'esquí 2006-2011. En el cas de Baqueira-Beret, el Pla va recollir (però no aprovar) les dues propostes d'ampliació que els responsables de l'estació tenien en estudi o en tràmit: l'àrea de Bassibé, de 600 ha, i l'àrea de la Bonaigua i la vall d'Àrreu. Pel que fa a l'ampliació de Bassibé, el Pla director reduïa un 35% la superfície proposada per l'estació, ja que excloia l'àrea que es trobava sota protecció especial. En relació amb l'ampliació de la Bonaigua, es proposava establir un sistema de remuntadors que, des de la zona del refugi de la Mare de Déu de les Ares, permetés arribar al domini ja existent.

Pel que fa al potencial creixement cap a la zona de Beret-Parrós, àrea que tocava amb el domini existent de Baqueira-Beret pel costat nord, el Pla director proposava no considerar-la com a àrea d'expansió potencial perquè la major part es trobava dins d'àrees d'especial protecció. Tanmateix, només en el cas que el futur Pla director de Baqueira-Beret ho proposés, el Pla director de les estacions de muntanya considerava que aquesta ampliació es podria estudiar sempre que no afectés les àrees incloses dins el Pla d'espais d'interès natural (PEIN).

A final d'any, els veïns dels nuclis de Bagergue i Unha (Naut Aran) van acordar iniciar negociacions amb Baqueira-Beret per a construir un nou accés a l'estació. La proposta inicial era un telecadira de quatre places que sortiria de la carretera que dóna entrada a Bagergue i que arribaria a la cafeteria de Blanhiblar, a la zona de Beret. A més, s'habilitaria una pista amb el mateix recorregut. El Pla director de les estacions de muntanya preveia la possibilitat d'un nou accés a l'estació a través d'un telecabina des de Bagergue, però no preveia l'ampliació del domini esquiable cap a aquesta zona.

XBR-X3EA

Més informació

mediambient.gencat.net/cat/el_medi/espais_naturals
www.baqueiraberet.net

57 ESTACIÓ RADIOFÒNICA RADIO LIBERTY. DESMANTELLAMENT (PALS)



El mes de març les antenes de Radio Liberty són enderrocades enmig d'una gran expectació i de la controvèrsia originada pel futur ús dels terrenys, situats en una zona d'alt valor ecològic. La proposta inicial d'ús de l'espai inclou incorporar la finca al Parc Natural del Montgrí, les Medes i el Baix Ter i convertir els edificis en un museu de les telecomunicacions. No obstant això, l'ús definitiu de l'espai a final d'any encara resta pendent de la decisió definitiva que han de prendre l'Estat, la Generalitat i l'Ajuntament de Pals.

Antecedents: 2005:63

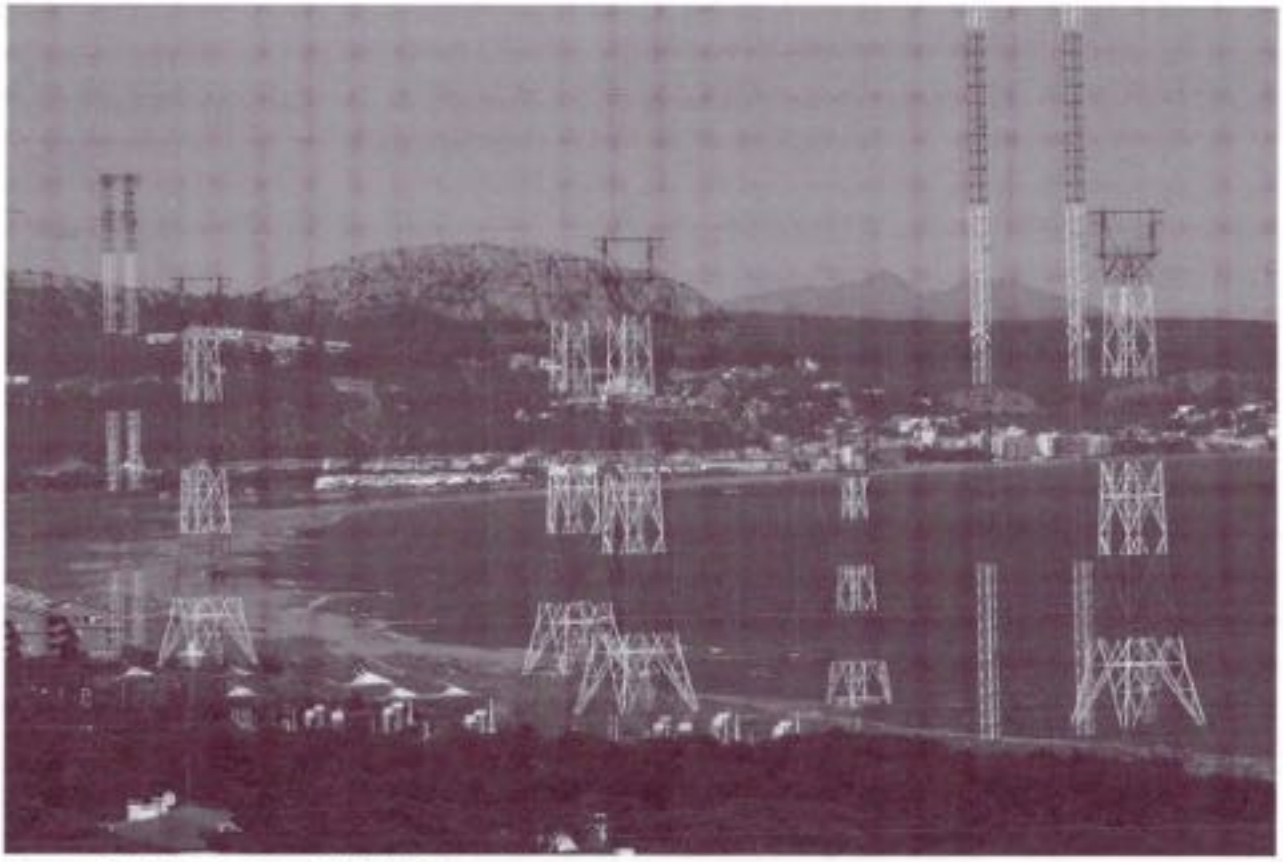
Les antenes de la platja de Pals es van començar a construir l'any 1958, gràcies a la cessió de terreny que el general Franco va fer al president americà d'aquell moment Dwight D. Eisenhower. Les emissions van començar un any més tard i per mitjà d'aquestes els Estats Units enviaven propaganda occidental cap als països del bloc soviètic. Radio Liberty, que podia assolir una potència de fins a 1.000.000 W, cobria tots els territoris soviètics. Amb la caiguda del comunisme les antenes van quedar en desús i, tot i que s'havia parlat de tornar a dirigir les emissions cap als països àrabs, la darrera emissió de Radio Liberty va ser el 25 de maig de 2001, per la qual cosa el Govern nord-americà va retornar la finca a l'Estat espanyol. Des de la devolució de la instal·lació s'havien succeït les declaracions contraposades entre partidaris i detractors del desmantellament de les antenes, al·legant motius de conservació de l'espai dunar els uns, i de conservació d'unes instal·lacions històriques, els altres.

L'exrector de la Universitat de Girona (UdG), Joan Batlle, opinava que calia conservar-les i defensava que Radio Liberty era una infraestructura única al món, amb un valor incalculable, un museu viu que no es podia destruir. Per això, proposava de fer un museu de les telecomunicacions durant la Guerra Freda a les instal·lacions de Radio Liberty i ubicar-lo a Pals. En la mateixa línia es manifestava Francesc Francisco-Busquets, subdelegat del Govern de l'Estat a Girona, que va demanar informació sobre el material desmantellat per Radio Nacional de Espaňa (RNE) per tal que es retornés a Pals per obrir el museu.

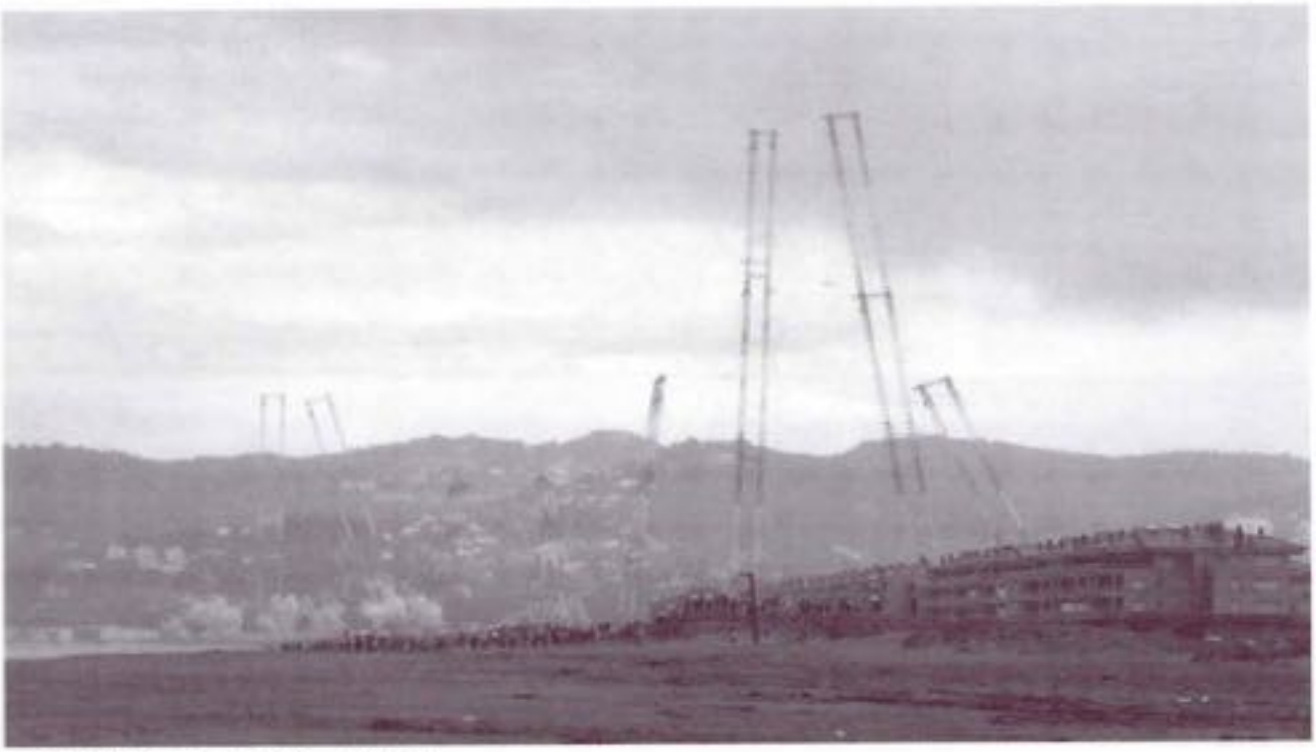
Malgrat l'oposició dels partidaris de la conservació de les antenes, a final de 2005 el Ministeri de Medi Ambient es va comprometre a demolir les instal·lacions.

La demolició de Radio Liberty

A mitjan febrer, en resposta a una pregunta del diputat de CiU Jordi Xuclà, el Govern estatal assegurava que les tasques de demolició s'havien projectat de manera que no afectessin els sistemes de dunes que hi ha fora del recinte de Radio Liberty i que la incidència dins l'espai interior



Les antenes de Radio Liberty, abans de la demolició. Foto: Àlex Tarrida



Demolició de Ràdio Liberty.Foto cedida pel Museu de Ràdio Liberty

fos mínima. Amb tot, però, Xuclà en dubtava i va defensar un desmantellament peça a peça.

El 22 de març de 2006 una detonació de 18,7 kg d'explosius, del tipus de càrrega buida lineal, va ser suficient per fer caure en menys de tres segons les 700 T de ferro de les tretze antenes de Radio Liberty, la més alta de les quals feia 165 m. Les mesures de seguretat van incloure un perímetre d'exclusió de 300 m per terra, 500 m per mar i 2 km per aire, a més del desplegament d'un centenar d'agents de l'ordre.

Les antenes es van esfondrar alhora, es van entortolligar i van caure dins del recinte de Radio Liberty, per bé que no van afectar la platja. Només un fet ho va enfosquir: un helicòpter no va fer cas de les indicacions i es va acostar temeràriament a les antenes. Per motius de seguretat l'explosió es va haver d'avançar més de tres minuts, fet que va agafar desprevingut part dels centenars de curiosos que s'havien desplaçat fins a les zones autoritzades de la platja i la zona de sa Punta, que separa Pals i Begur, per veure en directe la demolició.

Un cop superada amb èxit la primera i més espectacular fase de voladura de les antenes, les feines es van centrar, a part de treure la ferralla, a eliminar els altres elements de Radio Liberty que podien ser considerats perillosos i que s'havien de tractar separadament de la resta de residus, com ara els elements de les instal·lacions energètiques.

Finalment, a mitjan mes d'agost Francesc Francisco-Busquets anuncià que la finca ja estava totalment neta de ferralla i també va dir que s'havien eliminat les caixes de commutadors que hi havia al costat de les torres i els ancoratges que les aguantaven, fins a 80 cm de profunditat.

La gestió de l'espai

El conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va explicar el mateix dia de la demolició que la Direcció General de Costes, propietària de la finca, i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) firmarien un acord per decidir els usos futurs dels terrenys de Radio Liberty. L'alcalde de Pals, Josep Comas (Unitat i Progrés Municipal, UPM), va manifestar el malestar del consistori pel fet que la conselleria no havia tingut en compte l'opinió de l'Ajuntament, fet que va motivar que finalment fos inclòs com a part signant del conveni.

A final d'abril Biel Jover, delegat del DMAH a Girona va comunicar que el Departament vde Medi Ambient veia difícil poder fer un museu de les telecomunicacions a les instal·lacions de Radio Liberty, si bé li semblava més realista la possibilitat de conservar parts interiors dels edificis per fer-hi itineraris complementaris amb punts d'informació amb què ensenyar com era l'emissora.

Malgrat que les administracions afirmaven haver arribat a un acord sobre els usos de la finca, la firma del conveni es va anar endarrerint, i a final d'any, nou mesos després de la voladura, encara no s'havia signat res.

L'any 2006 quedarà marcat en la història com l'any de la desaparició de Radio Liberty, no només com una part del paisatge de la Costa Brava sinó com el testimoni d'un període històric del segle XX. A banda de la demolició, les promeses inicials del que esdevindria el recinte de l'emissora no es van concretar. Malgrat tot, les declaracions realitzades per responsables del DMAH semblaven indicar que la zona s'incorporaria al PARC NATURAL DELS AIGUAMOLLS DE PALS, EL MASSÍS DEL MONTGRÍ I LES ILLES LES MEDES [112], tot i que l'establiment d'un museu de les telecomunicacions no era tan clara.

JOS

Més informació

www.radioliberty.org

58 ESTACIONS D'ESQUÍ ESPOT, LLESUI I PORT AINÉ



L'Institut Català de Finances és el nou propietari de l'estació d'esquí d'Espot. Aquest mateix camí, el podria seguir ben aviat Port Ainé que pot ser subhastada en pocs mesos. La Generalitat es planteja gestionar-les conjuntament amb municipis i empreses de la comarca. D'altra banda, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) aprova el Pla director de les estacions de muntanya en el qual es regula –entre altres qüestions– les futures ampliacions de les estacions del Pallars. Així mateix, tant el Pla director com l'aprovació de la Xarxa Natura 2000 impossibiliten la reobertura de l'estació de Llessui.

Antecedents: 2005:64

Les estacions d'esquí del Pallars Sobirà viuen una greu crisi. Port Ainé i Espot es troben immerses en processos de subhasta pública mentre que Llessui va ser tancada fa vint anys i els projectes de reobertura no han tirat endavant. Les causes de la crisi són diverses: dominis esquiables d'extensió reduïda; gran competència dels complexos d'Aragó, Catalunya Nord i especialment d'Andorra; manca de condicions climatològiques òptimes i dependència del sector en les operacions immobiliàries. Tanmateix, el delegat de la Generalitat a Lleida, Jaume Gilabert (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), considerava com a factor a tenir en compte: "la manca de control del diner públic destinat a les estacions del Pallars en el govern de Convergència i Unió (CiU)".

L'Institut Català de Finances esdevé el propietari d'Espot

Carles Isús, propietari d'Espot Esquí, tenia un deute amb l'Institut Català de Finances (ICF) superior als 5 MEUR. L'organisme creditor va demanar la concessió de la propietat la temporada 2004–2005 i posteriorment en va cedir la gestió a la societat Suport Group Consultor (SGC) formada per municipis i empresaris de la comarca. L'agost de 2005 el propietari va liquidar la societat per tal que l'estació fos subhastada. Aquest procediment es va dur a terme el 13 de febrer de 2006 i es va saldar amb l'adquisició del complex per part de l'ICF per 4,5 MEUR.

Paral·lelament, el balanç de la temporada 2005-2006 va ser positiu arreu del Pirineu. En el cas d'Espot, el nombre d'usuaris es va incrementar un 40% respecte a l'anterior any, en el qual l'estació havia romàs tancada diverses setmanes pels greus problemes econòmics que patia. Dies després, el conseller delegat de l'ICF, Josep Maria Ayala, va anunciar que destinarien 2 MEUR per a garantir el funcionament de l'estació la temporada següent. D'altra banda, va anunciar que calia posar en marxa un pla d'inversions amb accions com ara la construcció de dos telecadires per a substituir els remuntadors, unir amb telecabina el nucli d'Espot amb les pistes i ampliar les zones d'innivació artificial.

Port Ainé segueix els passos d'Espot

L'estació de Port Ainé tenia un deute amb l'ICF de 13 MEUR, per un préstec atorgat per construir un hotel i un telecadira de gran capacitat. El març de 2005, el gerent de l'estació Josep Miquel Meseguè va demanar allargar el període d'amortització de quinze a trenta anys. Finalment, a final d'any Pallars Industrial –propietària de Port Ainé– va presentar la suspensió de pagaments.

En el marc del procés del concurs, l'auditoria dels interventors va considerar que l'actiu de l'empresa era de 20 MEUR, valor equivalent al passiu. Josep Miquel Meseguè va afirmar que "la viabilitat de l'empresa és total, sempre que hi hagi bona voluntat i predisposició per part de la Generalitat". També recordava l'existència de projectes per a reimpulsar el complex, com l'ampliació del domini esquiable, dues promocions residencials al municipi de Rialp i un telecabina per a unir la població i les pistes.

L'any 2006 va finalitzar amb la intenció per part de l'ICF de reclamar judicialment el préstec. D'aquesta manera la previsió era subhastar l'estació talment com es va fer amb Espot Esquí. En cas que cap inversor privat se'n volgués fer càrrec, la Generalitat planificava gestionar conjuntament les dues estacions amb la participació de petits empresaris i municipis de la comarca.

El Govern aprova el Pla director de les estacions de muntanya

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar el juny de 2006 el PLA DIRECTOR DE LES ESTACIONS DE MUNTANYA [117]. Els objectius del Pla eren impulsar la demanda interna, desestacionalitzar l'oferta i regular els ajuts públics.

Respecte a les estacions del Pallars es proposa una lleu ampliació per l'oest del domini esquiable a Port Ainé i la reducció del d'Espot (de 1.000 a 800 ha). Quant a les infraestructures proposa reconvertir els onze remuntadors d'Espot en quatre i construir un telecabina que uneixi la població amb les pistes. En el cas de Port Ainé tan sols es proposa construir dos nous remuntadors. D'altra banda, el Pla director descarta totalment la reobertura del complex de Llessui.

El 27 de juny, el mateix Departament va fer pública la suspensió temporal de la tramitació de tres procediments urbanístics que afectaven les estacions pallareses. Es tractava de la revisió del Pla especial de Super Espot –que permet la construcció de set-cents apartaments i complexos hotelers a peu de pistes–, i de dos projectes al municipi de Rialp per part dels propietaris de Port Ainé als nuclis de Baürsos (31,1 ha) i en una paratge de 27,3 ha entre Roni i l'estació d'esquí. La suspensió serà efectiva fins a l'aprovació inicial del Pla director urbanístic del Pallars Sobirà i per a un termini màxim d'un any.

La protecció dels espais naturals i les estacions del Pallars

La proposta d'ampliació de la XARXA NATURA 2000 [199] feta pública l'abril de 2005 va incloure el domini esquiable de l'antiga estació de Llessui. L'Ajuntament de Sort va presentar-hi al·legacions, ja que considerava que podia obstaculitzar una hipotètica reobertura. Finalment, la proposta de Sort va ser desestimada.

D'altra banda, el 6 de juliol de 2006, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va presentar el projecte d'ampliació del PARC NACIONAL D'AIGÜESTORTES I ESTANY DE SANT MAURICI [110]. A banda de duplicar-ne la superfície, la zona de protecció especial esdevindria parc natural i quedaria ampliada a espais com el Solà d'Espot i Llessui. Aquest fet, juntament amb el PDEM, certificaria la impossibilitat de tornar a engegar l'estació tancada l'any 1986.

ESTATUT D'AUTONOMIA DE CATALUNYA. ASPECTES TERRITORIALS 59



Culmina el procés de reforma de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya amb l'aprovació de la Llei orgànica 6/2006, de 19 de juliol. Tot i que ha estat impugnada davant del Tribunal Constitucional, és una llei orgànica de l'Estat, aprovada i en vigor. Entre les principals novetats que afecten el territori, destaquem la creació de la vegueria, com a nova entitat local, i l'ampliació competencial de la Generalitat en diversos àmbits (aigües, habitatge, medi ambient, urbanisme, ordenació del territori i del litoral, transports i infraestructures del transport) com a conseqüència de l'aplicació de noves tècniques de distribució de competències i, en especial, del mandat de participació de la Generalitat en l'exercici de competències estatals. La concreció d'aquest mandat esdevé un factor clau per a confirmar l'increment competencial.

L'any 2006 s'ha aprovat la Llei orgànica 6/2006, de 19 de juliol, de reforma de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya (EAC), que ha entrat en vigor el dia 9 d'agost de 2006. És, per tant, una llei de l'Estat aprovada i d'obligat compliment, que estableix importants novetats en el sistema polític i organitzatiu de Catalunya.

La proposta de reforma va entrar al Congrés dels Diputats l'octubre de 2005 i durant el primer semestre de 2006 se n'han anat succeint els tràmits per a l'aprovació a les Corts Generals, la submissió del text a referèndum de la població de Catalunya i la publicació de la llei orgànica tant al Butlletí Oficial de l'Estat (BOE) com al Diari Oficial de la Generalitat (DOGC). A continuació fem un resum d'aquest procediment i del seu contingut, amb la intenció d'analitzar després els aspectes de l'Estatut de 2006 que incidiran especialment en el territori, tant des de la perspectiva de l'organització com de les competències.

La tramitació i aprovació del text a les Corts Generals

A grans trets, cal recordar que els estatuts d'autonomia són lleis orgàniques de l'Estat que han de seguir un procediment especial de tramitació i aprovació tant per a la seva primera aprovació com per a les reformes successives en què intervenen tant la Comunitat Autònoma afectada com l'Estat. Són, per tant, lleis orgàniques i paccionades.

D'acord amb el procediment de reforma previst a l'article 56 EAC de 1979,[1] es va iniciar la reforma estatutària i el Parlament de Catalunya va aprovar la seva proposta el 30 de setembre de 2005,[2] per 120 vots a favor i 15 en contra (els vots del grup parlamentari del Partit Popular –PP– al Parlament). El text aprovat es va trametre al Congrés dels Diputats que el va admetre a tràmit el 18 d'octubre de 2005.

Davant el silenci del Reglament del Congrés sobre el procediment a seguir, es va decidir aplicar la resolució interpretativa de la Presidència del Congrés dels Diputats de 16 de març de 1993 i es va obrir la fase de debat sobre la totalitat i votació sobre l'admissió del projecte. Aprovada la votació per majoria, es va remetre la proposta a la Comissió Constitucional del Congrés i es va obrir el termini d'esmenes.

Atès que els grups van presentar esmenes a la proposta,[3] el president del Congrés va convidar el Parlament de Catalunya a designar una delegació, amb representació de les diferents forces polítiques que l'integren, i es va formar una ponència conjunta entre aquesta delegació i els membres de la Comissió Constitucional per tal d'estudiar les esmenes i acordar un text conjuntament. L'informe de la ponència es va publicar el mes de març, tot mantenint alguns punts de desacord, vots particulars i esmenes.[4] La Comissió Constitucional del Congrés va aprovar el seu dictamen el 21 de març de 2006[5] i va remetre el text al Ple del Congrés, que l'aprovà.

L'abril se'n va iniciar la tramitació al Senat. El PP va presentar un vet que fou rebutjat per majoria. S'hi van presentar esmenes, però en la votació final totes van ser rebutjades i es va aprovar el text tal com va venir del Congrés dels Diputats. La votació de ratificació pel ple del Senat va tenir lloc el 10 de maig de 2006.[6]

Mitjançant el Decret 170/2006, de 18 de maig, el president de la Generalitat va convocar el referèndum per al dia 18 de juny de 2006, i la població de Catalunya, amb una participació del 49,41%, va votar majoritàriament a favor del sí (73'90%).

Finalment, la reforma de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya es va aprovar mitjançant la Llei orgànica 6/2006, de 19 de juliol, i es va publicar al BOE i al DOGC del dia següent. L'entrada en vigor es va produir al cap de vint dies d'aquesta publicació, és a dir, el 9 d'agost.

Els recursos d'inconstitucionalitat

Després de l'entrada en vigor del text el 9 d'agost, s'han presentat diversos recursos d'inconstitucionalitat contra alguns articles. En concret, cal esmentar els recursos presentats pel PP i pel Defensor del Poble (que impugnen la major part del text), i els recursos del Govern de la comunitat autònoma de la Rioja, del Consell de Govern d'Aragó, del Consell de Govern de la regió de Múrcia, del Consell de la Generalitat Valenciana i del Consell de Govern de les Illes Balears, que impugnen alguns preceptes concrets (competències en matèria d'aigües, regulació de l'Arxiu de la Corona d'Aragó o competències en matèria de denominacions d'origen).

Aquests recursos es troben pendents de resolució davant del Tribunal Constitucional. S'ha de fer constar, però, que la seva interposició no suspèn l'aplicació del text i que, per tant, la Llei orgànica és plenament vigent i aplicable.

Les principals novetats

Si bé es pot afirmar que els dos objectius inicials de l'Estatut de 2006 eren millorar la capacitat política de l'autogovern i millorar el sistema de finançament, el resultat final és un estatut molt més complet que el de 1979 i que incorpora aspectes inèdits fins en aquell moment en un text estatutari.

Entre les novetats, destaca un títol I sobre drets, deures i principis rectors (que, posteriorment, ha estat imitat per altres propostes de reforma estatutària) on s'han recollit amb rang estatutari els drets lingüístics, el deure de conèixer el català i diversos drets i deures de caràcter prestacional (socials, culturals, mediambientals, d'accés als serveis públics i a la bona administració, sanitaris, etc.) que s'hauran de desenvolupar per llei.

El títol II reforma les pròpies institucions d'autogovern i conté una àmplia regulació dels poders locals. El títol III tracta sobre el

poder judicial i si bé manté la unitat d'aquest poder en tot l'Estat, reforça el paper del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) en el recurs de cassació, amplia les competències normatives de la Generalitat en relació amb el personal i els mitjans de l'administració de justícia i preveu la justícia de proximitat. Tanmateix, el desplegament d'aquest títol queda pendent d'una reforma de la Llei orgànica del Poder Judicial i de les lleis processals.

El títol IV atribueix les competències a la Generalitat i ho fa mitjançant tècniques noves (la definició funcional de les tipologies competencials i la utilització de categories concretes de matèries) amb l'objectiu de garantir i ampliar les competències de la Generalitat. El títol V tracta sobre les relacions institucionals de la Generalitat i incorpora un nou marc de relacions amb l'Estat (amb la creació d'una Comissió Bilateral Generalitat-Estat i la previsió d'instruments multilaterals de relació), amb les restants comunitats autònomes i amb la Unió Europea. El títol VI, dedicat al finançament, estableix els principis per a millorar el sistema de finançament de la Generalitat, i el títol VII, que reforma el procediment mateix de reforma.

Els aspectes territorials a l'Estatut de 2006

En aquest apartat convé tractar separadament dues qüestions: el vessant institucional i organitzatiu del territori d'una banda, i les competències de la Generalitat en matèries territorials de l'altra, és a dir, les competències sobre urbanisme, ordenació del territori, del litoral i del paisatge, medi ambient, espais naturals, infraestructures del transport, transports, aigües i habitatge.

L'organització del territori

L'Estatut introdueix dos elements innovadors pel que fa a l'ORGANITZACIÓ TERRITORIAL [104]: un és la figura de la vegueria. Així, l'article 83 EAC estableix que: "Catalunya estructura la seva organització territorial bàsica en municipis i vegueries". L'altra és el reforçament del vincle institucional entre la Generalitat i els ens locals de Catalunya i, en conseqüència, l'atribució de majors competències a la Generalitat en l'àmbit local i la substitució parcial de la legislació bàsica estatal per l'Estatut d'Autonomia.

Pel que fa a la vegueria, l'Estatut n'estableix els elements essencials als articles 90 i 91. Es defineix com l'àmbit territorial específic per a l'exercici de govern intermunicipal de cooperació local i com la divisió territorial adoptada per la Generalitat per a l'organització territorial dels seus serveis i s'afirma



Congrés dels Diputats, a Madrid. Foto: Àlex Tarroja

que: "els consells de vegueria substitueixen les diputacions". La competència per a crear, modificar, suprimir i desplegar el seu règim jurídic és del Parlament de Catalunya, ara bé, si es volen alterar els límits provincials caldrà seguir el procediment establert a l'article 141 de la Constitució Espanyola, és a dir, caldrà una llei orgànica (cal recordar que la província constitueix també la circumscripció electoral per a les eleccions al Senat i al Congrés). Finalment, també cal assenyalar que la competència sobre organització territorial de la Generalitat és exclusiva d'acord amb l'article 151 EAC però ha de respectar la garantia institucional de municipis i províncies. En el cas que s'optés per substituir totalment les diputacions pels consells de vegueria la garantia institucional s'aplicaria a les vegueries.

Cal assenyalar que el text aprovat al Parlament de Catalunya el 30 de setembre no feia cap referència ni a la llei orgànica ni a la garantia institucional de la província ni limitava la competència de la Generalitat sobre règim electoral dels ens locals garantits constitucionalment. Tot i això, els dos primers límits deriven directament de la Constitució (articles 141 i 140, respectivament) i, per tant, eren igualment aplicables. En canvi, la redacció de l'article 160.2 EAC en la versió aprovada el 30 de setembre garantia la competència exclusiva de la Generalitat en relació amb el règim electoral de la vegueria mentre que el text aprovat no garanteix aquella exclusivitat.

D'altra banda, l'Estatut manté la comarca com a ens local amb personalitat jurídica pròpia i formada per municipis per a la gestió de competències i serveis locals (article 92 EAC).

En conseqüència, el desplegament d'aquestes figures (la vegueria és d'existència necessària segons l'Estatut) i l'articulació de les diferents relacions i àmbits de competències i funcions entre elles, és un dels principals reptes que tindrà el Parlament de Catalunya per al desplegament de l'Estatut.

Pel que fa als aspectes institucionals, l'article 2.3 EAC estableix que: "Els municipis, les vegueries, les comarques i els altres ens locals que les lleis determinin integren també el sistema institucional de la Generalitat, com a ens en els quals aquesta s'organitza territorialment, sens perjudici de llur autonomia".

Amb aquesta afirmació es reforcen els vincles institucionals entre la Generalitat i els ens locals de Catalunya i, per tant, s'avança en l'anomenada interiorització del govern local. Al mateix temps, es reforcen les competències sobre l'àmbit local que s'atribueixen a la Generalitat pel nou Estatut.[7] En aquest sentit, es pot concloure que l'Estatut de 2006, que és una llei orgànica estatal, proclama el principi de l'autonomia local amb un rang superior al del propi legislador estatal bàsic i configura un nucli mínim d'aquesta autonomia format per competències pròpies dels municipis, plena capacitat d'autoorganització, potestat normativa pròpia i suficiència financera. La integració dins del sistema institucional de la Generalitat l'obliga, com a institució, a garantir l'autonomia local estatutàriament proclamada, al mateix temps que es reforcen les seves competències sobre els ens locals, respectant, però, el principi d'autonomia local. El caràcter singular del sistema institucional de Catalunya es reforça amb la referència als drets històrics de l'article 5 EAC.

Les competències territorials

En aquest apartat, es farà referència a les competències de la Generalitat en diferents matèries relacionades amb el territori. Abans, però, convé referir-se breument a les principals tècniques introduïdes en aquest apartat per l'Estatut de 2006.

D'una banda, l'Estatut garanteix millor l'àmbit funcional de les competències de la Generalitat amb una definició precisa de les diferents funcions que li corresponen en cada tipus de competència (exclusiva, compartida i executiva). En concret, l'article 110 estableix que en les competències exclusives, correspon "únicament" a la Generalitat i de forma "íntegra" la potestat legislativa, la potestat reglamentària i la funció executiva, és a dir, li corresponen la totalitat de potestats i funcions, la qual cosa exclou qualsevol intervenció estatal en aquestes matèries.

L'article 111 defineix les competències compartides, tot establint que correspon a la Generalitat la potestat legislativa, la potestat reglamentària i la funció executiva, en el marc de les bases que fixi l'Estat com a principis o mínim comú normatiu en normes amb rang de llei, excepte en els supòsits que es determinin d'acord amb la Constitució i amb aquest Estatut. En tot cas, es garanteix que la Generalitat pot establir polítiques pròpies. Per tant, l'article 111 estableix la regla general que les bases estatals s'han d'establir per llei i s'han de limitar a contenir principis i no tot el desplegament d'aquests, incorporant així, la doctrina majoritària del Tribunal Constitucional.

Finalment, en les competències executives correspon a la Generalitat la potestat reglamentària (que comprèn tant els reglaments externs com els interns) i la funció executiva (article 112).

Així mateix, l'Estatut també preveu que la Generalitat pugui exercir acció exterior (fora de l'Estat) en exercici de les seves competències (article 193.2 EAC), estableix mecanismes de col·laboració entre la Generalitat i altres comunitats autònomes quan l'objecte de les competències pugui tenir un abast extraterritorial, evitant el desapoderament automàtic de la Generalitat (article 115 EAC) i incorpora la jurisprudència constitucional pel que fa a l'exercici de l'activitat de foment de l'Estat quan afecta competències de la Generalitat (article 114 EAC).

Des del punt de vista material, l'Estatut precisa i delimita cada una de les matèries competencials i les desglossa en submatèries, de tal manera que permet identificar millor els diferents àmbits més directament relacionats amb cada nucli material. D'aquesta manera, elimina les ambigüetats i el fet que una mateixa submatèria sigui susceptible de ser inclosa en dos o més títols competencials (estatals i autonòmics) i, per tant, intenta evitar els encreuaments de títols i la utilització de títols horitzontals de l'Estat per regular competències sectorials de la Generalitat.

Aplicant aquestes tècniques, d'una banda, distingim un conjunt de matèries territorials en què l'Estatut atribueix competència exclusiva a la Generalitat: l'Ordenació del territori, urbanisme, paisatge i ordenació del litoral (article 149 EAC); l'habitatge (article 137 EAC); les aigües que pertanyin a conques hidrogràfiques intracomunitàries (article 117.1 EAC); la xarxa viària i ferroviària de titularitat pròpia en tot el territori de Catalunya (article 140.5 i 140.6 EAC); els ports, aeroports i altres infraestructures del transport no qualificades d'interès general (article 140.1 EAC); els transports terrestres de viatgers i de mercaderies per carretera, ferrocarril i cable que passin íntegrament pel territori de Catalunya amb independència de la titularitat de la infraestructura (article 169-1 EAC); els centres de transport, logística i distribució localitzats a Catalunya (article 169.4 EAC) i els espais naturals situats íntegrament a Catalunya (article 144.2 EAC).

A més d'alguna matèria nova, com el paisatge, des de la perspectiva material convé subratllar que dins de la competència exclusiva de la Generalitat l'Estatut esmenta en cada àmbit sectorial la potestat de planificació. Així, a més de la competència general d'ordenació del territori i del paisatge, del litoral i urbanisme (prevista a l'article 149 EAC), també s'atribueix en exclusiva a la Generalitat la competència per dur a terme la planificació sectorial en matèria d'aigües que pertanyin a conques internes (és a dir, la planificació hidrològica, article 117.1.a) EAC); en matèria d'habitatge (article 137.1.a) EAC); d'infraestructures del transport i les comunicacions, inclosos els ports, aeroports i heliports, que no tinguin la qualificació legal d'interès general (article 140.1 EAC); de xarxa viària en tot el territori de Catalunya (amb independència de la titularitat, article 140.5.a) EAC) i de la xarxa ferroviària de la qual és titular la Generalitat (article 140.6 EAC); espais naturals (article 144.2 EAC); d'obres públiques que no siguin qualificades d'interès general ni afectin una altra comunitat autònoma (article 148.1 EAC); i de transports terrestres de viatgers i mercaderies per carretera, ferrocarril i cable que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya (article 169.1 EAC).

Per tant, la potestat de planificació queda reservada en tot cas a la Generalitat en tots els àmbits i sectors que té atribuïts com a competència exclusiva.

Pel que fa a la tipologia competencial, atès que la competència de la Generalitat es configura com a exclusiva i d'acord amb la clàusula general de l'article 110 EAC, s'exclou tota intervenció estatal en aquestes matèries, ja sigui mitjançant normes bàsiques o altres títols horitzontals. Per exemple, en matèria d'habitatge, la nova precisió de les submatèries incloses com a nucli material mínim, entre les quals figura "l'establiment de prioritats i objectius de l'activitat de foment de les administracions públiques de Catalunya en matèria d'habitatge i l'adopció de les mesures necessàries per a assolir-los" i la reserva íntegra de la potestat legislativa, de la reglamentària i de la funció executiva a la Generalitat en aquesta competència exclusiva exclouen qualsevol possibilitat d'intervenció estatal, tal com ha estat succeint fins ara, en què l'Estat ha intervingut i ha condicionat les competències de la Generalitat mitjançant les seves competències bàsiques sobre planificació general de l'activitat econòmica.

L'article 144.2 de l'Estatut relatiu als espais naturals atribueix la competència exclusiva a la Generalitat, si bé "respectant el que disposa l'article 149.1.23 de la Constitució Espanyola". Aquesta expressió no es pot interpretar de la mateixa manera que fins ara s'ha interpretat la clàusula "sens perjudici", és a dir, com una habilitació a l'Estat per poder regular aquesta matèria a partir dels seus títols competencials, sinó com una condició o límit a l'exercici de la competència per la Generalitat. Així, l'Estatut garanteix la titularitat de la competència a la Generalitat en exclusiva però en exercir-la, aquesta haurà de respectar les bases que l'Estat hagi establert en matèria de protecció del medi ambient.

En les matèries territorials, l'única competència compartida és la relativa al medi ambient (article 144.1 EAC). Segons la clàusula general que defineix les competències compartides de l'article 111 EAC, en aquest cas la Generalitat haurà d'exercir la potestat legislativa, la reglamentària i la funció executiva en el marc de les bases que com a principis o mínim comú denominador amb rang de llei hagi establert l'Estat, si bé aquesta regla general preveu també excepcions, les quals *a priori* no es poden determinar. Caldrà vigilar, per tant, en el desplegament d'aquesta competència, l'acció del legislador bàsic estatal.

Des de la perspectiva material, com hem dit, el desglossament garanteix en cada matèria exclusiva o compartida un nucli material mí-



Parlament de Catalunya al parc de la Ciutadella. Foto: Guillermo Longhini

nim integrat per un conjunt de submatèries expressament fixades que en tot cas pertanyen a la competència de la Generalitat. En les matèries territorials la definició del nucli material no és mai taxativa sinó que empra la fórmula "inclou en tot cas", és a dir, en el futur s'hi podran incloure altres aspectes relacionats amb el seu nucli material que puguin aparèixer. Dit d'una altra manera, la inclusió d'unes submatèries de forma expressa no exclou que se n'hi puguin incloure altres que tinguin connexió material amb la categoria genèrica.

Una altra novetat en les matèries territorials és l'aparició d'una "competència de participació" de la Generalitat en competències estatals, especialment present en les infraestructures del transport (ports, aeroports, xarxa viària i ferroviària), obres públiques, transports, espais naturals i aigües. Fins ara, en aquestes matèries els criteris constitucionals i estatutaris per a la distribució de competències entre l'Estat i la Generalitat han estat l'interès general, l'afectació a més d'una comunitat autònoma o el territori. Així, quan una obra pública o una infraestructura del transport es qualifica d'interès general, afecta més d'una comunitat autònoma o ultrapassa el territori de Catalunya, la Generalitat queda automàticament desapoderada de la seva competència i el competent és l'Estat, sense tenir en compte els impactes que aquella obra o infraestructura puguin produir en la configuració del territori, dels fluxos de població o de les relacions econòmiques, de tal manera que l'exercici de la competència estatal afecta directament interessos i competències de la Generalitat, alguns dels quals són exclusius.

La rigidesa en l'atribució competencial present en la Constitució de 1978 i l'Estatut de 1979 ha quedat modulada a partir de l'Estatut de 2006, en els termes que tot seguit s'exposaran.

Pel que fa a l'interès general, fins ara els criteris per a la qualificació han estat fixats en lleis o reglaments estatals, sense cap intervenció de la Generalitat. Per tal de canviar aquesta situació, l'Estatut de 2006 preveu la participació de la Generalitat en el tràmit de qualificació d'interès general d'una obra pública o una infraestructura del transport mitjançant un informe no vinculant. En conseqüència, l'Estat conserva la decisió final però la qualificació deixa de ser un acte totalment unilateral com fins ara.

En l'àmbit de la planificació i la programació de les obres públiques i infraestructures del transport d'interès general es preveu que la Generalitat hi participi però no es determina el mecanisme de participació (tot respectant la competència estatal) sinó que es fa una remissió o bé a la normativa o legislació estatal o bé al títol V de l'Estatut o totes dues opcions alhora. En aquests casos, per tant, Estat i Generalitat hauran d'acordar la forma de participació (informes, convenis, òrgans de participació, etc. i, quan s'escaigui, incorporar-la al reglament o a la llei estatal).

Per a la gestió de les obres públiques d'interès general i dels serveis públics als quals queden adscrites es preveu, com a regla general, el conveni com a instrument de participació. Aquesta fórmula ja s'utilitza força en l'actualitat però ara queda reforçada en quedar integrada en el text estatutari com a mecanisme normal de gestió.

En aquest àmbit, s'ha de fer referència específica als ports i aeroports d'interès general, en què es preveuen dues possibilitats alternatives, o bé que la Generalitat participi en la gestió o bé que l'assumeixi "d'acord amb el previst a les lleis". Per tant, s'assegura la presència parcial o total de la Generalitat en la gestió d'aquestes infraestructures. La referència a les lleis es pot interpretar tant en el sentit que afecta els dos supòsits (de tal manera que la participació en la gestió requerirà una llei que ho reguli) com que només afecta el segon (en aquest cas, seria una referència a les lleis orgàniques de delegació o transferència de l'article 150.2 de la Constitució).

Si examinem els altres dos criteris de repartiment competencial que utilitzen la Constitució de 1978 i l'Estatut de 1979 (és a dir, l'afectació a una altra comunitat autònoma o que l'objecte de la competència ultrapassi el territori de Catalunya), observem que també l'Estatut de 2006 ha introduït mecanismes per matisar la rigidesa del repartiment competencial i permetre la participació de la Generalitat. Aquests criteris s'apliquen a les obres públiques, carreteres, ferrocarrils i transports terrestres, aigües i espais naturals.

D'una banda es manté el criteri territorial per delimitar la competència exclusiva de

la Generalitat en matèria d'aigües, transports terrestres i espais naturals però es preveuen fórmules de participació quan s'estenen més enllà del seu territori. La participació es preveu tant en la planificació i programació (planificació hidrològica, establiment de línies de transport d'àmbit superior, serveis ferroviaris que garanteixin la comunicació amb una altra comunitat o amb el trànsit internacional) com en la gestió. Els instruments de participació poden ser indeterminats i, per tant, caldrà acordar amb l'Estat com es concreten, o bé amb un informe previ (en el cas de les línies de transport) o en l'àmbit de la gestió, amb el conveni. Cal tenir en compte que la Llei d'aigües estatal vigent ja preveu fórmules de participació en la planificació hidrològica de les conques intercomunitàries i en els òrgans de gestió d'aquestes conques.

En matèria de transports terrestres, l'Estatut de 2006 no conté cap excepció quan declara la competència exclusiva de la Generalitat sobre el transport intracomunitari, la qual cosa comporta que quedi inclòs en aquesta competència el transport de rodalies i regional de Renfe a Catalunya, que fins ara no havia estat objecte de traspàs, ja que ha quedat eliminada la reserva de gestió directa estatal que figurava a l'Estatut d'Autonomia de 1979 i, per tant, caldrà procedir al seu traspàs a la Generalitat.

Pel que fa als espais naturals que ultrapassin el territori de Catalunya es preveu que la Generalitat promogui mecanismes de col·laboració amb altres comunitats autònomes, impedint que la competència es traslladi a l'Estat només pel fet de la supraterritorialitat de l'objecte de la competència.

Pel que fa a la xarxa viària i a la ferroviària, l'Estatut de 2006 ha substituït el criteri territorial per la noció de titularitat de la infraestructura, de tal manera que cada instància política és competent en la xarxa de la seva titularitat. No obstant això, es preveu que la Generalitat participa en la gestió de les xarxes de titularitat estatal a Catalunya (excedeixin o no del seu territori) sense determinar la forma de participació. Cal observar que el canvi de titularitat (que es pot produir amb el traspàs d'una carretera estatal a la Generalitat) comporta automàticament la competència de la Generalitat.[8] En relació amb la xarxa ferroviària estatal es garanteix també la participació de la Generalitat en la seva planificació, a més de la gestió. En tots dos casos, la participació en la gestió es remet al que disposi la normativa estatal, per la qual cosa caldrà modificar aquesta normativa i introduir-hi els mecanismes de participació.

En dos supòsits concrets l'Estatut esmenta que la participació s'instrumenti mitjançant un informe de la Comissió Bilateral Generalitat-Estat (organisme de relacions bilaterals creat pel propi Estatut). Es tracta de l'emplaçament d'infraestructures i equipaments de titularitat estatal situats íntegrament a Catalunya i de la declaració i delimitació d'espais naturals quan l'espai quedi sotmès a un règim de protecció estatal. Cal assenyalar que en tots dos casos la Generalitat té atribuïda una competència exclusiva (ordenació del territori i espais naturals, respectivament) que queda directament afectada per una decisió estatal. En conseqüència, s'arbitra un mecanisme més proper a la col·laboració que a la simple participació, atesa la composició bilateral i paritària de la comissió, que permet un grau major de participació de la Generalitat en la decisió final.

Per cloure aquest capítol sobre participació, també s'ha de fer referència a la presència de la Generalitat en els organismes supraautonòmics en matèria d'infraestructures del transport situats a Catalunya de titularitat estatal (Renfe, Puertos del Estado, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea –AENA–, Gestor de Infraestructuras Ferroviarias –GIF–) que estableix l'article 140.2 EAC.

L'article 53 de l'Estatut d'Autonomia de 1979 preveia també la participació de la Generalitat en organismes estatals, però a la pràctica va tenir una aplicació molt limitada. El nou article 140 EAC introdueix un mandat (en utilitzar el verb en present: "la Generalitat participa...") que, per tant, obliga l'Estat a introduir mecanismes per a fer possible aquesta participació que es pot dur a terme mitjançant la designació de vocals en els consells d'administració de les entitats esmentades i, en algun cas, mitjançant la modificació de les lleis reguladores d'aquestes entitats.

En definitiva, es pot afirmar que l'Estatut ha introduït criteris més flexibles en la distribució competencial que afecta el territori i que ha ampliat l'àmbit d'exercici de les competències de la Generalitat amb la tècnica de la participació en l'exercici de competències estatals. Ara bé, en molts casos, aquestes previsions, tot i que es puguin considerar imperatives, s'hauran de concretar posteriorment en convenis, informes, modificacions legislatives, etc. i per tant requereixen un desplegament estatutari. Serà aleshores quan es podrà valorar realment l'abast dels canvis competencials introduïts pel nou Estatut d'Autonomia i la seva influència en els models de gestió del territori i de les infraestructures així com, en general, en l'exercici de les competències territorials.

MCT

Més informació

www.gencat.net/iea

1 Aquest procediment de reforma preveu essencialment quatre tràmits: la iniciativa, que correspon al Govern, al Parlament o a les Corts Generals; l'aprovació de la proposta pel Parlament de Catalunya, per una majoria de dues terceres parts, l'aprovació per les Corts Generals mitjançant llei orgànica, i, finalment, el referèndum positiu dels electors. El procediment de reforma s'ha modificat en el nou Estatut de 2006.

2 BOPC núm. 224, de 3 d'octubre de 2005.

3 BOCG, Sèrie B, núm. 210-7, de 3 de gener de 2006.

4 L'informe de la ponència es va publicar al BOCG, Sèrie B, núm. 210-11, de 7 de març.

5 BOCG, Sèrie B, núm. 210-14, de 22 de març de 2006.

6 Si es vol conèixer amb més detall la tramitació al Congrés i al Senat de la proposta de reforma de l'EAC es pot consultar *Los Estatutos de Autonomía de Cataluña*, de Joaquín Tornos, ed. Iustel-IEA, (en premsa).

7 Per exemple, les competències exclusives de la Generalitat sobre una part del règim local (article 160.1 EAC), sobre una part del règim jurídic, el procediment, la contractació, les expropiacions i la responsabilitat de les administracions públiques catalanes (article 159 EAC) i una part de la funció pública i del personal al servei de les administracions públiques catalanes (article 136 EAC), la qual cosa comporta sostreure de l'àmbit de la legislació bàsica estatal aquestes submatèries.

8 Recordem que l'article 149 no reserva a l'Estat cap competència sobre carreteres que superin el territori de Catalunya o afectin altres comunitats autònomes; aquest criteri es va introduir unilateralment pel legislador estatal a la Llei 65/1988, de carreteres de l'Estat.

60 FERROCARRIL BARCELONA-PUIGCERDÀ



Continuen les inversions a la línia entre Barcelona i Puigcerdà per part del Ministeri de Foment i el Govern català, amb la presentació d'un acord que recull la inversió en matèria de xarxa ferroviària per al període 2006-2012. A més Foment proposa reduir el temps del trajecte entre Barcelona i Puigcerdà. Paral·lelament continuen els treballs per a la posada en marxa del Tren Verd.

Antecedents | 2003:64; 2004:98; 2005:82

La línia de ferrocarril Barcelona-Puigcerdà pertany a la xarxa de Rodalies de RENFE i travessa les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, Osona, el Ripollès i la Cerdanya fins a arribar a la Tor de Querol (Alta Cerdanya). Durant el 2005, es van realitzar noves millores a la línia, després de llarg temps sense invertir en la xarxa, amb el conseqüent empitjorament del servei, que havia provocat les queixes dels usuaris i de les administracions dels municipis per on passava el tren.

En paral·lel el Ministeri de Foment (MIFO) va iniciar els tràmits per a desdoblar la línia entre Montcada i Reixac (Vallès Occidental) i Vic (Osona), l'únic tram de Rodalies de Catalunya sense desdoblar, que quedava recollit al PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA 2006-2026 (PITC) [116]. El nou Pla descartava la ruta de Puigcerdà (la Cerdanya) com a ruta principal de passatgers i mercaderies a causa de l'orografia del terreny.

D'altra banda, continuaven els treballs iniciats anys abans per la posada en marxa del tren turístic del Pirineu, el Tren Verd, que aniria des de Ripoll (Ripollès) –inici del trajecte– fins a Puigcerdà a través de la collada de Toses. A final d'any es va constituir una fundació destinada a substituir la Comissió Gestora que actuava des de feia un any i que havia dirigit fins al moment el procés de la creació i establiment del Tren Verd. Independentment de la constitució de l'òrgan rector, el procés seguia al seu ritme, fruit de les gestions que es van desenvolupar amb el MIFO, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) i RENFE. Per la seva banda, la Companyia General de Ferrocarrils Turístics S.A., encarregada d'aportar al projecte el material necessari per a posar en marxa el Tren Verd, es continuava ocupant de l'adquisició i rehabilitació de diferents vehicles.

EL PITC preveu el desdoblament entre Montcada i Vic i entre Vic i Ripoll

EL PITC 2006-2026 proposava millores a les línies ja existents, entre les quals hi havia el desdoblament entre Montcada i Reixac i Vic i entre Vic i Ripoll (Ripollès). La primera actuació se centrava a ampliar la capacitat de la línia entre Montcada i Vic amb mesures d'integració urbana de la línia ferroviària al pas pels nuclis urbans, i s'hi havia destinat un pressupost de 285 MEUR. L'administració competent d'aquesta actuació era l'Administració General de l'Estat.



Vista general de l'estació de Ripoll. Foto: Arnau Urgell

Pel que fa al desdoblament entre Vic i Ripoll, l'actuació preveia ampliar la capacitat de la línia entre ambdues poblacions, amb mesures d'integració urbana al seu pas pels nuclis urbans. El pressupost estimat de l'actuació era de 125 MEUR, a càrrec de l'Administració General de l'Estat. Igualment es preveia la modernització i millora de la línia convencional entre Vic i Puigcerdà, amb actuacions de renovació i arranjament de les línies existents destinades a serveis regionals convencionals.

El mes de març, els ajuntaments de Puigcerdà i d'Enveig (la Cerdanya) feien front comú per aconseguir el compromís de les administracions implicades amb la finalitat de potenciar definitivament la línia ferroviària, i en reclamaven el caràcter transpirinenc.



Pas del ferrocarril Barcelona-Puigcerdà per Ripoll. Foto: Àlex Tarroja

Crítiques de CiU

Al gener el diputat al Parlament de Convergència i Unió (CiU), Eudald Casadesús, va criticar que la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, encara no s'hagués reunit amb els alcaldes per on passa el tren de la línia des d'Osona fins a Puigcerdà, tal com s'havia compromès l'any anterior. En aquest sentit, mantenia que s'havien complert les inversions previstes però que calia concretar les actuacions entre les poblacions de Ripoll i Puigcerdà, el tram més sinuós i deteriorat de la línia.

Foment vol reduir el temps del trajecte entre Barcelona i Puigcerdà

A l'abril el MIFO va anunciar la voluntat de reduir el temps de trajecte entre Barcelona i Puigcerdà. Les noves millores previstes a la línia de tren entre les dues poblacions, amb les noves infraestructures de vies i de catenària, permetrien, segons el MIFO, reduir el trajecte entre Barcelona i Puigcerdà en quaranta minuts.

DPTOP i MIFO acorden una inversió per a la millora de la xarxa ferroviària

A final de setembre el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal, va presentar l'acord entre la Generalitat i el MIFO referent a les actuacions prioritàries a la xarxa ferroviària catalana, un protocol que establia per al període 2006-2012 la inversió de 3.563 MEUR en trenta-una actuacions a la xarxa de Rodalies i Regional, de passatgers i de mercaderies. Del pressupost total, el MIFO aportaria 2.363 MEUR i el DPTOP, 1.200 MEUR. Entre les actuacions previstes Nadal va destacar el desdoblament de la via entre Barcelona i Vic de la línia que continua fins a Puigcerdà, obra a la qual Foment destinaria 250 MEUR.

L'objectiu principal era contribuir a la millora i desenvolupament d'una xarxa ferroviària que garantís unes condicions òptimes de funcionalitat, comoditat i seguretat. Al mateix temps es plantejava la coordinació en els programes d'actuació, gestió i conservació de la xarxa amb la finalitat de proporcionar una més bona atenció a la ciutadania, afavorir una mobilitat sostenible i contribuir a una acció administrativa més eficient.

En aquest sentit, es planificava conjuntament la programació de les dues administracions recollida en el PLA ESTRATÈGIC D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT (PEIT) [2005:129] del MIFO i en el PTTC del DPTOP. D'aquesta manera, el document definia un marc d'actuacions que englobava els aspectes econòmics, territorials i de funcionalitat del sistema ferroviari, considerant-lo en el seu conjunt, com un servei integrat, amb independència de la titularitat d'una infraestructura determinada.

IU-ICV demana al Congrés dels Diputats la competència dels trens de Rodalies i Regional

Al mateix mes, el portaveu del grup parlamentari d'Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya- Verds (IU-ICV), Joan Herrera, preveia que en la sessió al Congrés dels Diputats a Madrid s'obtindria el compromís per part del MIFO per al traspàs dels trens de Rodalies i Regional de RENFE a la Generalitat, tal com recollia l'ESTATUT D'AUTONOMIA DE CATALUNYA [59].

En aquest sentit la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va anunciar l'inici d'una fase de diàleg entre el govern estatal i la Generalitat per dur a terme una política de descentralització de les grans infraestructures. Paral·lelament, el Conseller de PTOP, Joaquim Nadal, va parlar d'un pla coordinat però no va reconèixer la competència exclusiva de la Generalitat en trens de Rodalies i Regional, tal com demanava IU-ICV. Herrera també demanava la creació d'un consorci entre el MIFO i la Generalitat per prioritzar la inversió en ferrocarril convencional i gestionar l'execució dels projectes necessaris a Catalunya. Per la seva banda, el portaveu de CiU al Congrés, Jordi Jané, també va demanar el traspàs de competències en matèria ferroviària a la Generalitat.

Amb tot es preveia que al llarg de l'any 2007, continuessin les intervencions de millora a la línia, amb les inversions per part del MIFO i el DPTOP.

AJF

Més informació

www.cgft.net
www.gencat.cat/ptop
www.mfom.es
www.tranvia.org

61 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. INTRODUCCIÓ



RENFE inaugura el FAV Lleida-Tarragona. Les obres del tram Tarragona-Barcelona continuen, especialment a l'entrada de la ciutat comtal i l'Estació de Sants. Al nord, en direcció a la frontera, es liciten els últims trams i obres pendents, però els projectes al pas per les àrees urbanes de Girona i Figueres continuen a l'espera de l'aprovació definitiva. Al setembre, l'executiu català i el Ministeri de Foment anuncien un acord per a invertir 3.563 MEUR en la millora de la xarxa ferroviària de Catalunya durant el període 2006-2012. Al novembre, es coneix la notícia que la Generalitat estudia implementar un servei de trens regionals entre les ciutats catalanes a mesura que es vagin acabant els trams pendents.

Antecedents | 2004:79; 2005:66

El mes d'octubre de 2003 va entrar en servei el Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) Saragossa-Lleida. El 2004 les previsions del Ministeri de Foment (MIFO) van situar l'arribada del FAV a Tarragona el 2005, a Barcelona el 2007 i a la frontera francesa el 2009. Tanmateix, en 2005 el Tribunal de Comptes va fer pública una auditoria que revelava deficiències tècniques greus en les obres de la línia Madrid-Lleida-Barcelona realitzades entre 1998 i 2002. Com a conseqüència, la nova ministra de Foment, Magdalena Álvarez (Partit Socialista Obrer Espanyol, PSOE), va anunciar que la política de dispersió de licitacions endegada pels anteriors responsables de Foment provocarien un endarreriment en els calendaris i que els problemes en els sistemes de senyalització impossibilitarien als trens assolir els 350 km/h, previstos inicialment.

El mateix 2005, el president de la Generalitat, Pasqual Maragall (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), i la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, van acordar que la prioritat de les obres seria arribar a l'estació de Sants el 2007 i que la solució per a l'Aeroport del Prat seria fer una estació intermodal al nucli del Prat de Llobregat, finançada per la Generalitat, i un ramal secundari fins a l'Aeroport, que s'executaria en una segona fase. Pel que fa a les obres, a l'abril el MIFO autoritzava la licitació de l'últim tram pendent de la línia del FAV entre Lleida i Barcelona (Sant Boi de Llobregat-l'Hospitalet de Llobregat).

A final de 2005, el president del Govern espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero (PSOE), i el primer ministre francès, Dominique de Villepin, van signar, durant la cimera de caps d'Estat celebrada a Barcelona, un acord que ratificava el compromís d'acabar les obres del FAV el 2009. Mentrestant, les institucions lleidatanes denunciaven el fet que les tarifes del FAV Madrid-Lleida fossin més cares que les del tram Madrid-Toledo. Unes setmanes més tard, RENFE va anunciar una reducció de les tarifes.

El desenvolupament de les obres

Durant 2006 les obres de la línia del FAV Madrid-Barcelona van avançar amb celeritat gràcies a l'increment en la dotació pressupostària, que havia passat dels 195 MEUR anuals de l'anterior executiu als 655 anuals dels darrers dos anys.

Pel que fa al tram Lleida-Tarragona, l'estació del FAV del Camp de Tarragona (Ferrocarril d'Alta Velocitat. Camp de Tarragona [63]), situada al municipi de la Secuita, va avançar a bon ritme, així com l'intercanviador de Roda de Barà, situat a 12 km, que permetria el canvi d'eixos del FAV a l'ample ibèric, i viceversa. A l'octubre, el Ministeri de Foment va adjudicar les obres dels trams Carretera C-14-Constantí i Constantí-Perafort de l'enllaç del Ferrocarril del corredor mediterrani [71] amb el FAV i va anunciar que un cop acabat aquest ramal es podria anar de Barcelona a València en dues hores. Tanmateix, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), Joaquim Nadal, va insistir que calia convertir el corredor mediterrani a l'alta velocitat i va anunciar que aquesta reivindicació ja tenia el suport dels governs de Múrcia, el País Valencià i que estava a punt de sumar-s'hi Andalusia. Finalment, al desembre es va inaugurar el tram del FAV Lleida-Tarragona.

Més enllà, en direcció a Barcelona, pràcticament tot el recorregut estava en obres. La plataforma estava pràcticament construïda fins a Martorell, les vies només s'havien col·locat fins a Olèrdola (Alt Penedès) i el procés d'electrificació seguia paral·lel al de col·locació de vies (Ferrocarril d'Alta Velocitat. Alt Penedès [64]). Però la màxima intensitat d'obres se situava a l'àrea de Barcelona, on s'estava construint un calaix per a soterrar les vies a l'entrada a la ciutat i a l'Estació de Sants.

A partir d'aquest punt i en direcció a la frontera francesa començaven els problemes. La primera gran dificultat seria creuar Barcelona, ja que l'inici de les obres estava pendent de l'informe d'impacte ambiental i de la concessió per construir el túnel pels carrers de Provença i Mallorca (Ferrocarril d'Alta Velocitat. Barcelona [66]). A més a més, restava pendent la construcció de la gran estació de la Sagrera, que hauria de durar uns vint-i-vuit mesos.

De Barcelona a Girona la major part de la plataforma ja estava consolidada, però calia acabar un tram soterrat al pas pel nucli de Montcada i Reixac, licitar les obres del tram entre l'àrea urbana de Girona i Figueres (Sant Julià de Ramis-Pontós) i construir diversos ponts i viaductes, el més conflictiu dels quals era el del riu Muga al pas per Pont de Molins (Ferrocarril d'Alta Velocitat. Alt Empordà [68]). Finalment, el mes d'octubre, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) va licitar els trams i obres pendents citats, però la solució al pas per les àrees urbanes de Figueres i, sobretot, Girona, on el MIFO encara estava estudiant les al·legacions al projecte, no permetien establir un calendari de fi de les obres a curt termini (Ferrocarril d'Alta Velocitat. Selva i Gironès [67]). Això feia palès que perquè el FAV arribes el 2009 a la frontera, l'aprovació dels projectes i la realització de les obres s'haurien de fer a ritme de record.

A final d'any, l'empresa concessionària del túnel del Portús, TP Ferro, va anunciar que les obres avançaven al ritme previst i que, per tant, podria entrar en servei el 2009. Paral·lelament, la companyia presentava les tarifes del peatge del tram de 44,4 km –que administraria en règim de concessió– que va des de Figueres fins a Perpinyà. D'una banda, els trens de mercaderies pagarien, des dels 411 € dels combois convencionals fins als 593 € dels especialitzats en el transport d'automòbils. De l'altra, els de passatgers pagarien,

des dels 1.074 € en hora vall i en el supòsit de no superar els tres-cents passatgers als 2.292 € en hora punta i si superaven les cinc-centes deu places.

El nou sistema de trens regionals entre les ciutats catalanes

A principi de febrer, Convergència i Unió (CiU) va presentar una moció al Congrés dels Diputats en la qual demanava al govern del PSOE la redacció d'un pla per a unir Barcelona, Tarragona, Lleida i Girona amb un sistema de trens regionals que circulessin per la nova línia d'alta velocitat. CiU va empènyer el Govern de l'Estat perquè l'acabés en un termini de sis mesos a fi de posar-lo en servei amb l'obertura del tram Lleida-Tarragona, a final de 2006, i perquè l'implementés progressivament a mesura que s'acabessin les obres fins a la frontera francesa.

Al novembre, el director del Programa per a la mobilitat de la Generalitat, Miquel Àngel Domènech, va explicar, en una jornada sobre el FAV organitzada pel sindicat Unió General dels Treballadors (UGT), celebrada a Lleida, que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) estava estudiant la possibilitat d'implementar, a partir de final de 2007, un servei de trens regionals que uniria les capitals catalanes. Concretament, el primer servei enllaçaria les ciutats de Lleida i Barcelona en una hora, a una velocitat de 250 km/h, i s'aniria estenent a la resta de capitals catalanes i ciutats mitjanes, com Figueres i Vilafranca, a mesura que s'anessin construint la resta de trams. Domènech va explicar que amb la liberalització del sector ferroviari, en un futur proper hi podria haver diverses empreses operant sobre una mateixa infraestructura i que els costos d'implementació serien reduïts, ja que FGC només hauria d'adquirir les unitats o llogar-les. Per tant, aquest fet, juntament amb l'especialització d'FCG en el servei de trens regionals, tal com preveu el nou Estatut de Catalunya (Estatut d'Autonomia de Catalunya. Aspectes territorials [59]), permetria oferir unes tarifes inferiors a les del FAV que gestiona RENFE. Per últim, Domènech va anunciar que aquest nou model permetria l'especialització de la xarxa convencional en els sistemes de rodalies. En el cas de Lleida, per exemple, un nou servei integrat uniria la capital del Segrià amb les localitats de les Borges Blanques, Balaguer, Mollerussa, Cervera i Fraga i donaria servei a tres-cents mil usuaris potencials.

L'Estat francès referema el compromís de prioritzar el traçat Perpinyà-Montpeller

Al juny, el Ministeri de Transports francès reafirmava la voluntat de complir el compromís, adquirit a la cimera hispano-francesa celebrada el 2005 a Barcelona, d'avançar la data prevista per a la construcció de la línia de tren d'alta velocitat entre Perpinyà i Montpeller. L'executiu francès va ratificar que els estudis per a declarar d'utilitat pública l'obra s'iniciarien el 2008, fet que permetria començar els treballs el 2015 i posar-la en servei el 2020, cinc anys abans del calendari previst. D'altra banda, va anunciar que el 2009 estarien a punt els treballs de l'entorn de la ciutat de Perpinyà per assegurar la connexió transfronterera i que, paral·lelament, es construirien les variants de Nimes, Besiers i Montpeller, per augmentar la capacitat de la via actual i poder oferir, provisionalment, un enllaç entre París i Barcelona en cinc hores.

Unes setmanes més tard, els presidents de les regions que componen l'Euroregió Pirineus Mediterrània [2004:78], Pasqual Maragall (Catalunya), Georges Freche (Llenguadoc-Rosselló), Martin Malvy (Migdia-Pirineus) i, el comissionat balear, Joan Gual, van acordar crear una plataforma formada per administracions i actors econòmics i socials per mitjà de la qual demanar l'acceleració de la construcció de la línia d'alta velocitat entre Perpinyà i Montpeller. L'acord preveia sol·licitar una reunió amb el primer ministre francès, Dominique Villepin, i el comissari europeu responsable de transports.

El "pont ferroviari"

Al juliol, el director general dels Serveis d'Alta Velocitat i Llarga Distància de RENFE, Abelardo Carrillo, va assegurar, durant una jornada amb empresaris de la Cambra de Comerç de Barcelona, que el trajecte Barcelona-Madrid tindria una capacitat de viatgers similar a la del pont aeri, que és d'unes tretze mil dues-centes persones al dia, i que el FAV competiria amb avantatge respecte a l'avió, ja que en distàncies de 300 a 600 km era el mitjà més eficient. Carrillo, que va batejar el nou servei amb el nom de "pont ferroviari o ferri", va anunciar que aquest cobriria el trajecte en dues hores i mitja i disposaria d'uns trenta trens diaris –quinze en cada sentit de la marxa– amb unes quatre-centes places de capacitat. Malgrat això, Carrillo no va explicar el cost estimat del bitllet però se sap que, de moment, RENFE no preveu la possibilitat de subvencionar la tarifa, tal com succeeix en altres trams de l'Estat.

Més inversió en infraestructures ferroviàries

A final de setembre, el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal (PSC), i la ministra de Foment, Magadalena Álvarez, van anunciar un acord per a invertir 3.563 MEUR en la millora de la xarxa ferroviària de Catalunya durant el període 2006-2012. D'aquesta quantitat, 2.363 MEUR serien aportats pel Govern de l'Estat i 1.200, per la Generalitat. Per conèixer la inversió real, doncs, a aquesta quantitat caldria sumar-hi els 2.670 MEUR destinats a finalitzar la línia d'alta velocitat i els 5.080 de les obres a la xarxa de metro, ja pressupostats en exercicis anteriors i pendents d'execució. Nadal va destacar que aquest acord suposava la coordinació –per primera vegada– dels programes de planificació del Govern de l'Estat i la Generalitat: Pla estratègic d'infraestructures i transport (PEIT) [2005:129] i Pla d'infraestructures de transport de Catalunya [116] (PITC) respectivament, i que les quantitats assignades no tenien precedents.



Mural contra el FAV al Prat de Llobregat. Foto: Àlex Tarroja



Obres del FAV al Prat de Llobregat. Foto: Àlex Tarroja

D'aquests 3.563 MEUR, la partida més important es destinaria a la millora del FERROCARRIL DE RODALIES [69], amb 1.413 MEUR; seguit de la xarxa d'FGC, amb 915 MEUR, i, per últim, a la xarxa de mercaderies, amb 490,5 MEUR. Aquest darrer concepte incloïa l'adaptació de la línia de Castellbisbal-Mollet del Vallès a l'ample europeu. Pel que fa al FAV, l'acord preveia els projectes que ja s'estaven desenvolupant, com la línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona-frontera francesa, dels quals restaven per a licitar trams per valor de 2.670 MEUR, i incloïa les obres de connexió del ferrocarril del corredor mediterrani amb la línia d'alta velocitat, per un import de 420 MEUR.

Magdalena Álvarez va exposar els detalls de l'acord al Congrés dels Diputats durant el debat sobre les greus avaries que s'havien produït durant el mes de setembre a la xarxa ferroviària catalana. Com a resposta, el portaveu del grup parlamentari d'Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya-Verds (IU-ICV), Joan Herrera, va declarar que se sentia enganyat. Herrera va assegurar que tenia el compromís del Ministeri de Foment que el mateix dia s'anunciaria oficialment el traspàs del servei de rodalies i regionals de RENFE a la Generalitat, tal com recollia el nou Estatut, i, a més, va criticar el fet que el nou acord amb la Generalitat no concretés la inversió per a l'any 2006. El diputat català va anunciar que el seu grup presentaria una esmena a la totalitat dels pressupostos generals de l'Estat per al 2007, a menys que Foment es comprometés a traspassar les competències del servei de rodalies abans del 31 de desembre i fes una transferència inicial de 250 MEUR per a resoldre els problemes existents.

JVC

Més informació

www.altavelocidad.org
www.avepellitoral.info
www.fomento.es
www.gencat.net/ptop
www.gif.es
www.laptp.org

FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. SEGRIÀ I GARRIGUES 62



L'any 2006 s'inicia amb la reobertura de la problemàtica derivada d'un augment dels preus dels bitllets del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) entre Madrid i Lleida. D'altra banda, els retards en el muntatge dels equips de senyalització i seguretat continuen impedint que la velocitat augmenti fins a assolir els 250 km/h. D'altra banda, la inauguració de nous intercanviadors permet reduir el temps de recorregut en trenta-cinc minuts. A escala urbanística, la transformació de l'entorn de l'estació del FAV de Lleida continua avançant, gràcies a l'aprovació del projecte executiu del Pla de l'estació.

Antecedents: 2003:51; 2004:80,81; 2005:67,190

El 8 d'octubre de 2003 va entrar el funcionament la línia d'alta velocitat entre Madrid i Lleida. L'inici del servei, tot i estar previst a una velocitat de 300 km/h, no superava els 200 km/h per problemes en els sistemes de seguretat i per les deficiències detectades en algun tram de la línia.

Durant el 2005, l'augment de la velocitat del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) Madrid-Lleida fins als 250 km/h no va ser possible a causa del retard en el muntatge dels equips de senyalització i seguretat ERTMS (European Rail Traffic Management System). Als problemes tècnics es van unir les reclamacions per rebaixar el preu dels bitllets, superior al del trajecte Madrid-Toledo, tot i no assolir les mateixes prestacions de velocitat.

D'altra banda, es preveia que el tram Lleida-Puigverd de Lleida entraria en servei a començament de l'any 2006, coincidint amb l'entrada en funcionament de nous trens d'alta velocitat. Més avall, les obres del FAV entre Lleida i Tarragona anaven avançant.

A escala urbanística, es preveia que les obres del PLA ESPECIAL DE L'ESTACIÓ DE LLEIDA [2005:190] i les del complex Vialia s'iniciessin a començament de 2006.

Continuen les discrepàncies sobre els preus dels bitllets del FAV

Al gener, Renfe va decidir apujar les tarifes del FAV Madrid-Lleida un 4,2%. Així, el bitllet senzill, que costava 56 € el desembre de 2005 i que el gener de 2006 es pagava a 53 (després de rebaixar-lo un 5% per equiparar-lo al d'altres trajectes), va pujar fins a 55 € al febrer.

Empresaris i consumidors de Lleida van anunciar mesures contra l'increment. Joan Simó, president de la Cambra de Comerç i titular de la Confederació d'Organitzacions Empresarials de Lleida, va afirmar que es reuniria amb els representants de les principals institucions lleidatanes per fer front comú davant de Renfe. Per la seva banda, César Béjar, responsable de l'Oficina de Consumidors i Usuaris a Lleida, va anunciar que es reactivaria la campanya de reclamacions a Renfe.

Continuen els problemes per augmentar la velocitat a 250 km/h

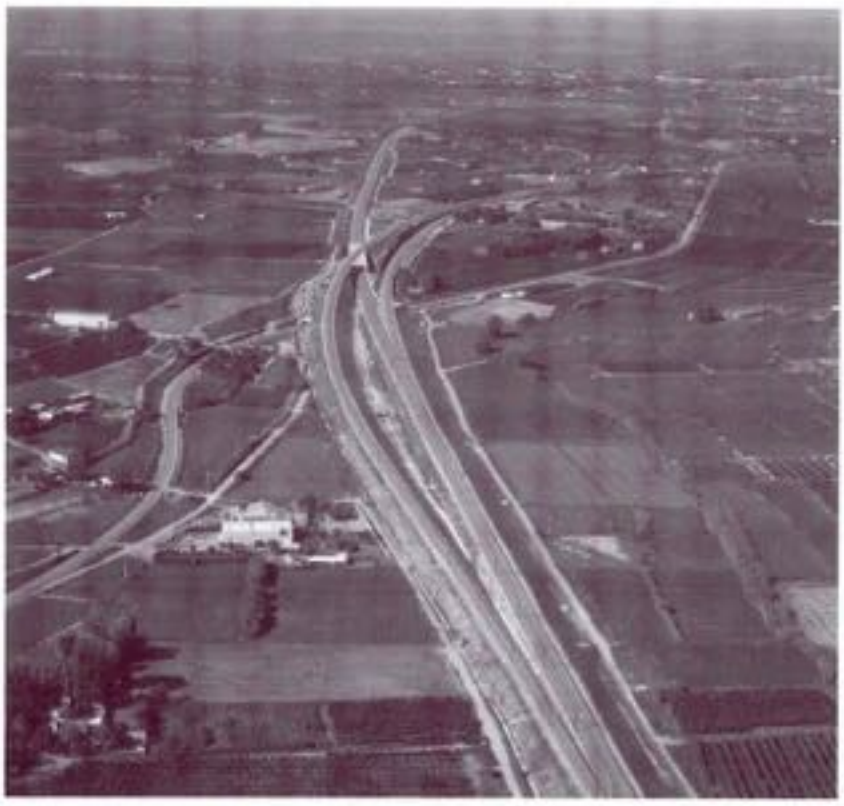
Al febrer, Magdalena Álvarez, ministra de Foment, preveia que abans de l'estiu els trens de la línia FAV Madrid-Lleida podrien augmentar la velocitat màxima de 200 a 250 km/h. Però al març, després de més de 400.000 km de proves, el sistema continuava fallant. Com a conseqüència, no es podrien assolir els 250 km/h abans de l'any 2007.

Per complir la promesa d'assolir els 300 km/h quan el FAV arribés a Sants, Álvarez no descartava instal·lar, temporalment, el sistema de senyalització de la línia Madrid-Sevilla o els que funcionaven a França o Alemanya.

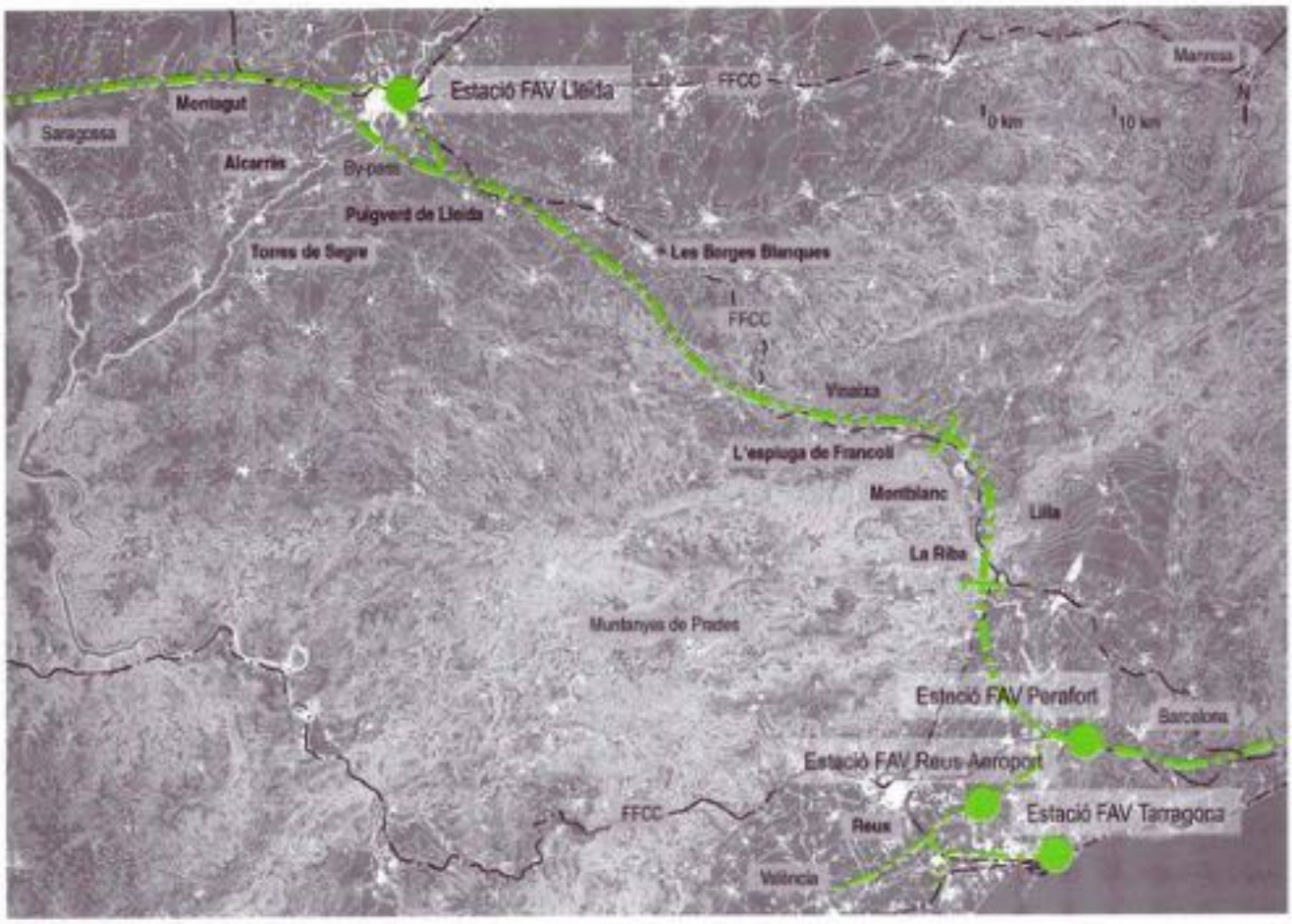
A mitjan mes de maig, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) preveia que l'homologació de les circulacions a 250 km/h podria coincidir amb l'obertura del tram del FAV entre Lleida i Tarragona.

Introducció de nous trens a la línia del FAV Madrid-Lleida i posada en marxa de la variant

Al març, l'Adif va inaugurar la variant de l'Horta, que permetia que alguns dels trens que circulaven entre Madrid i Barcelona no passessin a Lleida. També va inaugurar un nou intercanviador de vies a Puigverd de Lleida, que permetia la posada en servei



Sortida del FAV de Lleida a Barcelona. Foto: ADIF



d'una nova flota de trens, capaç de canviar de les vies d'ample internacional (1.435 m), per al tram de línia nova, a les convencionals (1.668 m), per al tram de línia antiga, en només un minut, en comparació amb els vint que es necessitaven abans.

La nova flota de trens (models de la sèrie 120 de CAF-Alstom), que van substituir els Talgo Altaria de la línia del FAV Madrid-Lleida a partir de maig (excepte un que feia el servei Barcelona- Càdiz, el denominat Triana), van permetre reduir el temps de trajecte en 35 minuts, sense augmentar la velocitat dels combois.

Impacte socioeconòmic del FAV Lleida-Madrid

Al setembre, Jordi Martí Henneberg, catedràtic de geografia humana de la Universitat de Lleida (UdL) va publicar un estudi sobre l'impacte del FAV i la intermodalitat a l'estació de Lleida. L'estudi conclou que el FAV Lleida-Madrid i la seva connexió amb Barcelona havia reduït en un 15% els usuaris de l'avió, i afirmava que l'entrada en funcionament d'aquest servei de transport havia incrementat la intermodalitat a Lleida. De totes maneres, l'estudi afirmava que s'havia de millorar l'organització de l'estació de Lleida per afavorir-hi l'accessibilitat.

D'altra banda, l'impacte del FAV a Lleida també es va deixar sentir en els preus dels habitatges, que van incrementar amb l'entrada en funcionament del FAV. Segons la secretària general de la Unió General de Treballadors (UGT) de Lleida, Rosa Palau, en els darrers tres anys i concretament des que va entrar en marxa la línia del FAV fins a Madrid, els preus dels pisos a Lleida havien incrementat un 15%.

Transformacions urbanístiques al voltant de l'estació del FAV

Durant el 2006, la transformació urbanística al voltant de l'estació del FAV de Lleida, que consistia en el cobriment de les vies del tren de l'estació i en l'execució del denominat Pla de l'estació, que havia de solucionar l'adaptació urbana de l'entrada de l'alta velocitat, va continuar endavant.

Pel que feia a l'execució dels fonaments i dels murs laterals que havien d'aguantar la coberta de les vies entre els carrers Corts Catalanes i Comtes d'Urgell, l'Adif preveia que els treballs durarien setze mesos.

Respecte a l'execució del Pla de l'estació, es va aprovar a l'abril amb el vot positiu del tripartit local (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC, Esquerra Republicana de Catalunya, ERC, i Iniciativa per Catalunya–Verds, ICV) i l'abstenció de Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP). El projecte, que afectaria 14 ha de terreny, costaria 46 MEUR, dels quals 30,3 MEUR eren per a la urbanització de la zona i 15,7 MEUR per al cobriment de les vies (l'Adif els va avançar a final d'abril, amb l'aprovació de la segona fase del projecte de cobriment de les vies, que havia de permetre col·locar la llosa que les cobriria). A més, el complex lúdic i comercial que es construiria al costat de l'estació costaria uns 60 MEUR. El finançament aniria a càrrec de les plusvàlues que va generar la venda de sòl per edificar uns quatre-cents habitatges.

Perspectives de futur

Es preveia que les obres d'urbanització dels voltants de l'estació podrien començar quan s'hagués completat el cobriment de les vies, previst per a final de 2007, i que podrien concloure's l'any 2010.

MSB

Més informació

pglleida.paeria.es/Pglleidacatala.htm

FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. CAMP DE TARRAGONA 63



El 2006 és l'any que el Ministeri de Foment preveu perquè el Ferrocarril d'Alta Velocitat arribi al Camp de Tarragona. Al llarg d'aquest any els combois circulen sense passatgers entre Lleida i Tarragona per tal de provar la plataforma ferroviària i els sistemes de seguretat, i l'estació del Camp es construeix a bon ritme. A final d'any, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques assegura l'arribada de transport públic a l'estació amb l'adjudicació dels trajectes de les noves línies d'autobús i la regulació provisional del servei de taxis. El 16 de desembre circula per aquest nou tram d'alta velocitat el primer tren de passatgers. Els trens podran continuar el recorregut entre Tarragona i Barcelona pel corredor d'alta velocitat quan s'acabin les obres del tram entre l'intercanviador de Roda de Barà i la capital catalana.

Antecedents 2003:52; 2004:81; 2004:82; 2005:68

La construcció del recorregut del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) entre Lleida i Tarragona ha estat marcada per les dificultats que van sorgir l'any 2002 en la construcció dels túnels entre la Riba i Montblanc. La solució per evitar l'expansió de les argiles i estabilitzar el subsòl de l'interior dels túnels s'ha perllongat en més de dos anys. L'any 2005, un cop acabades les tasques per impedir l'inflament del subsòl del túnel entre Montblanc i la Riba, assentada la plataforma ferroviària, col·locades les travesses, la catenària i la senyalització, va començar la circulació dels primers combois en proves entre Lleida i Tarragona. L'objectiu d'aquestes proves era comprovar el funcionament dels sistemes de seguretat i senyalització i també el comportament dels trens sobre el traçat.

Mentrestant, les obres de l'estació de Perafort anaven aixecant la darrera versió del projecte aprovat el 2004 pel Ministeri de Foment que, bàsicament, implicava augmentar en quatre la platja de vies i la superfície construïda de l'estació. També es treballava en l'acabament de l'intercanviador de vies de Roda de Barà, que hauria de permetre que els trens que circularien per la via d'alta velocitat i ample europeu enllacessin amb les vies convencionals mentre s'acabava el nou traçat entre Tarragona i Barcelona. Quedava pendent de resolució l'accessibilitat a l'estació, bé amb la millora de la xarxa viària, bé amb l'establiment d'un servei de transport públic.

Amb l'estació acabada, els trens comencen a transportar viatgers el desembre de 2006

Les obres de l'estació de la Secuita-Perafort es van executar al llarg de tot el 2006. La ministra de Foment, Magdalena Álvarez Arza (Partido Socialista Obrero Español, PSOE), va xifrar el seu import en gairebé 28 MEUR, una superfície ocupada de 52.000 m², un potencial de 400.000 viatgers, vuit vies d'ample internacional utilitzades tant pels trens que aniran a Madrid com pels que seguiran pel CORREDOR MEDITERRANI [71], dues andanes de 400 m i un aparcament per a 630 vehicles. L'edifici de l'estació disposarà d'un espai d'atenció a l'usuari, una zona comercial, àrea VIP i consignes en prop de 6.200 m².

D'entre les característiques tècniques del trajecte Lleida-Tarragona, cal destacar la construcció de vint ponts i viaductes que, en total, sumarien una longitud de 6.200 m, dels quals sobresurt per la seva llargada el de Vinaixa (1.044 m); set túnels que sumarien un total de més de 8.000 m i com a més llargs, el de Lilla (2 km) i el de la Riba (1,9 km); 42 passos inferiors i 37 passos superiors.

L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) va invertir més de 7 MEUR en mesures complementàries de control, protecció i vigilància entre l'estació de Lleida i l'intercanviador de Roda de Barà. Entre aquestes mesures cal destacar les càmeres de vigilància que es van instal·lar a l'interior dels túnels, l'enllumenat fix i d'emergència, els detectors i sistemes de comunicació o els tancaments de boca de túnel, tots plegats destinats a garantir la protecció de les instal·lacions i a reforçar les mesures de seguretat.

Els trens entre Lleida i Tarragona no podran assolir, en principi, velocitats massa altes i hauran de recórrer els prop de 90 km que hi ha entre les dues estacions a un màxim de 250 km/h. Com en la resta de trams d'aquesta línia, el problema és l'equipament de seguretat i senyalització ERTMS, un sistema de seguretat encarregat pel govern espanyol del Partit Popular (PP) que no s'acaba d'adaptar a les prestacions d'aquest recorregut.

La construcció de la plataforma d'alta velocitat i ample europeu des de Tarragona fins a Madrid haurà de permetre que aquest recorregut s'efectuï en unes tres hores, amb un estalvi de més d'una hora en comparació amb el temps actual. La continuïtat del trajecte fins a Barcelona s'haurà de fer per la via d'ample ibèric amb l'ajuda de l'intercanviador de Roda de Barà fins que no s'acabin les obres entre Tarragona i BARCELONA [66]. Aquest intercanviador permetrà que els combois continuïn fins a la capital catalana per la via convencional a velocitat reduïda. El trajecte entre Madrid i Barcelona que avança pels dos amples diferents només el podran utilitzar els trens que incorporin un sistema mecànic d'eixamplament d'eixos, com els Altaria i els Alvia, en un temps estimat de recorregut de quatre hores.

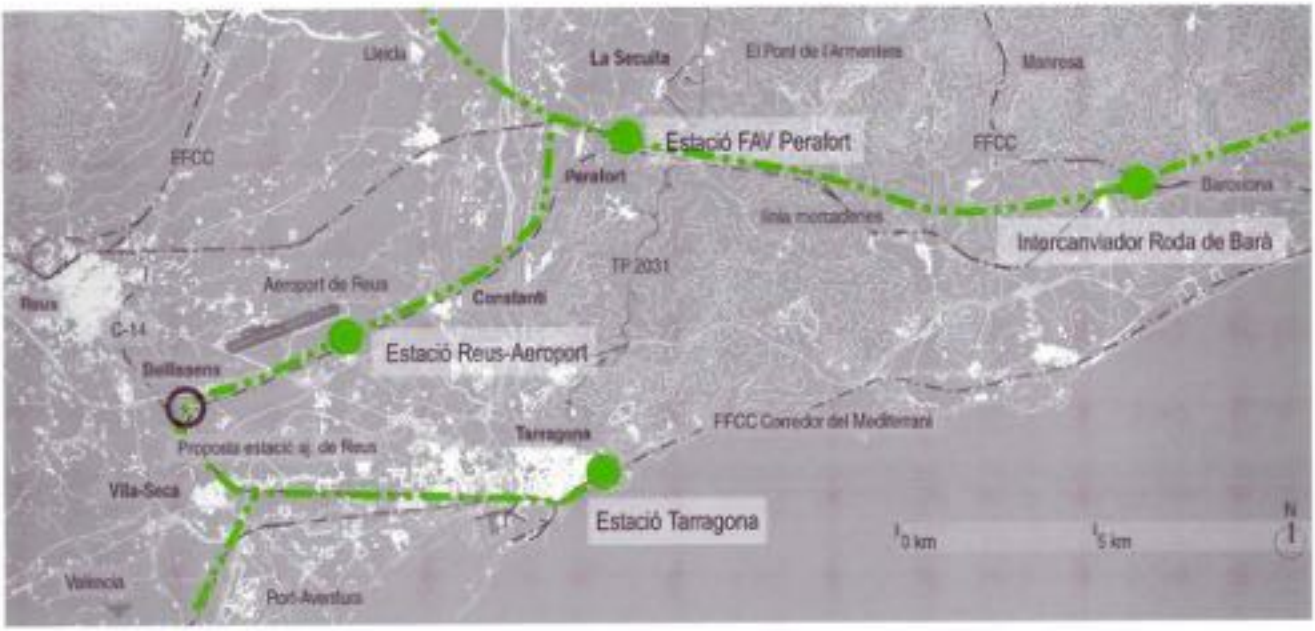
El primer comboi de passatgers que havia de circular per aquest tram va arribar a l'estació de Perafort el 18 de desembre de 2006. La ministra Álvarez acompanyada, entre altres, pel president de la Generalitat, José Montilla Aguilera (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va viatjar de Lleida a Tarragona en un tren que va circular a 250 km/h i va fer el recorregut en 27 minuts. Per altra banda, els dos alcaldes dels municipis on es troba l'estació, Eudald Roca i Gràcia (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC) de la Secuita i Joan Martí i Pla (Convergència i Unió, CiU) de Perafort estaven satisfets que els seus municipis haguessin quedat incorporats en un dels enclavaments ferroviaris amb més futur del país.

L'endemà van començar els viatges comercials per la nova línia a una velocitat més baixa, 200 km/h, ja que segons fonts de l'ADIF era necessari un "rodatge de pocs mesos" malgrat que el sistema estava preparat per assolir els 350 km/h. Inicialment, els serveis previstos entre Madrid i Tarragona eren de sis combois diaris d'anada i sis de tornada.

Transport públic per accedir a l'estació del Camp

Amb l'arribada dels primers trens de passatgers a l'estació d'alta velocitat es va activar el debat de com haurien de funcionar els diferents modes de transport públic per a la distribució de viatgers.

Per una banda, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va li-



citar i adjudicar entre els mesos de novembre i desembre de 2006 tres serveis de transport públic de viatgers per carretera. Les noves línies d'autobús van quedar establertes i adjudicades de la manera següent: Tarragona-Estació del Camp-Valls per a l'empresa Plana; Vila-seca-Reus-Estació del Camp i Cambrils-Salou-Estació del Camp per a TI-BUS. Els horaris dels serveis s'havien d'ajustar a l'arribada i sortida dels trens i el preu del bitllet variaria en funció de l'allunyament del recorregut.

En relació amb els taxis, la polèmica es va centrar en el fet de saber qui podria operar a l'estació del Camp. Per a l'Ajuntament de la Secuita, la competència per oferir un servei de taxis pertanyia als municipis on es troba l'estació. Per això l'alcalde, Eudald Roca, va dir que havien demanat quaranta-vuit llicències per a nous taxis a la Generalitat i que el novembre de 2006 encara no havien rebut resposta sobre si els les concedien. Aquesta demanda de la Secuita, i també de Perafort, no comptava amb el suport de la Federació Empresarial d'Autotransport de Tarragona (FEAT) i dels taxistes d'aquesta ciutat, que eren més partidaris de crear un consorci per gestionar l'oferta de taxis de la zona, tal com també volia la Generalitat.

Tanmateix, en el comunicat de premsa del DPTOP de desembre de 2006, a més de fer públiques les concessions per als serveis d'autobusos, es va anunciar que aquell departament havia projectat un servei de taxi provisional per a la nova instal·lació ferroviària, "tenint en compte tant la flota pròpia de la Secuita, que podrà incrementar el nombre de llicències operatives, com la flota als municipis de l'àmbit d'influència de l'estació".

La connexió del corredor mediterrani amb la línia d'alta velocitat

El febrer de 2006, el Ministeri de Foment va licitar la construcció de la plataforma ferroviària per enllaçar el CORREDOR MEDITERRANI amb la línia d'alta velocitat. La licitació de l'obra va sortir per un import global de prop de 100 MEUR i una execució en dos trams: el de la C-14-aeroport de Reus-Constantí (8 km de doble via i 52 MEUR) i el de Constantí-estació del Camp (6,65 km i 48 MEUR), amb un termini d'execució de dos anys i tres mesos. Aquest enllaç permetrà que, en el futur, els trens que circularan pel corredor mediterrani accedeixin a Barcelona per la nova línia d'alta velocitat.

El traçat d'aquesta connexió desagradava a l'alcalde de Reus, Lluís Miquel Pérez (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) i als afectats per les expropiacions. En el primer cas, l'alcalde volia que la connexió es desplacés cap al sud-oest per facilitar una ubicació per a la nova estació que pogués fer d'enllaç entre l'aeroport de Reus, la línia del corredor i el tren convencional que circula entre Vila-seca i Reus. En el segon cas, els afectats acusaven el Ministeri de Foment (MIFO) d'haver escollit un traçat que evitava perjudicar la finca Mas Calvó, edifici declarat com a bé cultural d'interès nacional. A parer seu, l'alternativa escollida era un 30% més cara i generava un impacte ambiental més alt que la que passava per Mas Calvó, a més de manifestar que el canvi en l'elecció s'havia produït per no perjudicar els propietaris del Mas, la multinacional Nutrexpa.

Si bé els veïns es van unir en la Plataforma d'Afectats per l'Alternativa G del Corredor del Mediterrani i van organitzar talls a diferents carreteres de la demarcació, el març de 2006, el Ministeri de Foment va comunicar-los que era impossible aturar el projecte ferroviari perquè ja estava massa avançat i que, per tant, continuaria expropiant terrenys. Davant d'aquesta decisió, la plataforma de veïns va començar diversos recursos administratius en contra d'aquesta decisió. La ferma posició de Foment va anar desmoralitzant els afectats que, finalment, es van decantar per obtenir les millors compensacions econòmiques possibles. En l'esfera política, només Esquerra Republicana de Catalunya, ERC, i Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV, van donar suport públic a les propostes de l'Alternativa G, i tot i els esforços parlamentaris d'aquests dos partits polítics a la cambra del Congrés espanyol, el PSOE i el PP es van anar oposant a qualsevol proposta de canvi de traçat, amb el darrer rebuig a la Comissió de Foment i Habitatge del Congrés el novembre de 2006.

La inauguració de l'estació del Camp i la circulació dels primers trens pel recorregut d'alta velocitat entre Lleida i Tarragona han significat l'acabament d'un tram que ha estat marcat pels problemes constructius que van sorgir en els túnels entre Montblanc i la Riba i pel canvi en el projecte constructiu de l'estació. Malgrat tot, el Ministeri de Foment va poder respectar la data prevista per a la inauguració.

ESR

FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. ALT PENEDÈS 64



Les obres de construcció del traçat del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) al seu pas per l'Alt Penedès ja estan molt avançades. Durant el 2006 les principals actuacions i discussions relacionades amb les obres se centren a Vilafranca del Penedès, on els treballs de cobriment de les vies dels ferrocarrils regionals i del FAV avancen a bon ritme, amb la previsió de finalitzar-los l'any 2007. S'encarrega a final d'any la redacció del projecte de l'estació de ferrocarrils regionals.

Antecedents: 2003-54; 2004-83; 2005-69

El traçat de la línia d'alta velocitat ferroviària que connecta Madrid amb el sud de França passant per Barcelona travessa la comarca de l'Alt Penedès, situada al sud-oest de Barcelona, i afecta vuit municipis, entre els quals Vilafranca del Penedès, on se soterren les vies del FAV i dels ferrocarrils regionals.

Les negociacions polítiques i les mobilitzacions socials registrades als municipis afectats pel traçat del FAV al llarg dels anys 2003, 2004 i 2005 s'han anat resolent. El 2006 les obres ja estaven molt avançades i en la majoria de casos les negociacions ja havien quedat enrere.

Vilafranca del Penedès. El soterrament de les vies

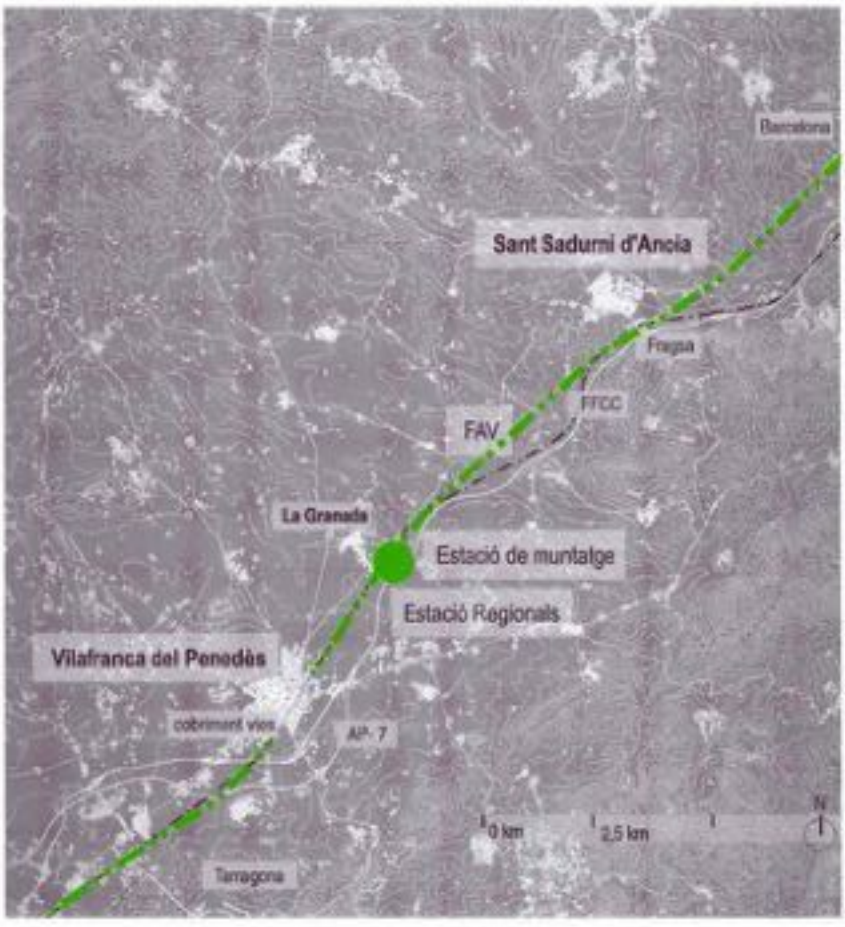
Les obres de soterrament i cobriment de les vies del FAV i dels ferrocarrils regionals al seu pas per la ciutat de Vilafranca del Penedès continuaven el seu curs. A començament d'any, el regidor d'urbanisme, Josep Colomé (Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–), mantenia la previsió d'acabar-ne el cobriment el 2007.

Un cop obert al trànsit el nou vial que connectava el carrer General Cortijo amb l'avinguda d'Europa, s'iniciaren els treballs de col·locació d'un col·lector al pont de Santa Digna, una obra absolutament necessària per a realitzar el cobriment de les vies que s'havia ajornat a causa de les negociacions que van tenir lloc els mesos anteriors entre l'Ajuntament i l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF), ja que en principi no estava previst que aquest punt es mantingués obert al trànsit durant el transcurs de les obres del cobriment. Segons Josep Colomé, les obres de soterrament s'estaven analitzant i seguint detalladament per tal de no generar molèsties innecessàries als veïns. També va fer saber que, feia temps, l'Ajuntament havia negociat amb l'ADIF la modificació del projecte del pont del General Cortijo perquè no agradava al consistori.

A continuació estava prevista la col·locació de les lloses de cobriment de les vies al tram del passeig Rafael Soler. Seguint les peticions que havia fet arribar Renfe perquè el tram provisional de les vies de rodalies es pogués traslladar amb la màxima celeritat, les lloses es començarien a col·locar pel marge del carrer Comerç.

A final d'abril, el portaveu del Partit Popular (PP) de Vilafranca, Josep Ramon, presentava un prec a l'alcalde, Marcel Esteve (PSC), amb què li demanava que tornés a negociar el conveni que el gener de 2003 el govern local havia signat amb el Ministeri de Foment (MIFO) on s'acordaven les aportacions econòmiques respectives. Aquesta petició sorgia com a fruit del darrer projecte sobre l'estació del qual, segons Josep Ramon, es deduïa que hi hauria 1.000m² menys de llosa de cobertura, una disminució de mides que representava una reducció econòmica d'uns 300.000 €.

D'altra banda, els membres del PP de Vilafranca Josep Ramon i José María Arroyo posaven de manifest els seus dubtes que les modificacions que es volien introduir en el projecte de l'estació no n'afectessin la fesomia; per contra, el govern local de Vilafranca (PSC, Iniciativa per Catalunya Verds –ICV–, Esquerra Republicana de Catalunya –ERC–) ja havia explicat diverses vegades que no s'havia introduït cap canvi en el projecte de l'estació ni en el conveni signat amb el MIFO.



A mitjan any 2006, la Junta de Govern de l'Ajuntament de Vilafranca aprovava l'inici de l'expedient per fer el concurs d'idees a partir del qual es triaria el projecte de cobriment de les vies de regionals i de la línia d'alta velocitat. Una empresa especialitzada estava realitzant el procés de selecció dels quaderns participatius que recollien les opinions i els suggeriments que havien fet els ciutadans. A final d'any estava previst realitzar una exposició amb les propostes i les maquetes presentades pels cinc equips seleccionats.

Un nou acord entre l'Ajuntament de Vilafranca i Caixa Penedès permetia millorar les condicions del crèdit que l'Ajuntament tenia subscrit amb l'entitat financera per tal de fer front a les despeses ocasionades per les obres de cobriment. L'acord preveia una cobertura del risc del tipus d'interès.

El grup municipal de Convergència i Unió (CiU) de Vilafranca criticava la pèrdua d'una oportunitat per fer subterrània la via del ferrocarril de regionals. La diferència de cotes entre les vies del FAV i les de regionals obligava a fer la nova estació enganxada a l'antiga. CiU hauria estat partidari de fer-la completament soterrada i de deixar una llosa plana sobre les dues vies per poder-hi construir la nova estació independent. Segons Pere Regull, portaveu del grup municipal de CiU a l'Ajuntament de Vilafranca, aquesta definició del projecte responia tan sols a raons econòmiques.

L'estació de regionals

A final d'any, el govern municipal de Vilafranca encarregava a l'empresa pública Barcelona Regional (BR) la redacció del projecte de l'estació de ferrocarrils regionals, que se situaria entre el pont de la Pelegrina i l'estació de muntatge del FAV, un espai que el govern defensava des de feia temps com un dels més idonis per situar aquesta estació. La mateixa empresa s'encarregaria de redactar el projecte d'integració urbanística a la vila i de proposar els accessos que tindria l'equipament, la fesomia de l'estació i els serveis complementaris. L'oposició (PP, CiU i Candidatura d'Unitat Popular –CUP–) però, es mostrava sorpresa per l'encàrrec de l'estudi al·legant que encara no estava confirmat que la ciutat tindria estació, i que l'anunci semblava una estratègia en clau electoral.

Un accident a les obres del FAV a Vilafranca provoca nous retards a les línies de Rodalies

A començament de setembre, després d'unes pluges excepcionals que provocaren el caos a la xarxa ferroviària catalana, una màquina retroexcavadora que feia treballs a la base de muntatge de la línia d'alta velocitat a Vilafranca del Penedès va tocar accidentalment una catenària del tram entre Vilafranca i la Granada, la qual cosa va provocar retards d'una mitjana de 22 minuts en una dotzena de combois i la suspensió del servei de RENFE entre les estacions de Santa Margarida i els Monjos, Vilafranca del Penedès i la Granada durant unes 3 hores.

D'altra banda, el secretari de la secció sindical de ferrocarrils, José Luis Barba, atribuïa aquestes avaries a la falta de planificació i coordinació en les obres de la línia d'alta velocitat.

S'acabava l'any amb les declaracions de l'alcalde del Prat de Llobregat, l'ecosocialista Lluís-Tejedor (ICV), anunciant que dubtava que el FAV tingués finalment una connexió directa amb l'aeroport, i hi al·legava que encara no hi havia cap calendari ni decisió política perquè el FAV arribés a l'aeroport.

ABR

Més informació

www.gencat.net
www.trenscat.com

FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. AEROPORT DEL PRAT 65



Continuen les obres de construcció del traçat del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) en passar pel Baix Llobregat i a principi d'any s'inicien els treballs d'execució de l'estació intermodal del Prat de Llobregat. D'altra banda, continuen les protestes generades per la supressió de l'enllaç ferroviari directe entre l'Estació de Sants i l'aeroport arran de l'execució de les obres del FAV en aquest tram. El Ministeri de Foment (MIFO) decideix tirar endavant un traçat del FAV en forma de bucle en el tram de l'aeroport perquè comparteixin via el servei d'alta velocitat, el de Rodalies i el de metro.

Antecedents: 2003:56; 2004:85; 2005:70

El traçat de la línia d'alta velocitat ferroviària que connecta Madrid amb el sud de França passant per Barcelona, travessa la comarca del Baix Llobregat, situada al tram final del riu Llobregat, a l'oest de Barcelona, i afecta els termes municipals 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.

Amb la plataforma del traçat en estat molt avançat d'execució i gran part dels viaductes de la traça del FAV a la comarca pràcticament finalitzats, durant el 2006 s'inicia la construcció de l'estació intermodal del FAV al Prat de Llobregat, aprovada l'any anterior pel Consell de Ministres i que integrarà les vies del FAV, de Rodalies i del metro.

L'execució de les obres continuava generant problemes en termes d'operativitat ferroviària, i va afectar diverses vegades la circulació normal dels combois de RODALIES [60], regionals i de llarg recorregut.

La connexió entre l'estació de Sants i l'aeroport del Prat crea polèmica

Les obres del traçat del FAV entre el Prat de Llobregat i Barcelona i de l'estació del FAV del Pan de Llobregat provocaven en acabar el 2005 la supressió de la connexió directa entre l'Estació de Sants i l'AEROPORT DE BARCELONA [6]. Des d'aleshores, per realitzar aquest trajecte calia fer un transbordament a l'estació del Prat de Llobregat, on s'agafava un tren llançadora que connectava amb les instal·lacions de l'aeroport, o bé es feia ús del servei d'autobusos gratuït que havia posat l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) a disposició dels usuaris. L'augment del temps de recorregut i la reducció de la capacitat de circulació en aquell tram generà protestes per part dels usuaris i treballadors de l'aeroport.

El Govern de la Generalitat, a través del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), pressionava el MIFO perquè en millorés la situació, però finalment eren RENFE i l'ADIF les empreses que a començament d'any anunciaven la nova posada en servei de la connexió directa entre l'Estació de Sants i l'aeroport abans de l'hivern, i s'avançaven sis mesos la data prevista inicialment.

Per altra banda, el secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–), es comprometia a elaborar un pla de xoc per tal de millorar el transport públic que connectava amb l'aeroport després de les denúncies reiterades dels representants del sindicat de Comissions Obreres (CC.OO.) del Baix Llobregat sobre les deficiències del transport públic que patien els treballadors de l'aeroport.

Aquest pla, que inicialment preveia reforçar les línies existents, s'elaboraria en col·laboració amb l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM). Estudiaria la possibilitat de millorar la freqüència en aquesta línia i també en altres que anaven cap a l'aeroport, incloent-hi una reclamació de CC.OO. de reduir la freqüència de pas dels autobusos que suplien el servei ferroviari de 30 a 5 minuts.

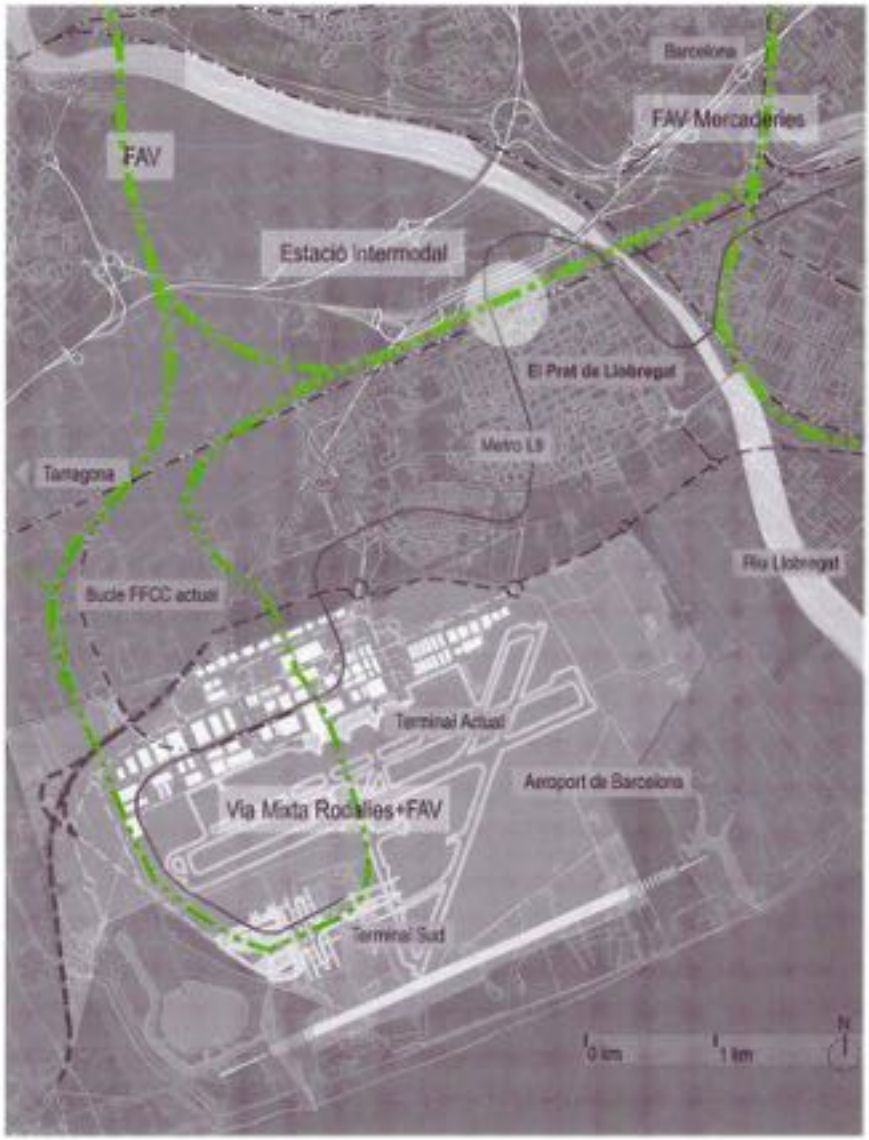
Un parell de mesos més tard, el sindicat de CC.OO. anunciava mobilitzacions per a exigir a la Generalitat que complís el seu compromís de donar resposta als greus problemes d'accés en transport públic a l'aeroport. L'anunci coincidia amb una vaga dels maquinistes de RENFE que afectava ocasionalment el servei de tren llançadora entre l'estació del Prat del Llobregat i l'aeroport, fet que duia encara més al límit una situació que aleshores ja era insostenible. Paral·lelament, uns dies abans, el director general de RENFE, Javier Pérez Sanz, havia anunciat una nova data per al restabliment del servei directe entre Sants i l'aeroport: es faria durant el mes de juliol, un any abans de la data prevista inicialment.

S'inicien les obres de l'estació del FAV del Prat de Llobregat

L'arribada del FAV al Prat del Llobregat n'hauria de transformar bona part del teixit



Obres del FAV al Prat de Llobregat. Foto: Àlex Tarroja



urbà. Així, estava previst de construir-hi una estació intermodal que integraria les vies del FAV, d'ample ibèric i internacional, les de Rodalies i les de metro. La nova estació es construiria mitjançant un fals túnel entre pantalles que quedaria cobert amb una llosa de formigó d'uns 66.200 m² de superfície. Aquesta estació es construiria substituint l'antiga, per tant se'n construiria una altra de provisional, uns 300 m en direcció a Gavà durant el transcurs de les obres.

A començament d'any ja començava l'enderroc dels antics magatzems i de les naus industrials de la zona del pas a nivell del carrer Major i se'n restringia el pas als vehicles. Aquesta actuació era necessària per tal de dur a terme el soterrament de les vies. També s'actuava a la ronda de Llevant, on s'havia desmuntat un tram del viaducte de la línia de ferrocarril convencional de RENFE, que calia substituir per un nou viaducte de 212 m que permetria el pas de les línies convencionals i el de les d'alta velocitat. Cap al mes de juny, estava previst que s'acabessin les obres del viaducte i a mitjan octubre s'iniciaven les obres de l'estació intermodal.

L'Ajuntament del Prat de Llobregat presentà queixes reiterades a causa de les obres del FAV i denunciava les molèsties que patien des de feia mesos els habitants de la zona de l'estació a causa de la pols i el fang que deixaven els camions de les obres. Segons el tinent d'alcalde de Territori i Medi Ambient del Prat de Llobregat, Sergi Alegre (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), la deixadesa, la brutícia i el desordre eren una constant de l'obra. Per aquest motiu, a final d'any el consistori comunicava que prendria mesures dràstiques. El secretari de l'Associació de Veïns Prat-Nord, Miquel Muñoz, s'afegia també a les queixes denunciant de nou l'estat insostenible de brutícia.

Les línies de Rodalies i el FAV comparteixen vies al bucle de l'aeroport del Prat

Pel què fa al pas del FAV per l'aeroport del Prat, finalment el MIFO optava per la solució que comportava que les línies de Rodalies i el FAV compartissin via en el bucle de l'aeroport. Es tractava d'un ramal d'uns 11 km que quedaria unit amb la línia d'alta velocitat Madrid-frontera francesa i la línia C3 de Rodalies, en el qual hi hauria dues estacions, una a la terminal existent i l'altra a la nova terminal entre pistes.

La situació de l'aeroport en una zona d'antics aiguamolls complicava la construcció de túnels sota les pistes. Per altra banda, era difícil trobar un traçat alternatiu al del bucle ferroviari a causa de la proximitat del mar i del perill d'allargar massa el recorregut del traçat. La solució adoptada pel MIFO comportava pocs riscos de construcció però penalitzava en temps el recorregut dels ferrocarrils, ja que probablement el FAV hauria de reduir considerablement la velocitat en aquell tram.

Aquesta solució fou criticada per Convergència i Unió (CiU) que mantenia com a solució òptima un tren llançadora des de l'estació intermodal del Prat de Llobregat.

L'impacte del FAV al riu Llobregat

També es mantenien vives les preocupacions pel possible impacte negatiu del FAV, entre altres infraestructures, en el darrer tram del RIU LLOBREGAT [55]. La construcció del traçat en el tram del Baix Llobregat estava suposant la canalització del riu en diversos trams per tal d'evitar afectacions a les estructures més pròximes al riu.

L'ADIF i l'ACA (Agència Catalana de l'Aigua) signaven a mitjan any un conveni de col·laboració per tal de controlar i protegir els aqüífers propers a la línia del FAV en el pas pel delta del riu Llobregat. L'acord establia un seguiment detallat de l'evolució dels aqüífers del delta per tal de comprovar l'efectivitat de les mesures correctores.

S'acabava l'any amb les declaracions de l'alcalde del Prat de Llobregat, l'ecosocialista Lluis-Tejedor (ICV), anunciant que dubtava que el FAV tingués finalment una connexió directa amb l'aeroport, i hi al·legava que encara no hi havia cap calendari ni decisió política perquè el FAV arribés a l'aeroport.

ABR

Més informació

www.ajmartorell.org
www.aj-elprat.es
www.gencat.net
www.trenscat.com

FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. BARCELONA 66



Surt a licitació per 234 MEUR l'estudi informatiu del traçat del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) pel centre de Barcelona. Diverses veus s'hi alcen en contra i hi presenten al·legacions. Durant l'any surt també a informació pública el tram Sagrera-Nus de la Trinitat i s'adjudica la segona fase de l'ampliació de l'estació de Sants per adequar-la a l'arribada del FAV. El Consorci d'Alta Velocitat Barcelona (CAVB) preveu complir els terminis establerts: el 2007 el FAV arribaria a Barcelona i el 2009, a la frontera francesa.

Antecedents | 2003:57; 2004:86; 2005:71

Amb l'inici el 2005 de la primera fase de les obres d'ampliació i remodelació de l'estació de Sants, la ciutat de Barcelona ja respirava l'arribada del FAV. Aquell mateix any l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF), entitat dependent del Ministeri de Foment (MIFO), n'aprovava les obres de la segona fase. Pel que fa al projecte de cobertura dels 800 m de vies entre Riera Blanca i l'Estació de Sants, generava una certa controvèrsia entre els veïns que demanaven un soterrament total de les vies i el MIFO, que ho trobava car i tècnicament complex i optava per una cobertura parcial.

La polèmica sobre el traçat del FAV pel centre de la ciutat amb un túnel d'uns sis quilòmetres fou cada vegada més forta. Diverses associacions de veïns posaven el crit al cel amb l'últim traçat acordat pel CAVB el desembre de 2004. Sortiria de l'estació de Sants pel carrer Provença, per continuar pel carrer Mallorca després d'haver passat per la Diagonal. Quan es va presentar el document, el túnel feia un bucle més enllà del passeig de Sant Joan i es dirigia al carrer València per Castillejos. D'aquesta manera s'evitava afectar la Sagrada Família. Desviar-se per València suposava passar per sota de molts edificis. A final de 2005, després de negociar amb els responsables del temple, tot apuntava a pensar que el FAV aniria sempre per Mallorca, tot i que molt reforçat a l'altura del temple, per evitar, així, travessar blocs de pisos.

L'altra gran zona de la ciutat que es veuria transformada amb l'arribada del FAV seria la Sagrera i Sant Andreu (TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU-SAGRERA [190]) on s'hi cobririen les vies i s'urbanitzaria un nou districte d'oficines, habitatges i zona verda. Els dos edificis més emblemàtics en serien l'estació central i un d'oficines de l'arquitecte Frank O. Gehry. A mitjan 2005 s'iniciaven els primers treballs a la zona amb la previsió de començar la construcció de l'estació a començament de l'any següent.

En referència al calendari de les obres, a final de 2005 la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, mantenia el 2007 com a data d'arribada del FAV a Sants i el 2009, a la Sagrera, Figueres i Perpinyà.

Traçat definitiu del FAV pel carrer Mallorca sense aturar-se al passeig de Gràcia.

A començament de 2006 el traçat del FAV per Barcelona continuava generant polèmica tot i que el MIFO no n'havia fet públic l'estudi informatiu. A la darreria de 2005 l'opció de fer-lo passar pel carrer Mallorca protegint el temple de la Sagrada Família amb pilots i construir tres estacions (Sants, Passeig de Gràcia i la Sagrera) tenia un ampli consens.

Des de començament de 2006 ja era qüestionada per part de Josep Anton Acebillo, arquitecte i assessor d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona, la utilitat de l'estació de Passeig de Gràcia i el procediment constructiu que es volia seguir.

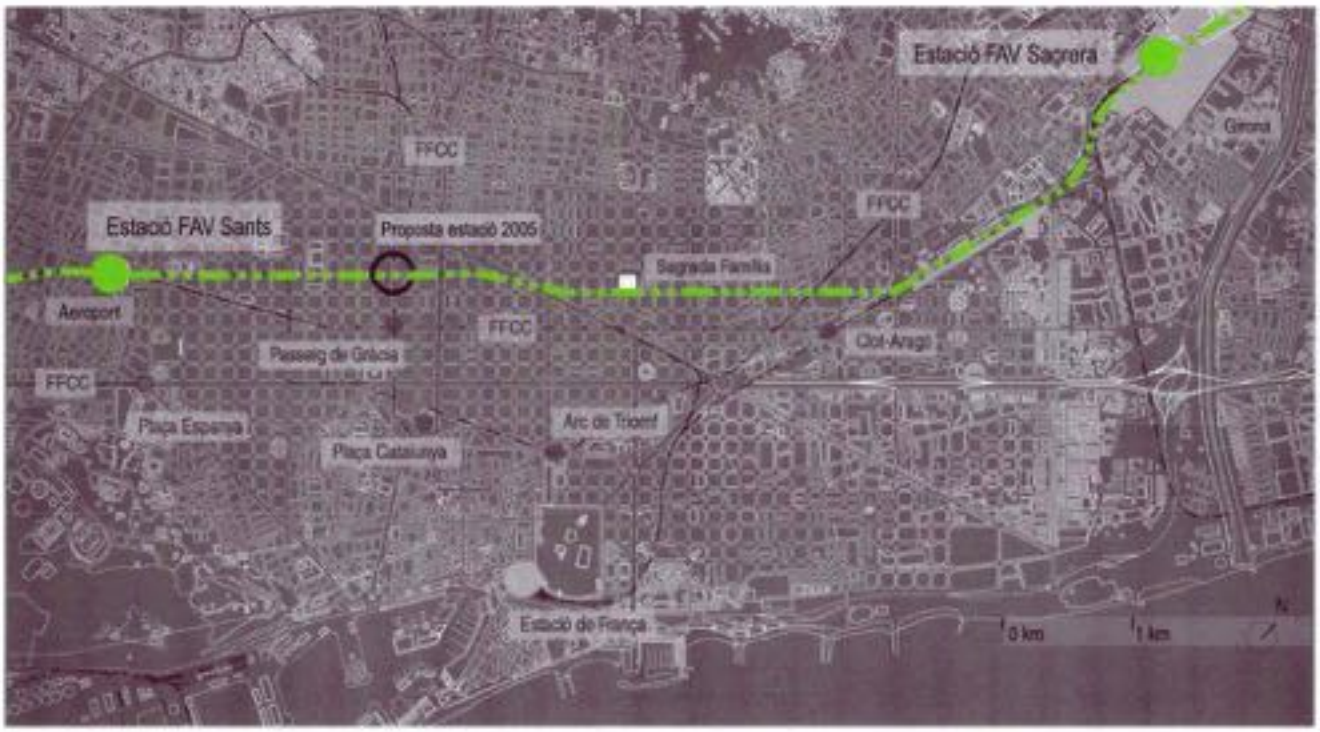
D'altra banda, continuaven les mobilitzacions dels veïns afectats que demanaven un traçat alternatiu del FAV pel litoral. Tenint coneixement de les intencions del MIFO de protegir especialment els fonaments de la Sagrada Família, el portaveu de la plataforma AVE pel litoral que agrupava set mil veïns de l'Eixample, Pere Vallejo, lamentava que el MIFO es preocupés més per les possibles afectacions al temple que no pas pels pisos on vivia la gent. A mitjan mes de febrer, amb el suport de tres-centes comunitats de propietaris, aquesta plataforma presentava al·legacions al tram Sagrera-Nus de la Trinitat que havia sortit a informació pública. Qüestionaven tot el traçat del FAV, afirmant que passava directament per sota de quaranta-vuit edificis (960 habitatges) i al costat de 857 finques més, i demanaven la recuperació del traçat que va defensar l'Ajuntament abans de l'any 2000, que unia Sants amb la Sagrera passant per Can Tunis i l'Estació de França.

La Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) centrava les seves demandes en la seguretat de les obres i no en el traçat, ja que les entitats que la formaven mantenien posicions divergents. Exigia als responsables de les obres la contractació d'una assegurança contra els desperfectes als edificis d'un mínim de deu anys.

A final de març l'arquitecte encarregat de la Sagrada Família, Jordi Bonet, reobria el front opositor a la construcció del túnel urbà del FAV al costat del temple en rebutjar el pla tècnic amb què el MIFO, avalat per la Generalitat i l'Ajuntament, proposava protegir l'església de qualsevol hipotètic dany. Aquest pla consistia en la construcció d'una pantalla de 240 m de longitud i 41 m de profunditat de micropilots d'1,5 m de diàmetre i a una distància entre ells de 2 m, que separaria i aïllaria el túnel i l'excavació dels fonaments.

Després de sis anys d'haver tret públicament la primera versió del traçat del FAV per Barcelona, a final d'aquell mes d'abril el MIFO el tragué de nou amb alguns canvis, entre els quals la desaparició de l'estació prevista al passeig de Gràcia per tal de facilitar el trànsit de Regionals, de manera que el FAV pararia tan sols a Sants i la Sagrera. N'al·legaven també el risc i la dificultat constructiva de l'estació. Segons l'informe, el túnel pel centre estava més que justificat, ja que s'aprofitaria per a reformular completament el servei de Rodalies de la ciutat, i en duplicaria la capacitat, ja que això permetria descongestionar els dos túnels ja existents. A més la construcció d'intercanviadors a Sants i a la Sagrera permetria dissenyar nous recorreguts de ferrocarril.

La decisió del MIFO tenia el recolzament de la resta d'administracions i fou adoptada per unanimitat en el CAVB. El traçat definitiu sortiria de Sants a través de Provença i circularia a sota d'aquest carrer fins a la Diagonal. Continuaria per sota de l'avinguda fins al carrer Mallorca i ja no l'abandonaria fins a arribar a la futura estació de la Sagrera. Passaria, doncs, vorejant la Sagrada Família per Mallorca, sense afectar-la. Altrament, l'anterior proposta s'allunyava



del temple, feia baixar el túnel fins al carrer València i posteriorment anava a buscar el carrer Mallorca passant per sota de dotze edificis. I precisament evitar edificis i donar màximes garanties de seguretat havia estat l'objectiu del CAVB.

També s'estudiarien tots els edificis afectats abans i després de la perforació per tal de donar el màxim de garanties. Les revisions afectarien uns catorze mil habitatges i prop de cinquanta mil persones, tot i que responsables de l'ADIF asseguraven que les obres provocarien poques vibracions i que tindrien una afectació visual i auditiva mínima, en especial els trams realitzats amb tuneladora, que en serien la pràctica totalitat. Tan sols en dos trams es farien servir pantalles protectores (també anomenades fals túnel), des de l'estació de la Sagrera fins a la cruïlla del carrer Mallorca amb Navas de Tolosa i des de l'estació de Sants fins on es troba el carrer Provença amb Rocafort.

A mitjan abril el MIFO treia a licitació el contracte de consultoria i assistència per la inspecció dels edificis pròxims a les obres del túnel de la línia del FAV en el tram Sants-Sagrera, per un cost de gairebé 1,3 MEUR i divuit mesos de període d'execució.

Moltes foren les reaccions adverses al nou traçat proposat. Convergència i Unió –CiU– mantenia la seva opció a favor de la connexió pel Vallès i exigia diàleg amb els veïns afectats per tal de garantir la seguretat de les obres i els terminis previstos. Alberto Fernández Díaz (Partit Popular –PP–), també reclamava més diàleg amb els veïns. La FAVB i l'associació de veïns de la Sagrada Família estaven d'acord amb el traçat. D'altra banda, el president dels comerciants del passeig de Gràcia, Toni Torrents, considerava molt perjudicial que no es construís l'estació del passeig de Gràcia.

El Patronat de la Sagrada Família decidia crear una comissió de seguiment presidida per l'arquebisbe Lluís Martínez Sistachs i formada pel president de la junta constructora, Joan Rigol, l'arquitecte en cap de les obres, Jordi Bonet, i el sacerdot Josep Maria Aragonès. A més a més, encarregava a un jurista al·legacions en contra del projecte del FAV. Joan Rigol demanava més diàleg amb les administracions.

Finalment l'11 de maig el MIFO treia a licitació per quasi 234 MEUR l'estudi informatiu del tram del FAV de 5,8 km entre Sants i la Sagrera, i un termini d'execució previst de vint-i-vuit mesos i mig. Aquest estudi recollia les línies mestres del projecte presentat el mes d'abril entre les diverses administracions que formaven el CAVB, en detallava l'execució del projecte i explicava per quins motius s'havien desestimat altres traçats. L'estudi d'impacte ambiental comprès en el document indicava que l'impacte sobre la població de la zona –carrers Provença, Diagonal i Mallorca– es considerava sever a causa de l'alarma social generada.

El traçat passava vora una desena d'edificis catalogats en major o menor mesura, entre els quals destaca la Torre del Fang, una masia del segle XIV que es veuria afectada per les obres, la reconstrucció de la qual representaria més de 2,5 MEUR.

Novament sorgien protestes. Cinc membres de la plataforma AVE pel Litoral reiteraven davant del Senat la seva oposició al traçat, i els representants de CiU i del PP es comprometien a demanar al MIFO que aturés el projecte i busqués alternatives que satisfessin els veïns.

Amb la sortida a informació pública del projecte s'iniciava també el període d'al·legacions. Al final del període havien presentat al·legacions entre altres el Patronat de la Junta Constructora de la Sagrada Família, la plataforma AVE pel Litoral que en presentà tres-centes vuitanta, totes de comunitats de veïns, CiU, que proposava el traçat pel Vallès i el PP, que defensava el traçat pel litoral.

A mitjan octubre l'empresa Intemac, responsable de la supervisió dels cinc-cents edificis afectats pel traçat del FAV pel centre de Barcelona, anunciava que en faria la revisió en profunditat tan sols en pisos que poguessin presentar alguna deficiència i en altres, si ho demanaven els seus propietaris.

Sants: obres a l'estació i protestes veïnals pel soterrament parcial de les vies

Les obres de remodelació de l'Estació de Sants provocaven des de començament d'any reduccions en el nombre de vies operatives: de les dotze existents aleshores, tan sols deu s'utilitzarien i això comportava que alguns combois haguessin de canviar de vies i per tant d'andana a Sants. El por-

taveu de l'Estació de Sants recordava que la situació no es normalitzaria completament mentre duressin les obres d'adequació de l'estació a l'arribada del FAV.

A final de març, després de sis mesos de feina, acabaven les tasques per retirar la llosa de formigó de l'estació que ocupava la superfície existent des de l'aparcament fins al parc de l'Espanya Industrial. Aleshores es començaria a construir una nova via, de manera que l'estació passaria de tenir tretze vies d'ample ibèric a catorze, i a aixecar els edificis tècnics i els sistemes de protecció contra incendis, previstos en la primera fase de les obres d'adaptació de l'estació.

A final de gener el MIFO adjudicava la segona fase de l'ampliació de Sants per un import de 77,8 MEUR i un termini de catorze mesos. Aquestes obres preveien l'adequació de les vies i andanes, l'ampliació de la zona de viatgers i la construcció d'un nou accés per al metro.

Pel que fa a l'arribada del FAV al barri de Sants, a començament d'any l'Ajuntament n'aprovava el projecte d'urbanització, una rambla de vianants enjardinada de gairebé 700 m de longitud que serviria per a cobrir les vies del ferrocarril per a accedir a l'Estació de Sants, la qual tindria una altura de 6 m en els seus punts més baixos i de gairebé 10 en els més alts. El projecte afectava el tram ferroviari entre el carrer de Riera Blanca de l'Hospitalet de Llobregat i l'Estació de Sants. Les dues vies del FAV arribarien a Sants soterrades, per sota de les quatre vies de Rodalies. Aquestes vies i les dues del metro eren les que es cobririen amb la llosa que faria de fals túnel. La urbanització de la zona, amb la coberta enjardinada, resoldria, segons l'Ajuntament, un problema històric d'incomunicació entre barris.

Però les obres del cobriment de les vuit vies del ferrocarril entre la plaça de Sants i el carrer de Riera Blanca no agradaven a tots els veïns del barri. El que originava més malestar era l'altura del calaix de formigó que cobriria les vies i que segons els residents trencaria la connexió entre les dues zones del barri.

A mitjan mes de març, tot i haver-se iniciat ja els treballs de cobriment de les vies, molts veïns continuaven tenint dubtes sobre el projecte; per aquest motiu l'Ajuntament obria una petita exposició al mercat de Sants amb què donava a conèixer als veïns el projecte d'urbanització posterior a la semicobertura, en el qual destacava la rambla resultant, les rampes amb gespa i la millora de les connexions entre Sants i la Bordeta. La inauguració de l'exposició fou boicotejada pels veïns. Des de feia mesos, pancartes amb el lema "No al calaix" penjaven a banda i banda de les vies.

La Plataforma pel Soterrament de les Vies i Contra el Pla de l'Estació continuava treballant per tal que les obres s'executessin segons projecte, i el mes de setembre insistia a dir que el calaix ja s'estava construint a més alçària que la prevista en el projecte. D'altra banda, però, fonts de l'empresa municipal Ifimsa, una de les responsables d'aquesta obra, assegurava que tot s'estava executant segons el projecte aprovat.

Les obres de cobriment de les vies de Sants s'aprofitarien per a remodelar l'estació de Mercat Nou, una de les poques del metro de Barcelona que estaven al descobert. Per a dur a terme la remodelació, caldria enderrocar el Centre Social Can Vies, l'edifici del qual era propietat de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB). A mitjan any es donava l'ordre d'enderrocament.

S'anunciava també que a final d'any entraria en servei el ramal de mercaderies que connectaria Castellbisbal (Baix Llobregat) amb Can Tunis i que permetria fer servir els amples de via ibèric, internacional i d'alta velocitat sense fer cap tipus de transbordament. Dels 17,6 km del ramal, 12 anaven en paral·lel amb la línia del FAV i 5,6 en una plataforma exclusiva per a mercaderies. Aquest ramal de mercaderies estava preparat per a connectar-se en un futur amb el PORT DE BARCELONA [154], el CORREDOR FERROVIARI DEL VALLÈS [70] i la línia Barcelona- Vilafranca.

La Sagrera. Un ensurt a les obres de l'intercanviador

Les obres del FAV preveien que l'estació de Sant Andreu i tot el tram ferroviari comprès entre la Sagrera i el Nus de la Trinitat quedessin coberts. Un important projecte de transformació urbana de més de 100 ha de terreny, reivindicat històricament pels veïns era presentat públicament a començament d'any.

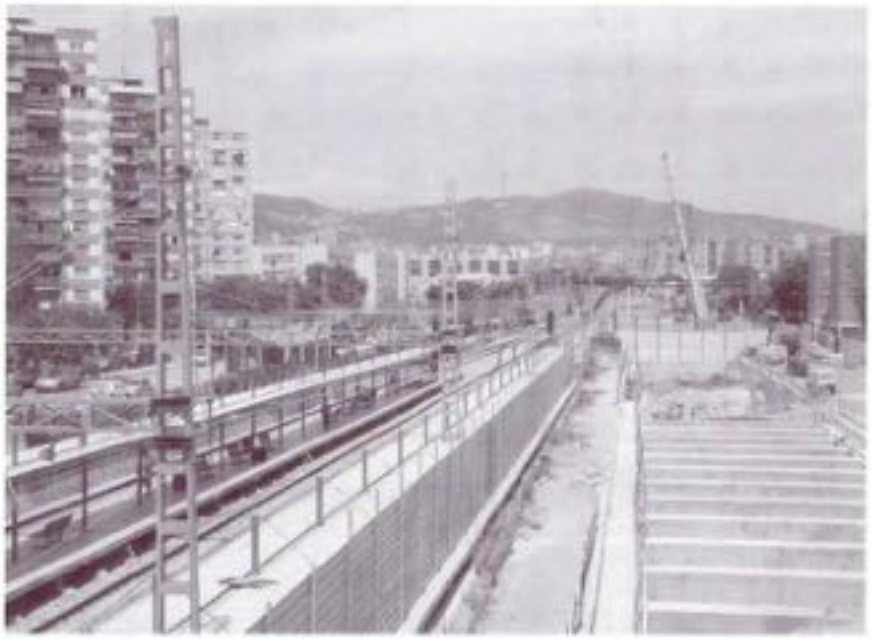
Però el projecte no agradava a tothom i l'Associació de Veïns de Sant Andreu del Palomar hi presentava al·legacions, demanant el cobriment total de les vies de Rodalies de manera que la llosa que les cobris quedés a nivell del carrer en tot moment, ja que segons el projecte en alguns punts hi hauria un "calaix" de fins a 6 m. També reclamava el soterrament dels vials de circulació ràpida o densa d'accés a l'estació. L'Associació de Veïns del Clot també hi presentava al·legacions per la poca profunditat a la qual passaria el FAV al final del carrer Mallorca.

Les obres de l'Estació de la Sagrera s'iniciaven el 2004 i estava previst finalitzar-les el 2008 amb l'entrada en funcionament d'un tram de la línia 9 del metro (METRO. LÍNIA 9 I INTERCANVIADOR DE LA SAGRERA [91]). A començament d'any es construïen les noves andanes i passadissos que havien d'acabar comunicant la línia 1, amb la 5 i la 9 del metro.

A mitjan mes de març, durant l'execució de les obres de l'intercanviador de la Sagrera, es produïa un ensurt quan dues tones de runa dels treballs que s'estaven duent a terme de demolició d'una part de l'antic vestíbul es van desplomar sobre una via de la línia 1 del metro, a l'Estació de la Sagrera,. Sortosament no hi va haver ferits, però la catenària va quedar afectada, i això va comportar el tancament de quatre estacions de la línia 1 durant nou hores. Segons Vicente Rodríguez, director d'obra de la línia 9, l'accident semblava fruit d'un "impacte fortuït" d'una màquina excavadora que treballava a cel obert a l'avinguda de la Meridiana i que va provocar l'obertura d'un forat a la pantalla de protecció instal·lada per a evitar que la runa caigués sobre la via. Com a conseqüència de l'accident, el Gestor d'Infraestructures SA. (GISA) i TMB acordaven que no es treballaria a les zones situades sobre els túnels i estacions de qualsevol obra que es realitzés al metro. S'estava a l'espera dels informes que determinessin exactament el que havia passat i si era necessari modificar el sistema de treball de la demolició. Malgrat tot, però, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, avalava el mètode constructiu utilitzat al·legant que era el correcte per a aquest tipus de demolició.

Un parell de setmanes més tard el mateix conseller anunciava les mesures preses pel Govern. Les empreses que formaven el consorci encarregat de l'execució de les obres de l'intercanviador de metro de la Sagrera hau-





Soterrament del tram de l'Hospitalet de Llobregat de la línia de Vilanova. Foto: Àlex Tarroja

rien de cessar el director, reemplaçar-ne el coordinador de seguretat i salut i pagar una sanció de 30.000 €, però alhora també hauria de fer front als 70.000 € que va costar a TMB arreglar els desperfectes de la catenària i posar a disposició dels usuaris un transport alternatiu durant deu hores.

Les obres de l'intercanviador afectaven part del barri i, des de que havien començat els treballs, van provocar restriccions importants tant en el transport públic com en el privat. S'anunciava que el mes d'agost quedarien oberts al trànsit tots els carrils de circulació de l'avinguda Meridiana i abans de final d'any el transbordament entre les línies 1 i 5 del metro a l'estació de la Sagrera es podrien fer pel subsòl i no sortint al carrer com es feia des de l'any 2004.

L'estació de la Sagrera tindria vint-i-dues vies de ferrocarril, deu de RENFE d'alta velocitat, vuit per als ferrocarrils de Rodalies i quatre de metro, distribuïdes en tres nivells, cosa que segons l'alcalde de Barcelona, Joan Clos (Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–), la convertiria en una de les més complexes d'Europa. Per la nova estació central de la Sagrera es calculava que hi passarien més de seixanta milions d'usuaris cada any, els trens d'alta velocitat i de mitjana i llarga distància que circulessin per vies d'ample europeu, i també els ferrocarrils regionals i de rodalies convencionals.

A mitjan any una exposició a la Nau Ivanov realitzada per l'Ajuntament presentava el projecte d'urbanització de la gran llosa que cobriria el pas del FAV des de la Trinitat fins a l'estació de la Sagrera cosint l'espai entre Sant Andreu i Sant Martí. S'hi preveia un gran parc de 45 ha que tindria una passera de vianants, la qual en garantiria la continuïtat recorrent aquest parc lineal de 3,5 km de longitud i soterraria alguns dels carrils per vehicles. També s'hi construirien més de nou mil habitatges al voltant (un 43% dels quals serien de protecció oficial), edificis d'oficines i s'hi potenciaria un teixit comercial aleshores inexistent.

A final d'any, l'Associació de Veïns de Sant Andreu de Palomar denunciava que les administracions actuessin com una empresa privada per a finançar el pas del FAV. L'arribada del FAV s'havia plantejat des del sector públic com una oportunitat per a renovar l'urbanisme dels barris i fomentar la cohesió social amb la construcció de nous habitatges, però alguns veïns ho interpretaven com una jugada especulativa i demanaven augmentar el percentatge de pisos de protecció oficial.

El pas del FAV s'aprofita per a soterrar les vies de Regionals a Montcada i Reixac

Montcada i Reixac (Vallès Occidental) també es veuria afectada pel pas del FAV en la sortida dels trens des de Barcelona en direcció a França. Aquest municipi, ja fragmentat aleshores pel pas de tres línies de ferrocarril, dues autopistes i dues carreteres importants, hi afegiria el pas del FAV, que el creuaria a 40 m de profunditat. Aprofitant les obres del FAV, el MIFO s'havia compromès a soterrar també les vies del ferrocarril convencional, però tan sols ho faria parcialment ja que proposava el soterrament de 1.400 m dels 1.800 m del traçat que creuaven el municipi, amb la qual cosa quedarien a l'aire lliure els que passaven pel nucli urbà.

L'Ajuntament de Montcada rebutjava la proposta del MIFO i n'encarregava la redacció d'una altra a l'Agència Barcelona Regional (BR). Aquesta proposava que el soterrament de les vies de la línia C2 no fos paral·lel al FAV, tal com plantejava el MIFO, i que es desviessin per tal de salvar les piles de l'autopista C-33. El MIFO s'hi mostrà reticent i començaren les negociacions.

Fou a començament d'any que un grup de quaranta-quatre ex regidors del consistori firmava un manifest en el qual reclamava el soterrament integre i les obres simultànies a les del FAV. A final de febrer una moció en el ple de Montcada en demanava el soterrament, es creava una plataforma per a donar suport al consistori davant del MIFO "Tracte Just. Soterrament Total" i començaven les manifestacions. A final d'abril el MIFO anunciava que acceptava la proposta dels veïns i de l'Ajuntament i que soterraria totalment la línia C2 un cop finalitzades les obres del FAV.

A final d'any, després de les exigències de la plataforma Tracte Just. Soterrament Total, per tal que les obres es fessin simultàniament a les del FAV, l'ADIF encarregava la redacció del projecte bàsic, de construcció i d'alternatives per a soterrar totalment la línia. Segons previsions de Jaume Relat, president de la plataforma Tracte Just. Soterrament Total, les obres no començarien fins a principi de 2009.

L'Ajuntament de la Roca del Vallès també feia arribar al MIFO una proposta per a l'execució de "mesures correctores" de l'impacte ambiental que tindria la construcció de la línia del FAV al seu pas pel municipi. Demanaven la plantació d'arbres als talussos generats pel traçat del FAV per tal d'evitar la contaminació acústica i reduir l'impacte paisatgístic de la nova infraestructura.

ABR

Més informació

www.altavelocidad.org
www.bcn.es/eixample
www.bcn.es/santmarti
www.gif.es

FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. SELVA I GIRONÈS 67



L'estudi informatiu del traçat del FAV a l'àrea urbana de Girona preveu la realització de 17 km de túnels i rampes i la construcció d'una estació intermodal a la ciutat de Girona. L'Ajuntament de Girona consensua una al·legació per sol·licitar el perllongament dels túnels a l'entrada de la ciutat. El Ministeri de Foment accepta d'introduir algunes de les millores en els projectes d'obra reclamades per la Diputació de Girona i trenta ajuntaments de les comarques de Girona, però continuen les queixes pel desenvolupament de les obres a la Selva. Finalment, l'estudi d'impacte ambiental no inclou les al·legacions de l'Ajuntament de Girona i es fa públic que el projecte constructiu preveu la posada en funcionament de la línia el 2009 però dilata en el temps la construcció de l'estació.

Antecedents | 2004:88, 2005:73

L'eix ferroviari d'alta velocitat entre fronteres Madrid-Saragossa-Barcelona-Montpeller travessa les comarques de Girona abans d'arribar a la frontera francesa. Diversos trams del traçat han generat controvèrsia durant els darrers anys: el pas per la plana de la Selva, un espai que té la funció de connector entre les Guilleries, la serra de Marina i les Gavarres; la connexió amb AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA [7], on confluieix amb el futur FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [74] i la solució al pas per l'àrea urbana de Girona.

L'avantprojecte del traçat del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) a les comarques de Girona va ser aprovat per la Secretaria d'Estat d'Infraestructures el 2001 i preveia que la connexió entre les ciutats de Barcelona i Girona s'havia de completar l'any 2005. Tanmateix, els retards en les obres varen anar endarrerint la data. El 2004, el Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF) adjudicava a diverses empreses la redacció del projecte i el control de les obres de diversos trams de la Selva i el Gironès. A final del mateix any, un grup de trenta ajuntaments, amb el suport del Consell d'Iniciatives Locals pel Medi Ambient (CILMA), l'ens impulsat des de la Diputació de Girona per fomentar el desenvolupament sostenible als municipis de les comarques de Girona, i la Diputació de Girona presentaven una proposta de millora del traçat alternativa a la del Ministeri de Foment. Mentrestant, el projecte definitiu de traçat per l'àrea urbana de Girona (Vilobí d'Onyar-Sant Julià de Ramis) s'endarreria per dificultats amb la composició geològica del subsòl. A final de 2005, però, el Ministeri de Foment va presentar l'estudi informatiu del traçat del FAV al seu pas per Girona i va reiterar el compromís de finalitzar les obres el 2009.

El traçat del FAV al pas per l'àrea urbana de Girona

L'estudi informatiu presentat a final de 2005 preveia que les línies del FAV i del tren convencional entrarien pel sud de la ciutat de Girona en paral·lel i se soterrarien, a l'alçada de l'estació de mercaderies, fins a arribar a la nova estació central, que s'ubicaria entre les places d'Espanya i d'Europa. La nova estació seria intermodal i tindria un nivell per a cada un dels mitjans de transport: el ferroviari, per al FAV i el tren convencional; la terminal d'autobusos, i l'aparcament per a vehicles. A partir d'aquest punt i en direcció nord les dues línies es bifurcarien: el tren convencional aniria soterrat per sota de l'actual viaducte, que seria enderrocat, fins a Pedret, i el FAV seguiria soterrat cap al nord, per sota del parc de la Devesa, en direcció a Sarrià de Ter. El traçat implicaria construir 17 km de túnels i rampes, tindria un cost de 670 MEUR i un termini d'execució, un cop presentat l'estudi d'impacte ambiental i aprovat el projecte constructiu –revist per al primer trimestre de 2007– de dos anys.

El secretari de mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Manel Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), valorava positivament el projecte però va anunciar que demanaria al Ministeri de Foment el soterrament del tren convencional des del mateix punt que el FAV, a l'alçada de l'estació de mercaderies, i no 1 km més endavant, a la zona de Mas Gri, com preveia el projecte, per evitar que cap infraestructura no separés la ciutat.

Pel que fa a la solució per a l'estació, l'estudi contenia un esquema per il·lustrar els criteris d'implantació i de disseny d'un edifici amb dues grans peces: la primera, inclouria l'estació d'autobusos, l'accés als aparcaments i els locals comercials; la segona, un gran vestíbul que donaria pas als accessos dels diferents nivells de les andanes del FAV i del tren convencional i a les dàrsenes dels autobusos. Aquesta solució implicava reordenar un espai de 8,4 ha de superfície i afectar el carrer Rafel Masó i el Parc Central. Finalment, l'execució de l'obra es faria a través de la signatura d'un conveni entre l'Ajuntament de Girona, el Ministeri de Foment i la Generalitat per delimitar les responsabilitats de cada administració en el projecte. El regidor d'urbanisme, Joan Pluma (PSC), assegurava que la intenció de l'Ajuntament era convertir la nova estació en un dels edificis més emblemàtics de la ciutat.

Al nord, el nou projecte preveia allunyar el túnel del tren convencional del Barri Vell, tal com havia sol·licitat l'Ajuntament de Girona, fet que determinava la necessitat d'utilitzar tuneladores en el procés constructiu i un increment del cost del projecte de 70 MEUR. D'altra banda, l'estudi conclou que l'obra s'executaria sense alterar l'aqüífer de Girona, de grans dimensions i amb una capa freàtica situada a poca profunditat, gràcies a la construcció d'un canal d'alimentació que permetria comunicar els aqüífers i evitar l'efecte pantalla dels túnels. Seguint el traçat en direcció nord, el tren convencional tornaria a la superfície a la zona de Pedret, un xic abans del que preveia l'estudi inicial, i, per tant, tallaria l'accés directe a la ciutat a cinc empreses i tres particulars i dificultaria la possible construcció de la variant del barri de Pont Major. A final de gener, els afectats anunciaven la presentació d'al·legacions, i els veïns dels barris de Montjuic, Pedret i Pont Major iniciaven una recollida de firmes per reclamar l'allargament del túnel al seu pas per la zona. L'alcaldessa de Girona, Anna Pagans (PSC), anunciava que l'Ajuntament també presentaria una al·legació en el mateix sentit.

Pel que fa al FAV, l'alcalde de Sarrià de Ter, Nicolás Pichardo (PSC), va afirmar que l'estudi informatiu complia les expectatives del consistori en la mesura que preveia el pas soterrat del traçat pel seu municipi, a excepció d'un petit tram de 400 m, situat al costat de la carretera del club de golf Girona, per on els trens circularien amb trinxeres. Després d'uns metres de

tram en superfície, el traçat del FAV es tornaria a enfonsar 680 m des del sector de Montagut fins al torrent de la Rasa, ja al terme de Sant Julià de Ramis. Amb aquesta solució s'evitava que el FAV travessés les rieres d'en Xuncla i els torrents de Sarrià i la Rasa, cosa que simplificaria les obres de drenatge i reduiria l'afectació del paisatge i les molèsties als veïns de la zona.

L'al·legació de l'Ajuntament de Girona

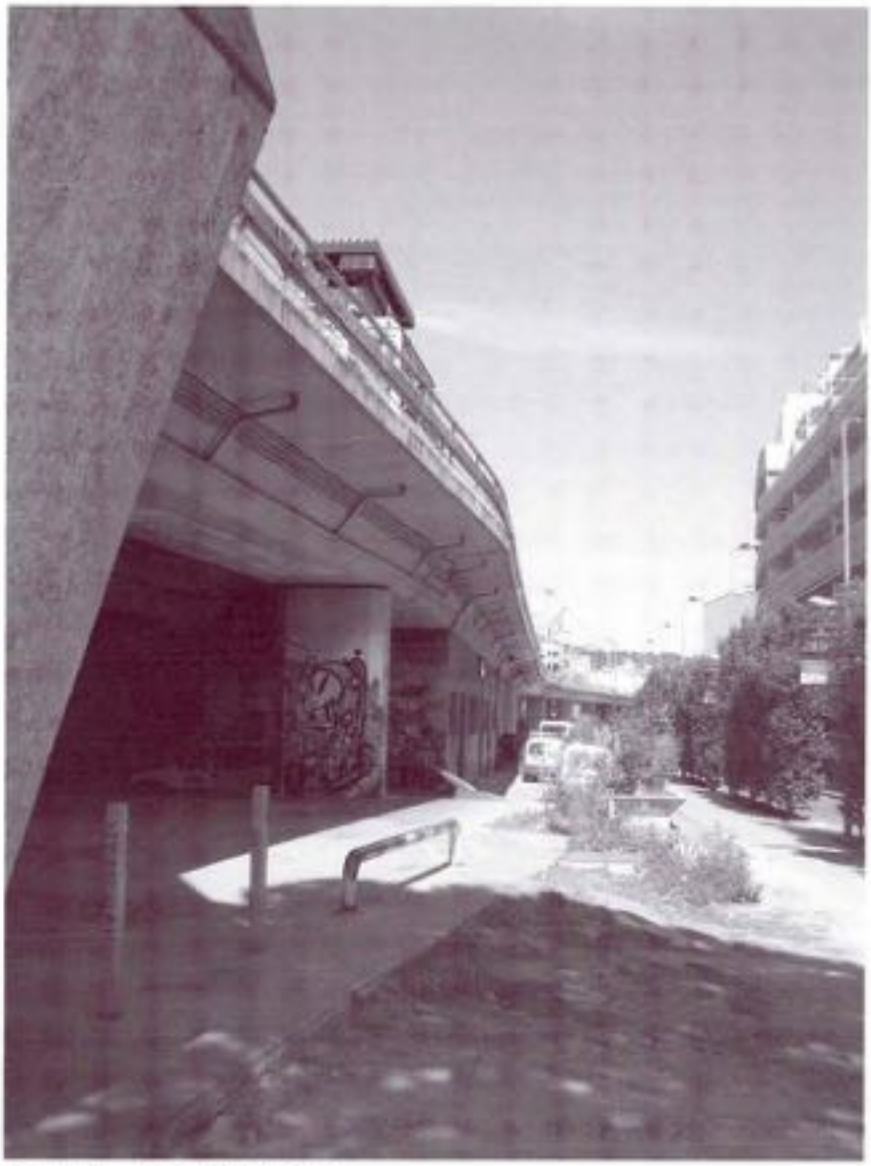
A principi de febrer, tots els grups polítics de l'Ajuntament de Girona, tant del govern tripartit (PSC, Esquerra Republicana de Catalunya, ERC i Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV) com de l'oposició (Convergència i Unió, CiU, i Partit Popular, PP), van consensuar una al·legació conjunta per demanar el perllongament d'1 km dels túnels del FAV a l'entrada de la ciutat. Al sud, la solució pretenia evitar l'expropiació de diverses propietats situades a les zones de Mas Xirgu i Sant Narcís, no afectar la futura connexió est-oest entre Mas Gri i Mas Xirgu i facilitar el trasllat de l'estació de mercaderies. Al nord, la solució pretenia evitar les afectacions als veïns de la zona i possibilitar la construcció futura de la variant de Pont Major. A més a més, el text demanava la reducció de la superfície de l'estació a fi de no afectar el Parc Central i que permetés perllongar el carrer Lorenzana, des de l'Eixample fins al Parc Central. Pel que fa al procés constructiu, el text recomanava que les tuneladores cerquessin un perfil longitudinal tan homogeni com fos possible per al traçat, i que per a això es reduís la rasant entre 3 i 4 m amb la intenció d'eludir les seccions mixtes de graves i terrasses. D'altra banda, l'Ajuntament de Sarrià de Ter i el de Sant Julià de Ramis van presentar una al·legació que sol·licitava el soterrament total del FAV al pas pels dos municipis.

Al març, tots els grups polítics de l'Ajuntament de Salt, tant del govern (CiU i ERC) com de l'oposició (PSC, PP, ICV-Independents per Salt, IPS, i Esquerra Unida i Alternativa, EUiA), van consensuar una al·legació contrària a la variant del FAV per a mercaderies a l'oest del nucli urbà que plantejava el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya [116]. A principi de maig, el grup de CiU al Congrés sol·licitava al Govern de l'Estat que anul·lés la reserva de sòl per fer el traçat d'aquesta línia que afecta els municipis de Salt, Sant Julià de Ramis i Sarrià de Ter, adduint que la seva construcció estrangularia el creixement d'aquests municipis.

El desenvolupament del projecte a la resta del territori

Mentrestant, a la Selva, després de dos anys d'obres, continuaven els problemes. El mes de març, la fundació naturalista Emys d'Estudi i Conservació de l'Herpetofauna i els seus Hàbitats, que treballa en la restauració de la zona humida de la Camparra, a Riudarenes, va denunciar que l'empresa subcontractada per fer el moviment de terres a la zona, Hispànica SA, havia tapat una bassa. Aquest espai, situat a tocar dels estanys de Sils, conté una important població de tortugues d'estany i està inclosa dins la Xarxa Natura 2000. Uns dies més tard, l'alcalde de Riudarenes, Jordi Gironès (Agrupació Independents per Riudarenes, AIR-PSC), atuava les obres del FAV al seu pas pel municipi amb l'objectiu de salvar el paratge, de propietat municipal, i reclamava al Ministeri de Foment que comprés uns terrenys humits pròxims i hi traslladés la fauna. D'altra banda, l'alcalde de Sant Feliu de Buixalleu, Vicenç Domènech (CiU), denunciava que l'empresa que estava executant les obres al seu municipi no havia restituït els camins veïnals malmesos i que l'excessiva durada dels treballs estava paralitzant l'ampliació de l'estació elèctrica del polígon industrial i impedint la implantació de noves empreses.

Al març, trenta pobles de les comarques de Girona van presentar un contenciós administratiu al Ministeri de Foment, després de no haver obtingut resposta al requeriment per a la millora del traçat presentat el juny de 2005, juntament amb la Diputació de Girona, el CILMA i els consells comarcals de l'Alt Empordà, el Pla de l'Estany, el Gironès i la Selva. Finalment, a final de maig, els responsables de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) es van comprometre, després d'una reunió



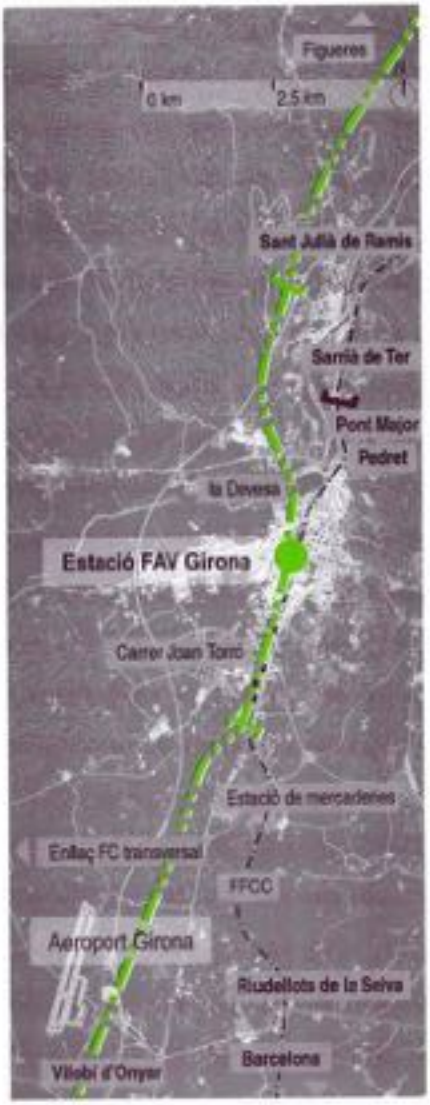
Viaducte del ferrocarril a Girona. Foto: Nestor Cabañas

amb els representats de la Diputació i el CILMA, a introduir algunes de les millores de caràcter mediambiental proposades en els projectes d'obra. A la zona de la Selva, ADIF es va comprometre a construir i allargar diversos viaductes als termes de Sant Feliu de Buixalleu, Massanes, Sils i Vilobí d'Onyar, per facilitar l'accessibilitat dels veïns i garantir la funcionalitat ecològica dels sistemes naturals. Al nord de Girona, l'empresa pública assumia l'alternativa de traçat soterrat del tram Sant Julià de Ramis-Viladamuls –conegut com la variant del Pla de l'Estany–, que implicava substituir els terraplens del projecte inicial per 8 km de túnels i tres viaductes.

Pel que fa a l'estació que compartiran el FAV i el futur ferrocarril transversal de Catalunya a l'Aeroport de Girona-Costa Brava, la Generalitat va criticar que el Pla director de l'aeroport, elaborat per Aeropuertos Españoles y Navegación Aerea (AENA), no delimités una àrea per a la seva ubicació, però un cop aprovat definitivament el document, el 23 de juliol, l'administració catalana va anunciar que el revisaria amb l'objectiu de concretar les reserves urbanístiques per executar el projecte.

Es publica l'estudi d'impacte ambiental i es coneixen els primers detalls del projecte constructiu de l'estació de Girona

Nou mesos després d'haver-se tancat el període d'al·legacions, el 5 de desembre, el Ministeri de Medi Ambient va publicar la declaració d'impacte ambiental del traçat del FAV a l'àrea urbana de Girona. El document no preveia, tal com havia sol·licitat l'Ajuntament de Girona, perllongar els túnels a l'entrada de la ciutat; tant al sud, on s'adduïa la manca de motius ambientals que la justifiquessin, com al nord, a la zona de Pont Major, on s'argumentava la dificultat de l'obra a causa de geologia càrstica del terrenys. A més a més, Foment també desestimava la resta d'al·legacions dels municipis de l'àrea urbana, això és, el soterrament total del FAV al pas pels termes de Sarrià de Ter i Sant Julià de Ramis i la construcció de dos viaductes i un fals túnel per tal de garantir la connectivitat entre les Guilleries i les Gavarres, al terme d'Aiguaviva. Tanmateix, el document contenia dues grans mesures per minimitzar l'impacte ambiental de l'obra: d'una banda, el compromís de restaurar la llera del riu Güell, que es veuria afectada per les obres, i, de l'altra, la instal·lació de pantalles acústiques al llarg del traçat per reduir el soroll a la ciutat. L'alcaldessa de Girona, va anunciar que els tècnics municipals estudiarien la resolució de rebuig de Foment al perllongament dels túnels a l'entrada de la ciutat i que no descartava interposar-hi un contenciós administratiu.



Uns dies més tard, Anna Pagans va avançar que el projecte constructiu –encara en fase de redacció– preveia que el FAV començaria a funcionar el 2009, però sense tenir acabada la nova estació de la ciutat. Segons Pagans, el projecte constructiu tindria tres fases: la primera, implicaria la implementació del FAV i finalitzaria el febrer de 2009; la segona, suposaria la implementació del tren convencional i finalitzaria a final del mateix any, i l'última, sense data, culminaria el projecte amb l'enderroc de l'actual estació i el viaducte, i la posada en funcionament de l'estació. Pagans anunciava, però, que, atesa la complexitat del projecte i la possible repercussió als viatgers, l'Ajuntament exigiria a Foment un calendari detallat del projecte d'execució d'obres.

JVC

Més informació

www.altavelocidad.org
www.eurogir.net
www.fomento.es
www.gencat.net/ptop
www.fundacioemys.com

68 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. ALT EMPORDÀ



El Ministeri de Foment presenta el projecte de traçat del tren convencional per l'oest de Figueres i preveu que comparteixi la futura estació amb el FAV. Paral·lelament, l'Ajuntament de Figueres aprova la revisió del Pla de l'avinguda de la nova estació, però a final d'any la retira per manca de consens. Al juny, el Ministeri de Foment decideix allargar el viaducte del FAV al pas per Pont de Molins, tal com havien demanat l'Ajuntament i la plataforma Veïns de Pont de Molins, i renova el compromís d'inaugurar la línia entre Barcelona i Perpinyà el 2009. Al sud de la comarca, els municipis s'oposen a la solució oest del tram Vilademuls-Borrassà i inicien mobilitzacions.

Antecedents: 2004:91; 2005:74

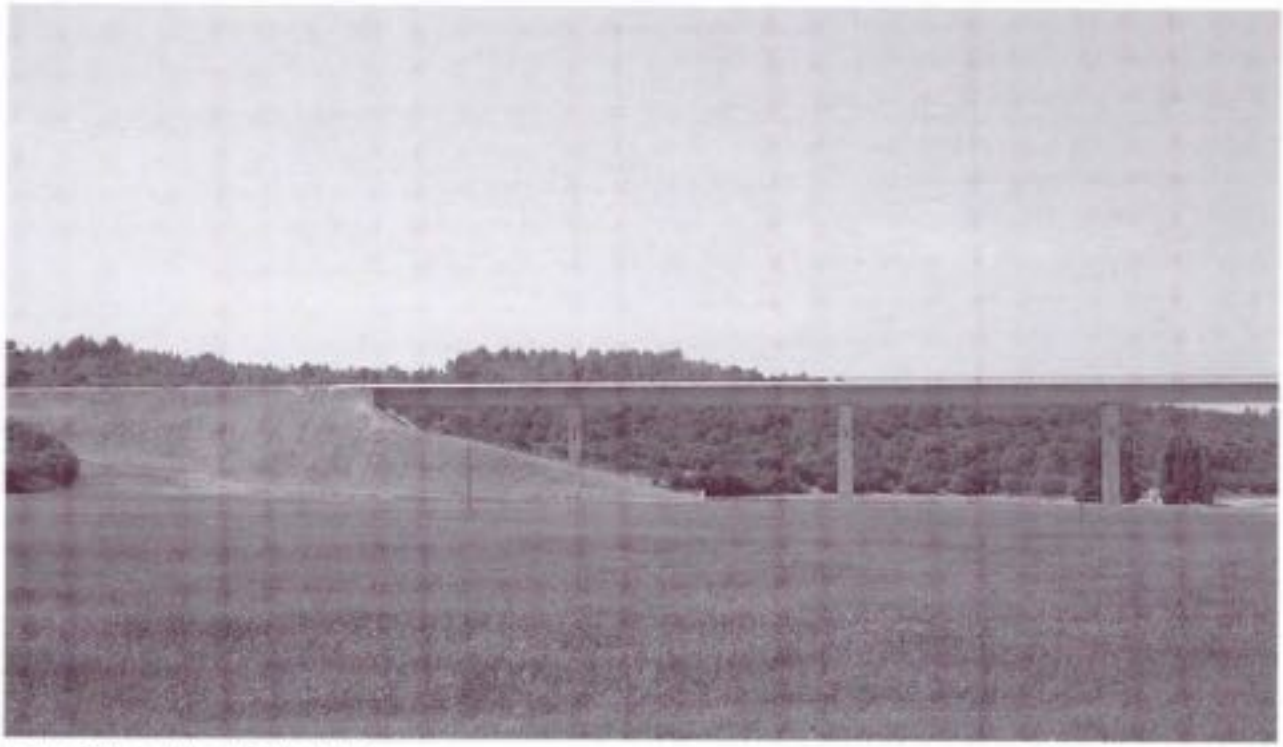
L'eix ferroviari transfronterer del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) Madrid-Saragossa-Barcelona-Montpeller travessa l'Alt Empordà abans d'arribar a la frontera francesa. El traçat es divideix en tres trams: el tram Vilademuls-Borrassà, al sud; el pas per l'àrea urbana de Figueres, que inclou la nova estació intermodal a l'oest de la ciutat, i el tram entre Llers i la Jonquera, que, a través de dos túnels de 8,3 km, travessa la frontera pel coll del Pertús i continua fins a Perpinyà.

A principi de 2005 la societat TP Ferro va començar a signar les actes d'expropiació del tram del FAV entre Llers i la Jonquera, i, el mes de juliol, el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, i el ministre francès de Transports, Equipaments, Turisme i Mar, Dominique Perben, van inaugurar oficialment les obres del primer túnel transpirinenc. Paral·lelament, TP Ferro va anunciar que renunciava a allargar el viaducte sobre el riu Muga al pas pel nucli urbà de Pont de Molins a causa de la composició càrstica del terreny i que optaria per construir-hi un talús. Això va generar les protestes dels veïns i, com a conseqüència, el Ministeri de Foment (MIFO) va encarregar un informe independent a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) per decidir la solució més adient.

Mentrestant, el pas del FAV per l'àrea urbana de Figueres havia impulsat, tot i no tenir l'estudi informatiu aprovat, la redacció per part de l'Ajuntament d'un pla urbanístic per ordenar la zona de la futura estació. Tanmateix, després d'aprovar-lo inicialment l'Ajuntament de Figueres va haver de replantejar-lo a causa de la mobilització de l'Associació d'Afectats Avinguda Nova Estació de Figueres (ASAFANE). Finalment, al sud de la comarca, el tram Vilademuls-Borrassà es trobava en fase de redacció del projecte constructiu.

El Ministeri de Foment aprova el viaducte del FAV al pas per Pont de Molins

A final de gener, el portaveu del grup municipal de Convergència i Unió (CiU) de Pont de Molins, Josep Fuentes, va acusar l'alcalde, Florenci Fernández (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), de no haver convocat encara la comissió de seguiment de les obres del FAV aprovada pel ple municipal l'octubre de 2005. A final d'abril, la plataforma Veïns de Pont de Molins, creada per aconseguir que es mantingués el viaducte inicialment previst al pas del FAV pel municipi, denun-



Viaducte del FAV a l'alçada de Biure. Foto: Moisès Jordi

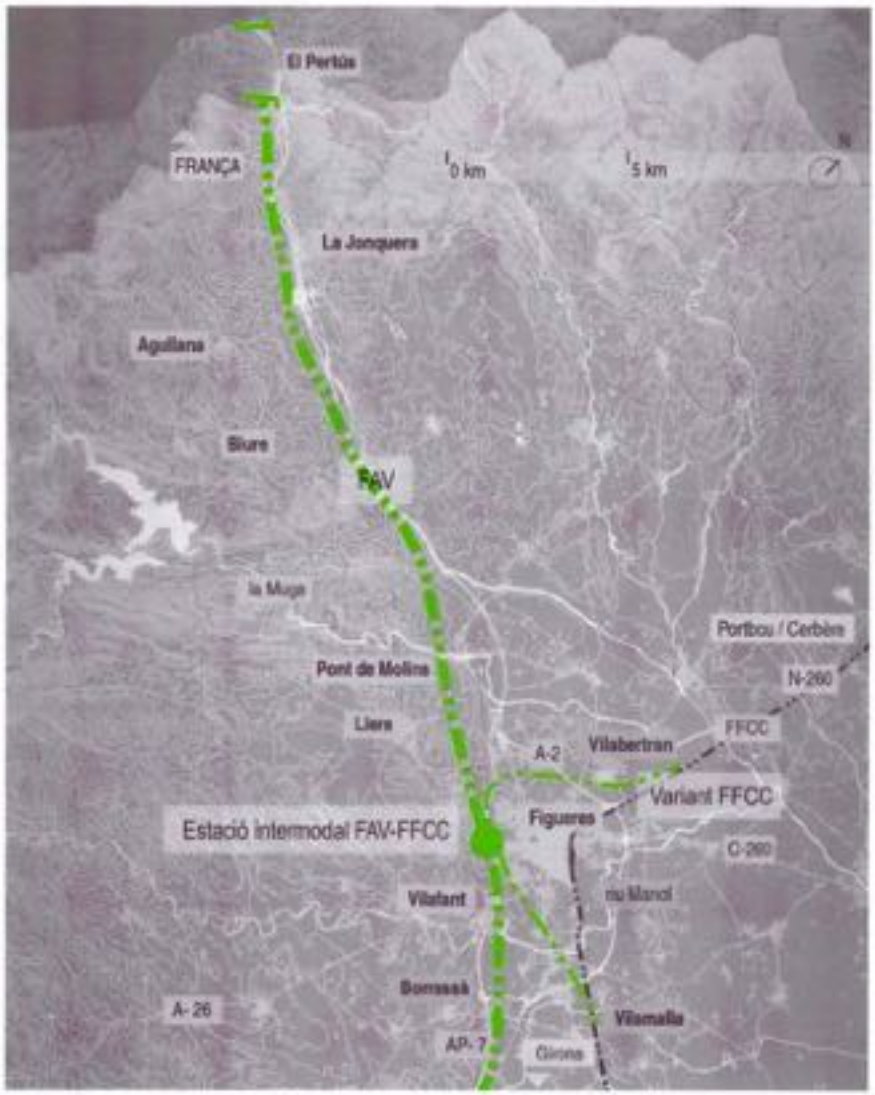
ciava que l'empresa TP Ferro havia canalitzat el riu Muga a través d'uns tubs, per sobre dels quals circulaven els camions, i qüestionava el fet que les obres avancessin a falta de la resolució final sobre el traçat del MIFO.

Al juny, el secretari de mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Manel Nadal (PSC), es compromet a, després d'una reunió amb la plataforma Veïns de Pont de Molins, a demanar al MIFO que fes públic tan aviat com fos possible els resultats de l'informe encarregat a la UPC. Unes setmanes més tard, el Ministeri resolia que el FAV travessés el nucli urbà mitjançant un viaducte de 510 m, amb diverses mesures correctores, entre les quals hi hauria diversos sistemes de reforç i detectors que permetrien corregir qualsevol moviment que hi hagués en el subsòl. La solució es va acollir amb satisfacció al municipi: d'una banda, l'alcalde va anunciar que l'Ajuntament organitzaria una festa al setembre per celebra-ho; de l'altra, la portaveu de la plataforma Veïns de Pont de Molins, Montse Vallès, va manifestar que la plataforma havia assolit el seu objectiu.

El traçat al pas per l'àrea urbana de Figueres

A mitjan mes de març, tècnics del MIFO i de la Generalitat presentaven als ajuntaments de Vilafant i Figueres el projecte de variant del tren convencional a l'oest de la capital emporda nesa. La nova línia, de 13 km, es desviaria de l'actual al terme municipal de Vilamalla, a l'altura del cinturó de ronda, continuaria en direcció oest, superant el riu Manol, a través d'un viaducte de 350 m de llargada, i avançaria cap al nord en trinxera, fins a coincidir, ja al terme de Vilafant, amb la línia del FAV. Des d'aquest punt, totes dues transcorrerien paral·leles durant 3 km fins al Puiggrau, on es construiria la nova estació intermodal del FAV i el tren convencional. Posteriorment les dues línies es bifurcarien: d'una banda, el FAV seguiria cap al nord fins a la Jonquera; de l'altra, el tren convencional giraria cap a l'est i es dirigiria cap a la zona de les hortes de Vilabertran fins a enllaçar amb la via actual. La nova línia no tenia calendari previst però Foment va apuntar que s'establiria un cop finalitzades les obres del FAV.

L'alcalde de Figueres, Joan Armangué, va destacar que el projecte confirmava definitivament la variant oest del tren convencional i que la nova estació intermodal seria equiparable, quant a dimensió, a les que hi ha a les capitals de província. L'alcalde de



Vilafant, Pauli Fernández (CiU), va criticar el projecte assegurant que no incloïa cap dels plantejaments que havien fet l'Ajuntament per millorar el traçat, com ara el soterrament al seu pas pel nucli urbà del municipi.

A final de setembre es feia públic un conveni entre la Generalitat i el MIFO per desenvolupar trenta-una actuacions de millora de la xarxa de ferrocarril a Catalunya que incloïa el trasllat de la línia de tren convencional a l'oest de Figueres abans de 2012 i en calculava el cost en 120 MEUR. Joan Armangué va afirmar que una bona part del finançament de les obres es podria obtenir de les plusvàlues generades per l'alliberament de terrenys del traçat actual pel centre de la ciutat.

Mentrestant, l'Ajuntament de Figueres presentava la revisió del PLA DE TRANSFORMACIÓ URBANA DE L'AVINGUDA DE LA NOVA ESTACIÓ (FIGUERES) [186]). Les característiques del nou projecte eren una reducció de l'àmbit d'actuació de 105.000 m² a 76.990 m² i, quant al nombre d'habitatges, de 902 a 744. Malgrat això, l'associació de veïns afectats, ASAFANE, va demanar-ne la retirada al·legant que aquest no resolia dos aspectes bàsics: la ubicació de l'estació, pendent del projecte final del MIFO; i la construcció de la part de l'avinguda que afecta el terme de Vilafant. A final d'any, l'Ajuntament va decidir retirar el pla per manca de consens i seguir negociant individualment amb els propietaris

El túnel del Pertús i l'enllaç transfronterer amb França

Al maig, es coneixia la notícia que un grup de veïns del Pertús havien presentat una denúncia contra TP Ferro al tribunal de Montpeller pels sorolls de les obres de construcció del túnel del costat situat a l'Estat espanyol. Albert Chiscano, president de l'associació de defensa dels veïns afectats, va exposar que en començar les obres nombrosos veïns havien sentit tremolors i sorolls, i que a mesura que havien anat avançant aquests havien estat substituïts



Pont del FAV sobre el riu Muga al pas per Pont de Molins. Autor: Juli Valdunciel

pels de les vagonetes que transporten el material i el personal. L'alcaldessa del Pertús, Michelle Ver-Nibet, assegurava que havia comunicat el problema als responsables de TP Ferro però la companyia li havia assegurat que no havien previst aquests impactes en els estudis previs i que es comprometien a evitar que el problema es reproduís un cop es posés en funcionament la línia.

Al juny es coneixia la notícia que les obres del tram transfronterer del FAV entre Figueres i Perpinyà s'havien desenvolupat en un 45%, especialment a la banda empordanesa, on la construcció de passos superiors i inferiors i falsos túnels estava gairebé enllestida, i la tuneladora del túnel del Pertús havia avançat 3,4 km. Unes setmanes més tard, la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, i el seu homòleg francès de Transports, Dominique Perben, van anunciar en una roda de premsa conjunta a París el compromís dels seus respectius governs perquè la línia internacional del FAV Perpinyà-Figueres entrés en servei el 2009. A més a més, el ministre francès va explicar que el seu Executiu començaria la construcció del tram del FAV entre Montpeller i Perpinyà el 2015 i que, mentrestant, invertiria 150 MEUR en la millora de la línia convencional, fet que permetria implantar, a partir de 2010, un nou servei que cobriria el trajecte entre París i Barcelona en cinc hores.

A l'octubre, el diari *L'Indépendant* de Perpinyà publicava les conclusions de l'estudi titulat *Efectes de la mobilitat de l'AVE Perpinyà-Barcelona*, realitzat per dos investigadors del Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) en el marc del projecte Interreg-III-A "Avaluació de l'impacte socioeconòmic del tren d'alta velocitat en l'espai transfronterer". L'estudi apuntava que si bé un 42% dels enquestats manifestaven no haver viatjat a Barcelona en els últims dos anys, un 95% afirmaven que hi anirien un cop posat en funcionament el FAV si el preu del bitllet era econòmic. Segons els autors, això demostrava que un cop inaugurada la línia Barcelona-Perpinyà, Perpinyà patiria una progressiva pèrdua de capacitat d'atracció comercial i turística en favor de la ciutat comtal.

El conflicte en el tram Vilademuls-Borrassà

A final de maig, els responsables de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) es van comprometre a introduir algunes de les millores de caràcter mediambiental en els projectes d'obra proposades pel Consell d'Iniciatives Locals pel Medi Ambient (CILMA, l'ens impulsat per la Diputació de Girona per fomentar el desenvolupament sostenible als municipis de les comarques de Girona) a la plana de la Selva i en el tram Sant Julià de Ramis-Vilademuls. Per contra, l'ADIF no va acceptar la proposta de fer un corredor únic FAV-autopista AP-7 (AUTOPISTA AP-7 A LES COMARQUES DE GIRONA [11]) al pas pel municipi de Bàscara i d'excavar un túnel entre els municipis de Pontós i Garrigàs per salvar els encreuaments entre l'N-II i l'AP-7 i reduir l'impacte ambiental. L'alcalde de Bàscara, Lluis Lloret (CiU), va criticar la solució del MIFO i va argumentar que en els tres anys que tardarien a fer-se les obres es podia modificar el traçat sense problemes.

A principi de juliol, els ajuntaments de Vilademuls, Bàscara, Pontós, Garrigàs i Borrassà presentaven a la Subdelegació del Govern a Girona un requeriment dirigit al Ministeri de Foment perquè estudiés la solució del corredor únic d'infraestructures al pas pels seus municipis. Paral·lelament, la plataforma Defensem el Territori, de Bàscara, tallava la carretera N-II al seu pas pel municipi durant un quart d'hora per fer un acte de protesta que va congregar setanta persones i els alcaldes dels municipis afectats i que va acabar amb la lectura d'un manifest, per part de l'actor Lluis Homar, de suport al canvi del traçat.

A principi d'octubre, Manel Nadal va comunicar als cinc alcaldes afectats que el canvi de traçat que reclamaven era molt difícil de realitzar perquè el projecte constructiu ja s'havia tret a subhasta, i per això els suggeria la possibilitat de negociar millores puntuals en el projecte. Els alcaldes varen ressaltar l'elevat impacte ambiental del projecte i van anunciar que presentarien un recurs contenciós administratiu per aturar-lo si Foment no s'avenia a negociar de manera imminent. Al desembre, el Ministeri de Foment publicava la llista d'afectats per les expropiacions del tram entre Vilademuls i Pontós, però els alcaldes de la zona van fer una crida, mitjançant reunions informatives i l'enviament de cartes, perquè els veïns afectats no donessin cap pas que pogués afectar l'estratègia dels consistoris per modificar el traçat.

JVC

Més informació

www.altavelocidad.org
www.asafanc.blocat.com
www.eurotgv.net
www.figueresciutat.com
www.fomento.es
www.gencat.net/ptop
www.pontdemolins.com
www.salvem-emporda.org
www.vialibre-ffe.com

FERROCARRIL DE RODALIES 69



L'any 2006 està marcat pel gran nombre d'incidències patides per la xarxa de rodalies de Barcelona, que ocasiona nombroses queixes i reestructuracions en els àmbits responsables. La Generalitat es mobilitza per demanar inversions tant a Renfe com al Ministeri de Foment. D'altra banda, des del Congrés dels Diputats es duen a terme accions per accelerar els tràmits per al traspàs de les competències dels trens de rodalies a Catalunya, establert per l'Estatut.

Antecedents: 2003:62; 2004:92; 2005:75

El ferrocarril de rodalies a Catalunya comprèn el servei comercial de Renfe Operadora i de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), que efectua trajectes curts que comuniquen Barcelona amb la seva àrea metropolitana. Amb una freqüència similar a la del metro, els serveis de rodalies de Renfe de l'àrea de Barcelona avancen per una xarxa composta per sis línies: C1 (l'Hospitalet-Mataró/Maçanet), C2 (St. Vicenç de Calders/Vilanova-Maçanet), C3 (l'Hospitalet-Vic), C4 (St. Vicenç de Calders/Vilafranca-Manresa), C7 (l'Hospitalet-Cerdanyola Universitat/Martorell) i C10 (Barcelona-aeroport). L'any 2005, els ingressos per venda de títols per aquests serveis va assolir un 7,8% de la xifra total de negocis de Renfe Operadora.

Durant el 2005, Renfe Operadora va publicar el seu Pla estratègic 2005-2009, que preveia invertir 5.500 MEUR durant els propers cinc anys, principalment a les línies de negoci de rodalies i regionals, per tal de pal·liar el dèficit d'inversions en aquest sector.

A final d'any, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va presentar el nou PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) 2006-2026 [116], que suposava una aposta prioritària pel ferrocarril.

El nombre d'usuaris de Rodalies assoleix una xifra rècord

A final d'abril de 2006, Renfe va publicar un estudi segons el qual, durant l'any 2005, Rodalies de Renfe havia registrat un creixement del 6,6% respecte del 2004, amb la qual cosa assolia la xifra rècord de 408.000 passatgers per dia laborable. Aquestes xifres xocaven amb l'increment de queixes dels usuaris, que s'havien multiplicat durant el 2005 i que feien referència a la disminució de la qualitat del servei, atribuïda a les vagues encobertes, la falta de material i les obres del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [61].

Malgrat tot, el novembre de 2006, la saturació del servei de Rodalies començava a passar factura: les dades sobre l'evolució del transport públic metropolità fins al 31 d'agost senyalaven que era l'únic mitjà de transport col·lectiu que no guanyava passatgers. Les anàlisis dels responsables dels transports apuntaven la manca de capacitat (la xarxa i les estacions eren les mateixes que feia quinze anys) com el factor responsable d'aquest estancament. Segons un estudi de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), entre 1992 i 2004 el servei de Rodalies va augmentar un 3% la capacitat, mentre que la xifra de viatgers gairebé es va doblar (creixement acumulat d'un 82%).

El Pla estratègic de Renfe 2005-2009 preveu millores

El Pla estratègic de Renfe 2005-2009 preveia, per a Rodalies i mitjana distància, trens més nous, línies més ràpides, més freqüència de pas i més connexions. A Rodalies, el pla per modernitzar la flota de material rodant preveia l'adquisició de dos-cents vuitanta trens Civia.

El pla també preveia reconvertir la xarxa de Rodalies per oferir més serveis i fer la xarxa més eficient, posant en marxa els enllaços directes costa-costa i interior-interior. A l'interior de Barcelona, l'arribada del FAV alliberaria part de les línies que travessaven la ciutat i que estaven molt saturades. Aquest alliberament dels túnels ferroviaris i la millora del sistema de senyals permetria augmentar la freqüència amb dos trens més per hora a les línies actuals, la qual cosa permetria un increment del 50% del servei.

Víctor Morlán, secretari d'Estat d'Infraestructures i Planificació, va explicar a l'abril que el Ministeri de Foment (MIFO) havia encarregat un estudi sobre el servei de Rodalies a Barcelona per dur-hi a terme una reforma integral de les línies. Aquest informe havia d'estar enllestit a final de 2006.

Al novembre, la Generalitat va enviar al MIFO una proposta per superar el col·lapse, a curt i a mitjà termini, que preveia invertir 800 MEUR en nous trens i en millores de la infraestructura. La capacitat i el nivell del servei creixerien així un 35%, segons Manel Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), secretari de Mobilitat. Per a una segona fase a quinze anys vista, el DPTOP va elaborar un pla de construcció de noves vies que suposava una inversió de 5.200 MEUR més. Aquestes obres permetrien doblar el nombre de viatgers transportats, que passarien dels 160 milions del 2004 als 320 el 2020, i s'assoliria una millora del servei d'un 60% més. El MIFO es va comprometre a estudiar-la per incorporar-la al pla de Rodalies de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) que elaborava des de principi d'any.

Augmenten les incidències i les queixes dels usuaris

Al març, Renfe reconeixia que les queixes dels usuaris havien augmentat des de l'inici de les obres del FAV AL BAIX LLOBREGAT [65]. De totes maneres, segons l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF), encarregat de les obres, quan va ser el moment ja s'havia anunciat que les obres implicarien retards d'uns deu minuts en el trànsit dels trens. Tot i així, els usuaris afirmaven que els retards solien ser superiors.

Part dels problemes es devien al fet que ara hi havia menys vies per on circular, ja que algunes havien quedat inutilitzades per les obres del FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANI [71]. A banda dels problemes tècnics, al març es van afegir problemes derivats de la plantada de maquinistes, que es van traduir en retards. Segons Renfe, aquest fet fa provocar que circulessin el 5% menys de trens de Rodalies.

Com a conseqüència de tots aquests problemes, la PTP, l'Organització de Consu-



Ferrocarril de rodalies al seu pas per Badalona. Foto: Àlex Tarroja

midors i Usuaris de Catalunya (OCUC) i Comissions Obreres (CC.OO.) van lliurar a la Delegació del Govern de l'Estat a Barcelona deu mil signatures, recollides des de l'abril de 2005 fins al març de 2006. Reclamaven a Renfe accions immediates i a mitjà termini per adequar les Rodalies a la demanada. La seva proposta consistia a destinar 1.000 MEUR a la infraestructura i 500 MEUR a la compra de cent nous trens. Renfe va respondre dient que ja hi havia en marxa un pla de millores que incloia la compra de dos-cents vuitanta trens per a la xarxa de Rodalies de l'Estat (al març, cent setanta-tres trens ja estaven adjudicats o contractats), una bona part dels quals es destinaria a Barcelona.

Tot i així, al març, el president de Renfe, José Salgueiro, i el diputat d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), Joan Herrera, van acordar la incorporació de nous trens, que en un principi estaven destinats a Madrid, per millorar el servei de Rodalies a Barcelona, sense retirar les unitats de la sèrie 440, que en aquell moment estaven en servei. D'aquesta manera, la major part de les dotze primeres unitats Civia que Renfe rebria al juny entrarien en servei a Barcelona al setembre. Al juny, Salgueiro va presentar els dos primers trens Civia dels vuitanta que destinaria a Barcelona fins al 2012 i va anunciar que l'entrada en servei de la resta de convois suposaria un augment de l'oferta del 28% fins al 2009 i del 41% el 2012.

La PTP, que encara no havia rebut resposta a les signatures, va anunciar que al setembre difondria un llibre blanc del servei i al juliol va iniciar una campanya per recollir queixes dels usuaris de Renfe a Catalunya. Per la seva banda, Convergència i Unió (CiU) promovia la recepció de protestes, i la Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya (CONFAVC) va sol·licitar al Síndic de Greuges que intervingués en defensa dels ciutadans.

Al juliol, Renfe va anunciar que els trens de Rodalies incorporarien un sistema d'informació als usuaris sobre incidències del servei. A més, va anunciar que a final de mes entrarien en servei quatre noves unitats, i quatre més ho farien abans de finalitzar l'any, augmentant així en cinc mil places cada hora l'oferta de tota la xarxa en hores punta, un 20% de l'oferta d'aleshores.

Entre setembre i octubre, Rodalies va acumular fins a vint-i-dues incidències, quatre atribuïbles a Renfe i la resta vinculades a les infraestructures de l'ADIF. Aquest fet va provocar que el president de la CONFAVC, Joan Martínez, demanés a Renfe i l'ADIF indemnitzacions per als usuaris que patien els retards i que el Síndic de Greuges decidís actuar d'ofici. A mitjan mes de novembre la xarxa de Rodalies ja havia registrat cinquanta-una incidències (onze imputables a Renfe) en els últims dos mesos i Renfe admetia que havien perjudicat mig milió d'usuaris.

Com a conseqüència de totes aquestes incidències, i després que els usuaris forcessin les portes i saltessin a les vies durant una avaria, la Generalitat va exigir canvis en la direcció ferroviària a Catalunya. Magdalena Álvarez, ministra de Foment (Partido Socialista Obrero Español, PSOE), va destituir el director de Rodalies, Josep Manau, i el va substituir per Miguel Ángel Remacha. Alhora va declarar que crearia una futura autoritat ferroviària que aglutinaria la direcció de Rodalies amb la coordinació de les obres ferroviàries. A més, va anunciar que crearia "una unitat" dedicada exclusivament a informar els viatgers.

D'altra banda, el Departament de Treball i Indústria (DTI) va anunciar un expedient a Renfe per les reiterades incidències, i el DPTOP va encarregar a l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) l'elaboració d'un informe per quantificar l'impacte en l'economia catalana dels constants retards.

La Cambra de Comerç de Barcelona també es va afegir a les crítiques contra Renfe.

A mitjan mes de novembre, Remacha va detallar un pla d'actuacions urgents (PAU) per minimitzar les futures incidències i recuperar la confiança dels clients. A més, Álvarez va anunciar una partida de 48 MEUR per reformar vies, per fenes d'electrificació i senyalització i per afegir trenta-cinc persones més a les unitats de control de circulació i de manteniment d'infraestructures, i va avançar 220 MEUR per adquirir nous trens, de manera que a final de 2007 tots els trens haguessin doblat la capacitat en les hores punta.

A final de novembre ja es notaven les accions de millora d'informació als usuaris. Tot i així, representants de CC.OO. van lliurar a Manel Nadal, secretari per la Mobilitat, un document amb disset propostes per solucionar els problemes de Rodalies.

Es restableix la connexió directa de Barcelona amb l'aeroport

La supressió el desembre de 2005 del servei directe a l'aeroport (ofert per la línia C-1) i el restabliment d'aquest servei mitjançant una connexió indirecta que fa servir la C-2 fins al Prat i una llançadora per al recorregut final fins al baixador de l'aeroport del Prat són fets que van provocar que l'any 2006 s'iniciés amb una queixa generalitzada pel fet que un recorregut, que requeria uns quinze minuts, s'hagués fet amb el doble de temps.

Al febrer, Salgueiro va presentar una solució temporal per respondre a les queixes dels usuaris i treballadors de l'aeroport, que consistia a habilitar l'estació de França per establir un enllaç directe i cobrir la demanda almenys fins al 2007. Aquesta alternativa, que requeria unes reformes a les vies per no pertorbar la resta del tràfic i que ja l'havia suggerit CC.OO. l'any 2003, es va aplicar a final de juliol. Els responsables de Rodalies a Barcelona van reconèixer que la supressió del tren directe cap a l'aeroport havia significat una reducció del 40% del nombre de viatgers

Tràmits per al traspàs de les competències dels trens

Al setembre, Manel Nadal va anunciar que l'assumpció del servei de Rodalies per part de la Generalitat es faria mitjançant una nova empresa ferroviària formada per FGC, Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) i l'ATM. La futura empresa podria admetre Renfe i fins i tot capital privat. Un cop assumides les Rodalies, el Govern de Catalunya hauria de treure a concurs la seva explotació.

A l'octubre, el Congrés dels Diputats va aprovar una moció presentada per Herrera perquè s'iniciessin els tràmits necessaris per traspassar a la Generalitat la gestió dels serveis de transport de viatgers amb origen i destí a Catalunya, tal com establia l'Estatut d'Autonomia de Catalunya [59]. Tots els grups van votar-hi a favor, excepte Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), que es va abstenir.

Al novembre, Manel Nadal va quantificar en uns 800 MEUR la injecció econòmica necessària, en un termini de dos anys, perquè Rodalies funcionés amb eficiència. A final de mes, el Congrés dels Diputats va aprovar per unanimitat una moció de CiU en què s'instava el Govern de l'Estat a fer efectiu el traspàs.

Foment i DPTOP acorden un pla d'inversions i un calendari per millorar la xarxa ferroviària

Al juny, el DPTOP demanava una inversió de 6.000 MEUR fins al 2020 en projectes previstos en el PITC. Al setembre, Álvarez i Joaquim Nadal (PSC, conseller del DPTOP) es van comprometre a iniciar obres o licitacions corresponents a trenta-una actuacions prioritàries per al període 2006-2012. Així es planificava conjuntament la programació de Foment i la Generalitat, recollida en el Pla estratègic d'infraestructures i transport (PEIT) [2005:129] de Foment i en el PITC.

Concretament, l'acord comprometia Foment a invertir 2.363 MEUR (dels 6.000 demanats) durant el període 2006-2012, xifra a la qual el Govern aportaria 1.202 MEUR més. Amb aquests diners, la xarxa de Rodalies de Barcelona rebria un inversió de 1.444 MEUR fins al 2012.

Perspectives de futur

Al setembre, Joaquim Nadal va reconèixer que possiblement la futura línia de Rodalies que enllaçaria Cornellà amb Castelldefels i que es convertiria en el metro del Baix Llobregat no estaria acabada el 2012, però estaria en marxa perquè les obres podien començar el 2009 o el 2012.

MSB

Més informació

www.renfe.es
www.laptp.org
www.gencat.net

70 FERROCARRIL RODALIES. METRO DEL VALLÈS (TERRASSA)



El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) presenta l'estudi del perllongament dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) a Terrassa per tal de millorar les connexions amb transport públic entre Terrassa, el Vallès Occidental i l'àrea metropolitana de Barcelona i també els desplaçaments dins el mateix municipi, a fi de donar servei al doble de persones per dia. El projecte inicial ha sofert diverses modificacions per tal de millorar la seguretat de l'obra i es preveu que la línia entri en funcionament a començament de 2010. La inversió total del conjunt de l'obra és de 321 MEUR.

El Pla director d'infraestructures 2001-2010 (PDI), aprovat per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i la Generalitat l'any 2002, exposava una sèrie d'actuacions en infraestructura de transport públic a l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona per la millora i modernització de les infraestructures, l'ampliació de la xarxa i la creació de nous intercanviadors.

El 16 d'octubre de 2003, Felip Puig, aleshores conseller de Política Territorial i Obres Públiques, va presidir l'acte d'inici de la primera fase de les obres del perllongament del Metro del Vallès a Terrassa que projectava tres noves estacions des de l'actual situada al centre de la ciutat fins al nord al barri de Can Roca. Amb aquesta fase començava la construcció de l'estació d'UPC-Vallparadís, les actuacions preliminars a la de Can Roca i s'adjudicaven les excavacions arqueològiques a la zona de la futura estació de Vallparadís, catalogada com a bé cultural d'interès nacional (BCIN) per l'existència de restes paleontològiques d'importància.

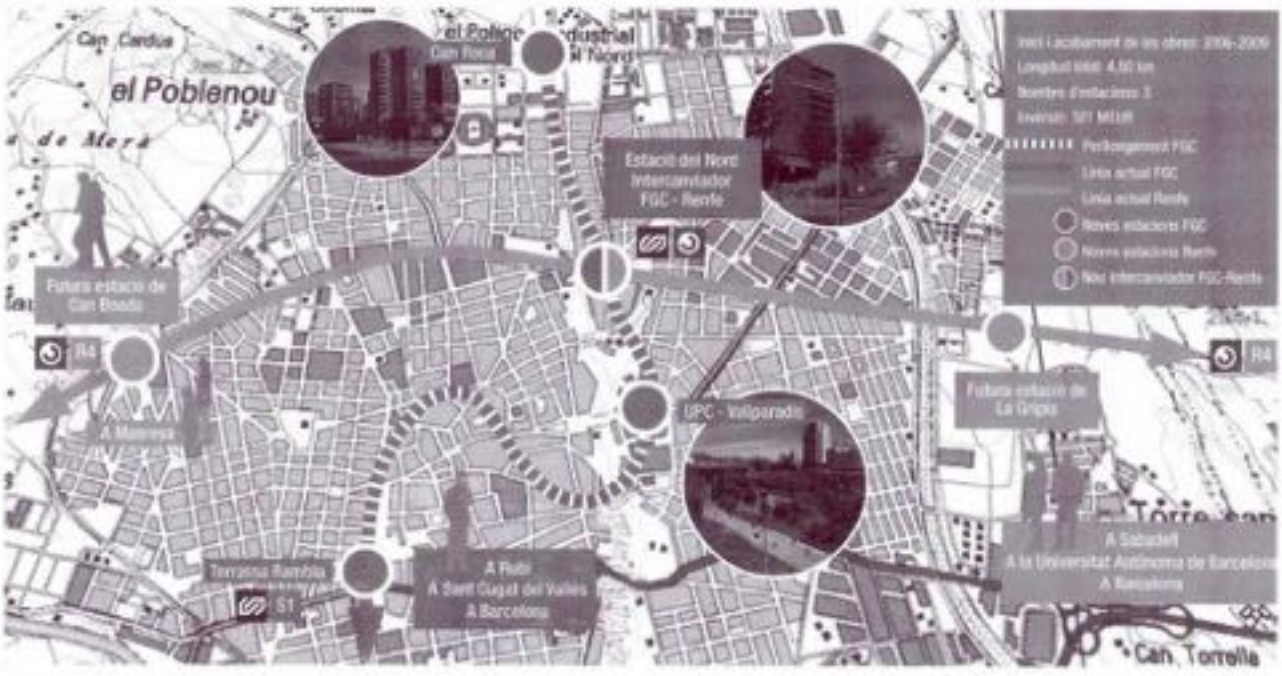
Amb el canvi en el Govern de la Generalitat, el gener de 2005 el secretari per a la mobilitat del DPTOP, Manel Nadal, anunciava canvis constructius i de traçat, ja que segons el director de Ports i Transports de la Generalitat, Jordi Julià, s'havien trobat unes condicions hidrològiques al subsòl no detectades en el projecte inicial.

El projecte actualitzat i el procés participatiu

El 15 de desembre del 2005 sortia a exposició pública el projecte de traçat actualitzat i l'estudi d'impacte ambiental del perllongament d'FGC a Terrassa. S'iniciava el període d'al·legacions, el qual va ser ampliat fins al 8 de febrer de 2006 després de reivindicacions per part de les associacions.

Tant entitats com ciutadans van presentar diverses al·legacions referents a mesures de seguretat en les edificacions i els túnels i també un canvi de recorregut del tram pel centre de la ciutat, i el consistori va remarcar la necessitat de tenir en compte la urbanització i els serveis associats a la línia i a les estacions.

El DPTOP, l'Ajuntament de Terrassa i diferents associacions ciutadanes[1] afectades pel perllongament, van constituir una comissió de seguiment per tal d'anar avaluant el desenvolupament dels treballs. Amb l'objectiu d'informar, a final de març Manel Nadal i l'alcalde de Terrassa, Pere Navarro, van presentar els principals eixos i canvis en el projecte. Un mes més tard l'alcalde acompanyat aquest cop per Esteve Tomàs, director general de Ports i Transports, posaven en funcionament un nou punt d'atenció al ciutadà (PAC) que substituïa l'existent per mitjà del qual s'informava sobre les obres i el projecte i on l'exposició "Un metro per Terrassa" mostrava els elements més significatius del perllongament d'FGC.



Mapa del futur perllongament dels FGC a Terrassa. Foto: Departament de Política Territorial i Obres Públiques

El projecte inicial plantejava l'obra en una primera fase des de la nova estació UPC-Vallparadís fins a la rambla d'Egara en mina i en una segona fase des de l'estació de Can Roca fins a Vallparadís amb tuneladora, on se situaria el pou d'extracció de la tuneladora. El nou projecte canviava l'execució de l'obra en una única etapa i la construcció d'un doble túnel de via única amb tuneladora en tot el tram, fet que presentava menys afectacions en superfície, millores constructives i una major seguretat de l'obra. Així, el traçat es va veure modificat, es guanyava profunditat, es realitzava un radi de corba més ampli en el tram del centre de la ciutat i es proposava un traçat més rectilini en el tram central. Les tres noves estacions projectades en els treballs inicials es mantenien: una a l'UPC-Vallparadís amb un aparcament de 293 places en un edifici annex, una altra amb funció d'intercanviador amb la línia C4 de RENFE i una darrera al barri de Can Roca, zona de futur creixement de la ciutat. Totes es construirien en sistema de mina o a cel obert.

Davant de les nombroses demandes veïnals emmarcades en el context de L'ESPONDRAMENT AL CARRIL [2005-99], es va adjudicar un pla d'inspecció dels edificis de la zona d'influència a una empresa externa per valor d'1 MEUR. D'aquesta manera es volia obtenir un informe de l'estat dels edificis, locals comercials i aparcaments previ a les obres, a fi de poder detectar qualsevol afectació posterior. D'altra banda, s'adjudicava un pla d'auscultació per un total de 5,2 MEUR amb la finalitat de proporcionar els controls i mesures necessaris durant l'obra.

La redacció del nou projecte, les troballes arqueològiques i les demandes veïnals van modificar el calendari de l'obra. A final d'any, les estacions d'UPC-Vallparadís i Can Roca es trobaven en fase d'execució i també les excavacions arqueològiques i paleontològiques a la zona de la futura estació d'UPC-Vallparadís. Es preveia que a principi de l'any 2007 s'iniciarien les obres i les inspeccions prèvies en els edificis afectats pel traçat i també el pla d'auscultació, i la urbanització del parc de Vallparadís seria possible el primer semestre de 2007. La finalització de les obres es preveia per al quart trimestre de 2009 i l'entrada en circulació dels trens per a l'any 2010.

Millores i ampliació de la xarxa dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Paral·lelament a aquest projecte, Joan Torres, president d'FGC, anunciava la millora de les instal·lacions tant de la línia Barcelona-Vallès com de la línia Barcelona-Baix Llobregat/Anoia amb el servei de cobertura *wi-fi* per a l'any 2006 i amb l'obligació de validar el bitllet a la sortida de certes estacions per a evitar així el frau. També va anunciar el projecte que elaborava l'ATM d'ampliació de l'estació de plaça Catalunya amb una cua de maniobres que reduiria 30 segons la freqüència de pas dels trens i que, alhora, serviria per a la futura línia que preveu el PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA 2006-2026 [116] entre Barcelona i el Vallès per Collserola.

El mes de juliol de 2006 va sortir a informació pública el projecte del perllongament d'FGC a Sabadell que preveu l'execució de tres noves estacions dins el municipi. La plataforma Sabadell Cruïlla va realitzar un estudi alternatiu que proposava, entre altres canvis, la bifurcació de la línia S2 a l'actual estació de Sabadell-estació amb un ramal cap al nord de la ciutat fins al barri de Ca n'Oriac i amb la possibilitat del perllongament fins a Castellar del Vallès i un altre ramal cap al barri de Torre-romeu, creuant el riu Ripoll, amb què es deixava oberta una futura connexió amb el Vallès Oriental.

MBE

Més informació

www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/actuacions/departament/public/metro/valles/terrassa.jsp
www.fgc.cat
www.sabadellcruilla.org
www.terrassa.cat/laciutat/obres/fgc/index.htm

1 Les associacions de veïns que formaven part de la comissió de seguiment eren: Centre, Vallparadís, Sant Pere, Antic Poble de Sant Pere, Poble Nou-Zona Esportiva, Can Roca, Cementiri Vell i Pla del Bonaire.

71 FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANI



Malgrat que el Pla estratègic d'infraestructures i transports (PEIT) aprovat l'any 2005 no inclou la connexió entre Barcelona i València amb una línia de ferrocarril d'alta velocitat (FAV) d'ample europeu, els governs i els teixits empresarials català i valencià continuen demanant-ne la construcció. A mitjan abril, però, la Comissió Europea informa que aquest eix no és prioritari per a la Unió Europea (UE) i que el finançament per a construir-lo s'haurà d'esperar com a mínim fins a l'any 2010. Paral·lelament, avancen els tràmits per a connectar el corredor amb el FAV Madrid-Barcelona a l'altura de l'estació de la Secuita: el Ministeri de Foment (MITO) licita els trams pendents i aborda el canvi de traçat a Reus per acostar el tren a l'aeroport. En aquest municipi i a Vila-seca, es denuncia un possible cas de tràfic d'influències en el canvi de traçat a l'altura del Mas Calvó.

Antecedents: 2003:63; 2004:94; 2005:77

L'any 2005 el Ministeri de Foment (MITO) va aprovar el PLA ESTRATÈGIC D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORTS (PEIT) [2005:129] amb un horitzó d'aplicació que s'estenia fins al 2020. El pla preveia la construcció d'eixos ferroviaris d'alta velocitat de quatre vies entre València i Castelló i entre Tarragona i Barcelona. D'altra banda, però, s'hi descartava la connexió d'alta velocitat entre Castelló i Tarragona abans de 2020, amb la qual cosa no es feia cas a les demandes dels governs i del teixit empresarial català i valencià, partidaris de la consolidació en el corredor mediterrani d'un eix d'alta velocitat que enllaces tot el llevant peninsular amb el nord d'Europa.

Front comú per la connexió d'alta velocitat Castelló-Tarragona

A mitjan abril, el conseller d'Infraestructures de la Generalitat valenciana, José Ramón García Antón, i el conseller de Política Territorial de la Generalitat de Catalunya, Joaquim Nadal es van reunir a Barcelona per fer front comú a la demanda de connexió ferroviària d'alta velocitat entre Castelló i Tarragona. En la trobada, Nadal va argumentar que la potenciació a Europa del transport de mercaderies pel Mediterrani justificava la necessitat de corredors també per carretera i ferrocarril i que, en aquest context, la connexió d'alta velocitat entre Castelló i Tarragona es feia imprescindible perquè les mercaderies de Múrcia, València i Andalusia poguessin tenir sortida cap al centre d'Europa.

A mitjan setembre es van reunir els alcaldes de Tarragona i Castelló, Joan Miquel Nadal (Convergència i Unió, CiU) i Alberto Fabra (Partit Popular, PP) i van signar un document conjunt per a sol·licitar al MITO la connexió d'alta velocitat entre les dues ciutats, i a final d'octubre, també el president de la Diputació de València, Fernando Giner es va pronunciar a favor de l'enllaç, tot destacant la importància mediambiental del corredor ferroviari en la reducció de les emissions de diòxid de carboni.

D'altra banda, entre febrer i octubre, la Generalitat valenciana va elaborar un estudi informatiu sobre les possibilitats de la connexió ferroviària. Aquest informe presentava una proposta de traçat consensuada amb la Generalitat de Catalunya i quantificava els costos de la infraestructura en 950 MEUR. La Generalitat valenciana va remetre el document al MITO per fer palesa davant d'aquest òrgan la importància de la connexió i aconseguir que el Ministeri l'inclogués en la seva planificació ferroviària.

El FAV preocupa els empresaris valencians i catalans

Al llarg de l'any, diferents col·lectius empresarials valencians varen mostrar el seu malestar pel fet que el president del Govern de l'Estat, José Luis Rodríguez Zapatero, no esmentés en les seves promeses sobre l'arribada del ferrocarril d'alta velocitat (FAV) de Madrid a València el 2010 la prolongació de la línia fins a Castelló i Tarragona[1].

El 14 de juliol es va celebrar a Barcelona una trobada entre empresaris catalans i valencians, els primers representats pel Cercle d'Economia i els segons per l'Associació Valenciana d'Empresaris (AVE). Els presidents d'aquestes institucions, José Manuel Lara i Francisco Pons, van coincidir en la necessitat de col·laboració entre Catalunya i el País Valencià per dur a terme la consolidació d'un eix econòmic comú, si bé Pons era partidari que aquest també hi incloguès Madrid, mentre que Lara era més favorable a un marc de relacions bilaterals menys vinculat a la capital espanyola i va aprofitar per a criticar el model de la xarxa ferroviària d'alta velocitat de l'Estat espanyol, que considerava excessivament radial.

La UE descarta finançar el FAV al corredor mediterrani

Poc després de la trobada dels consellers Nadal i García Antón, el vicepresident de la Comissió Europea (CE) i comissari de Transports, Jacques Barrot, va informar que l'eix ferroviari mediterrani no formava part de les prioritats de les xarxes transeuropees de transport, sinó que l'objectiu prioritari per a la Unió Europea (UE) a l'Estat espanyol en matèria ferroviària era completar l'eix d'ample europeu Algesires-Còrdova-Madrid-Saragossa-Barcelona-frontera francesa. Per tant, les inversions europees en el corredor mediterrani haurien d'esperar a la revisió del disseny de les xarxes transeuropees de transport, que es preveia efectuar entre 2008-2010.

Després dels aclariments del comissari de Transports, el delegat del Govern de l'Estat al País Valencià, Antoni Bernabé (Partit Socialista Obrer Espanyol, PSOE), va anunciar que la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, estava realitzant les gestions necessàries per tal que en la revisió de 2008 la CE incloguès el corredor mediterrani entre els trenta projectes prioritaris de la xarxa de transports, de manera que la UE finançaria la implantació del tren d'alta velocitat al corredor més endavant.[2] D'altra banda, Bernabé va assenyalar que el fet que la UE no hagués donat fins aleshores al corredor la prioritat que es demanava des dels governs català i valencià era resultat del disseny vigent de la xarxa de transports, aprovat per la CE l'octubre de 2003. Bernabé va recordar que aquest disseny no preveia la construcció d'una via d'ample europeu al corredor, i tanmateix s'havia aprovat quan Loyola de Palacio (PP) era comissària de Transport i sense que el govern valencià del moment, també del PP, hi formulés cap al·legació.

EL MITO connecta el corredor i el FAV a l'estació del Camp de Tarragona

A l'espera d'una eventual connexió directa València-Barcelona amb una línia d'alta velocitat pel corredor mediterrani en l'horitzó del 2020, el MITO va optar per connectar la línia d'ample ibèric existent amb la del FAV Madrid-Barcelona. Aquesta operació es va fer en quatre trams. Els dos primers, compresos entre la riera de Riudecanyes, el barranc de Paisanes (Cambrils) i l'estació de Vila-seca ja s'havien licitat durant el 2005;



Imatge del recorregut del FAV a línia de costa. Foto: ADIF

els trams entre la C-14 i Constantí i entre Constantí-Perafort es van licitar a mitjan febrer.[1] L'enllaç entre les dues línies es realitzaria finalment a l'estació del FAV de la Secuita (Ferrocarril d'Alta Velocitat. Camp de Tarragona [63]).

En el context de les obres per a la connexió dels dos eixos es va aprofitar per a replantejar el traçat de part del denominat "cinturó de ferro", format pels diferents eixos ferroviaris que circumden la ciutat de Reus. En aquest sentit, a mitjan setembre la Secretaria d'Estat d'Infraestructures va encarregar a la direcció general de ferrocarrils del MIFO un estudi informatiu per a avaluar les possibles alternatives de trasllat de l'eix ferroviari del corredor més enllà de la variant est, de manera que s'apartés del nucli urbà i s'acostés a l'Aeroport de Reus [10], on tindria una estació. D'aquesta manera, es descartava l'arribada del FAV a l'aeroport però es possibilitava la de l'Euromed, que a més arribaria fins a l'estació del FAV de la Secuita.

El MIFO va impulsar també diverses millores en el traçat existent del corredor. Així, a començament de maig va licitar la redacció del projecte constructiu d'un apartador de trens a Mont-roig del Camp i la dels projectes de disseny de les noves estacions de l'Hospitalet de l'Infant, Cambrils i Vila-seca. Aquests projectes s'havien de redactar en el termini d'un any i mig.

Polèmica pel traçat de la connexió a Vila-seca i Reus

A mitjan febrer, una plataforma constituïda per vuitanta-tres propietaris expropiats pel traçat de la connexió ferroviària entre el corredor del Mediterrani i el FAV a l'alçada de Vila-seca i Reus van denunciar suposades irregularitats en el canvi de traçat de l'eix ferroviari. Els afectats asseguraven que, malgrat que l'estudi d'impacte ambiental realitzat pel MIFO considerava la millor alternativa de traçat la que passava a uns set-cents metres de l'edifici de Mas Calvó, el 2001 la Direcció General de Patrimoni Cultural de la Generalitat havia demanat al MIFO que desplacés uns set-cents metres més al nord el traçat. Malgrat que en aquell moment el motiu oficial de la rectificació havia estat preservar l'entorn de la finca denominada Mas Calvó, els afectats –que van constituir la Plataforma d'Afectats per l'Alternativa G– denunciaven que es tractava d'un cas de tràfic d'influències.[3]

A mitjan febrer, representants de la plataforma es van reunir a Madrid amb el director general de Construcció del MIFO, Antonio Rodríguez Franco, i van aconseguir l'aturada de les obres. Tanmateix, a final d'octubre encara no s'havia resolt quina seria l'alternativa finalment escollida, per la qual cosa un centenar de persones es van manifestar davant de Mas Calvó per demanar solucions.

MSM-X3EA

Més informació

ec.europa.eu/ten/index_en.html
peit.cedex.es
www.ferrmed.com/es
www.fomento.es
www.gencat.net/ptop

1 En aquest sentit, es van manifestar el president de la Pimec de Castelló, José Antonio Galiana, el president de la Confederació Empresarial Castellonenca, Rafael Montero, el president de la Cambra de Comerç de Castelló, Salvador Martí Huguet i el comitè executiu de la Confederació d'Organitzacions Empresarials de la Comunitat Valenciana (Cierval).

2 Això també ho preveia el PEIT que, de fet, no descartava la construcció del FAV al corredor mediterrani, però tampoc no en fixava cap calendari per a la construcció.

3 Es donava la circumstància que el Mas Calvó era propietat de la família Ferrero Jordi, propietària de la multinacional Nutrexpa i la plataforma va qualificar els fets de tràfic d'influències per les «relacions d'amistat i de negocis» de la família amb el propietari de la constructora Comsa, Jordi Miarnau, i el secretari d'Estat de Foment durant el govern del PP i conseller de Medi Ambient al govern de CiU, Albert Vilalta.

4 El de la C-14-Constantí es va adjudicar el mes de juny i tenia una llargada de 8,2 km i un pressupost de 52,2 MEUR. El de Constantí-Perafort es va adjudicar el mes d'octubre i tenia una llargada de 6,65 km i un pressupost de 48,1 MEUR. Aquest darrer tram es van encarregar a la unió temporal d'empreses (UTE) formada per la Constructora Hispànica, Benito Arno i Begar i Construcciones y Contratas. Per a ambdós trams, un cop iniciada la licitació, el termini d'execució de les obres era de vint-i-set mesos.

ANUARI TERRITORIAL 2006

EL PROJECTE FERRMED

Joan Amorós i Pla
Secretari General de FERRMED

1.- ORIGEN I OBJECTIUS BÀSICS

L'associació sense afany de lucre "Promotion du Grand Axe Ferroviarie de Marchandises Scandinavie Rhin-Rhône Mediterranée Occidentale, ASBL "(FERRMED)", es constitui a Brussel·les el mes d'agost de l'any 2004 per iniciativa del món empresarial.

Es tracta d'una associació de caire multisectorial creada amb la idea de millorar la competitivitat europea per mitjà de dos objectius bàsics:

La introducció dels anomenats Estàndards FERRMED arreu de la Unió Europea

La promoció del Gran Eix FERRMED per a mercaderies Escandinavia-Rin-Roine-Mediterrània Occidental.

2.- IMPLANTACIÓ DEL ESTANDARS FERRMED A LA UNIÓ EUROPEA

Els estàndards FERRMED que es pretén implantar són els següents:

- *Xarxa ferroviària en forma de malla reticular policèntrica d'alta incidència socioeconòmica i intermodal. Considerar tres grans eixos preferencials en la direcció Nord-Sud i tres més en direcció Est-Oest.*
- *A les branques principals dels grans Eixos disposar de:*
  - *Línies convencionals amb doble via completa, electrificades (tensió recomanable: 25.000 volts) i amb dedicació prioritària o exclusiva per al tràfic general de mercaderies, aptes per als trens de 22,5 ÷ 25 tones per eix.*
  - *Línies paral·leles d'altes prestacions d'ús exclusiu o preferencial per al transport de passatgers i de mercaderies lleugeres a gran velocitat, connectades amb els principals aeroports.*
- *Ample de via UIC*
- *Gàlib UIC C*
- *Trens de fins 1500 metres de longitud i 3600 ÷ 5000 tones útils.*
- *Pendent màxima de 12 mil·lèsimes, limitant la longitud de les rampes.*
- *Disponibilitat d'una xarxa de terminals intermodals, polivalents i flexibles amb alts nivells de prestacions i de competitivitat, ubicades als ports i als principals nusos logístics dels grans eixos.*
- *Longitud útil d'apartadors i terminals per a trens de 1500 metres.*
- *Sistema de gestió i de control unificat a nivell de cada gran eix.*
- *Sistema ERTMS i banalització total*
- *Disponibilitat d'horaris i de capacitat per a la circulació de trens de mercaderies les 24 hores del dia i 7 dies per setmana.*
- *Harmonització de les formalitats administratives i de la legislació laboral.*
- *Gestió del sistema de transport compartit entre diversos operadors ferroviaris (lliure competència).*
- *Cost favorable per a la utilització de les infraestructures tenint en compte les avantatges socioeconòmiques i ambientals del ferrocarril.*
- *Filosofia de gestió de millora de la competitivitat basat en els principis R+D+4 i en la xarxa ferroviària de mercaderies, com part integrant de la cadena global de valor afegit.*
- *Reduir l'impacte mediambiental dels sistemes de transport de mercaderies. Particularment el soroll, vibracions i emissions com a resultat de la reposició/conversió del parc mòbil ferroviari vell, de solucions infraestructurals on sigui necessari i d'un creixement de la proporció de l'ús del ferrocarril fins al 30-35% del total de tràfic terrestre.*

ANUARI TERRITORIAL 2006



MALLA RETICULAR I POLICENTRICA D'ALTA INCIDÈNCIA SOCIO-ECONÒMICA I INTERMODAL

3.- DESENVOLUPAMENT DE LA XARXA FERROVIÀRIA INHERENT AL GRAN EIX FERRMED

La xarxa inherent al Gran Eix FERRMED comprèn la zona de major activitat econòmica i logística de la Unió Europea.

Per aquesta raó, l'Associació FERRMED l'ha escollit per analitzar, en profunditat, les implicacions de l'aplicació dels Estàndards FERRMED i dur a terme un Estudi Global d'Oferta/Demanda, Tècnic i Socioeconòmic en tota la seva àrea d'influència, que permeti determinar, des de la doble òptica empresarial i mediambiental, els plans d' acció a realitzar per millorar substancialment la competitivitat de tots els sectors d'activitat econòmica.

Per a la realització de l'Estudi, es contemplaran totes les modalitats de transport, amb l'objectiu d'avaluar-les i reequilibrar-les de manera òptima, preveient una participació del ferrocarril de l'ordre d'un 30 a 35 % del conjunt del tràfic terrestre.

La filosofia, els criteris i els resultats d'aquest Estudi podran servir de guia per a considerar-los en el desenvolupament d'altres grans eixos ferroviaris transeuropeus.

El tronc principal del Gran Eix FERRMED s'inicia a Stockholm, travessa els estrets d'Öresund i Fehmarn, connecta en ventall tots els ports de l'Oest de la Mar Bàltica i la Mar del Nord, així com la Gran Bretanya i uneix els principals ports fluvials.

A partir de Duisburg, la branca central recorre bona part de les valls del Rin i del Roine passant de l'un a l'altre a través de Luxembourg i Metz, discorre per tota la costa Mediterrània més occidental des de Marsella i Gènova fins Algesires, i interconnecta les dues branques paral·leles que travessen els Alps Suissos i els Pirineus Orientals, així com els eixos Est-Oest més importants de la Unió Europea.

Així, el "concepte Gran Eix FERRMED" incorpora les àrees que van des de Sant Petersburg a Rússia, passant pel sud de Finlàndia, gran part d'Estònia, la zona oest de Letònia, la meitat sud de Suècia, l'àrea de la ciutat d'Oslo a Noruega, Dinamarca, la major part d'Alemanya, una fracció del nord-oest de Polònia, els Països Baixos, Bèlgica, Luxemburg, el sector sud-oriental de la Gran Bretanya, la major part de França, Suïssa, Liechtenstein, la cantonada occidental d' Àustria, el nord-oest d'Itàlia, Andorra, la part est i meridional d' Espanya i finalment el nord del Marroc i d'Argèlia.



Un Gran Eix estructural de la Europa Occidental

El Gran Eix FERRMED interconnecta els ports marítims i fluvials més importants així com els eixos Est-Oest més rellevants de la Unió Europea.

ANUARI TERRITORIAL 2005

4.- LA IMPORTÀNCIA DEL GRAN EIX FERRMED

4.1.- Un gran Eix vertebrador de l'Europa Occidental

Tal com es pot veure a les figures adjuntes, es tracta d'un Gran Eix d'altíssim valor estratègic i socioeconòmic per al conjunt de la Unió Europea.

Un corredor

econòmic de primera magnitud.

El tronc principal del Gran Eix FERRMED connecta algunes de les zones més importants de la Unió Europea.

Des del punt de vista socioeconòmic i geogràfic, es tracta d'un eix ideal pel transport de mercaderies.

Àmbit d'influència directa i pròxima

El gran Eix FERRMED té una influència directa i pròxima sobre 245 milions d' europeus (54% de la població de la

UE-25 i 66% del PIB).



A més a més, el Gran Eix FERRMED té una influència directa sobre 60 milions d'habitants en el Nord d'Àfrica.

S'interconecta amb l'extrem occidental del ferrocarril transiberià a Sant Petesburg.

4.2.- Un gran Eix Ferroviari ideal pel transport de mercaderies

Les característiques socioeconòmiques de les zones d'influència cobertes pel Gran Eix i les previsions de desenvolupament futur asseguren fluxos significatius pel ferrocarril. La topografia del tronc central del Gran Eix FERRMED és més suau, i per tant millor per al transport de mercaderies que qualsevol corredor ferroviari Nord-Est de la UE.

4.3.- La promoció del Gran Eix FERRMED, única solució vàlida per resoldre la saturació de carreteres i autopistes.

Les carreteres i autopistes de l'àrea d'influència del Gran Eix FERRMED presenten diversos trams que es troben normalment saturats.

El creixement previst del tràfic viari en aquesta àmplia zona pressuposa un col·lapse total en el termini d'uns deu a dotze anys.

L'única solució es aconseguir que el ferrocarril en la xarxa inherent al Gran Eix FERRMED

sigui capaç d'absorbir de l'ordre del 30% al 35% del tràfic terrestre.

ANUARI TERRITORIAL 2006

4.4.- El Gran Eix FERRMED a la Península Ibèrica.

Aquest Gran Eix a l'Estat espanyol coincideix geogràficament amb l'anomenat Eix Mediterrani que afecta de forma directa a Catalunya, Comunitat Valenciana, Múrcia i Andalusia i també de retop les illes Balears i Aragó.

Aquestes comunitats autònomes, en el seu conjunt, representen gairebé el 50% de la població, del PIB i de la producció agrícola de l'Estat i més del 50% de la producció industrial, més del 60% de les exportacions a la resta d'Europa i el 65% del tràfic marítim sense comptar les illes Canàries.

Aquest Gran Eix, per altra banda, és l'únic que permetria que l'Estat espanyol esdevingués una plataforma logística intercontinental d'abast europeu degut als avantatges que representa per al tràfic amb Àsia i el Nord d'Àfrica.

5. - PLA D'ACCIÓ A CURT TERMINI DE L'ASSOCIACIÓ FERRMED

- *Realització d'un Estudi Global Tècnic, Socioeconòmic i d'Oferta/Demanda de l'àrea d'influencia del Gran Eix FERRMED (2008).*
- *Com a resultat d'aquest estudi, que està duent a terme un potent consorci internacional, s'espera un òptim repartiment entre els diversos modes de transport, reduint els costos logístics i mediambientals per l'increment de la participació dels sistemes mes sostenibles i adequats.*
- *Promoció del Projecte FERRMED i incorporació de nous membres per ésser una associació multisectorial forta.*
- *Presentació i defensa del projecte davant les institucions privades, públiques, europees, nacionals, regionals i locals.*
- *Realització d'una "FERRMED Conference" (2008).*
- *Crear un "Fòrum FERRMED" (2007)*
- *Impulsar les accions per millorar l'explotació/utilització a curt i llarg termini (qualitat, fiabilitat, puntualitat, traçabilitat seguretat i costs).*
- *Promoure l'adopció progressiva dels estàndards FERRMED en tota la Unió Europea, així com la lliure competència.*
- *Fomentar l'execució de nous mètodes de transport ferroviari.*
- *Obtenir la declaració de Projecte prioritari europeu per a l'Eix ferroviari mediterrani. (2010)*

6.- INCORPORACIÓ A L'ASSOCIACIÓ FERRMED

Es poden incorporar a FERMED totes les empreses, entitats i institucions que estiguin interessades en la millora de les infrastructures d'aquest Gran Eix, en la implantació dels estàndards FERRMED, en la posada en marxa de nous sistemes d'explotació i en la instauració de la lliure competència en la xarxa ferroviària de mercaderies de la Unió Europea.

Des d'agost del 2004 més i més empreses i associacions de tots els sectors econòmics s'estan incorporant a FERRMED.

A 30 de setembre de 2007, FERRMED compta amb 116 membres i aquesta xifra va en augment. Per aquesta raó, FERRMED se està convertint no pas només en un lobby cada vegada més potent, sinó també en un fòrum d'intercanvi de noves idees per a optimitzar la cadena logística i de valor afegit i obrir noves línies de cooperació i de negoci.

7.- COLOFÓ

Per acabar, només dues consideracions:

- *La seu FERRMED es troba a,*

Rue de Trèves, 49. B – 1040 Bruxelles - Belgique
Tel.: ++ 32 2 230 59 50 Fax: + 32 2 239 70 35
fermed@fermed.com www.fermed.com

des d'on estem a la disposició de tothom que pugui estar interessat en el projecte

- *Per a Catalunya es tracta d'un Projecte essencial. A Catalunya li convé molt, en tots els aspectes, vincular-se a grans projectes europeus. A voltes, és una bona manera de resoldre problemes "per elevació".*

Setembre de 2007

72 FERROCARRIL LLEIDA-LA POBLA DE SEGUR

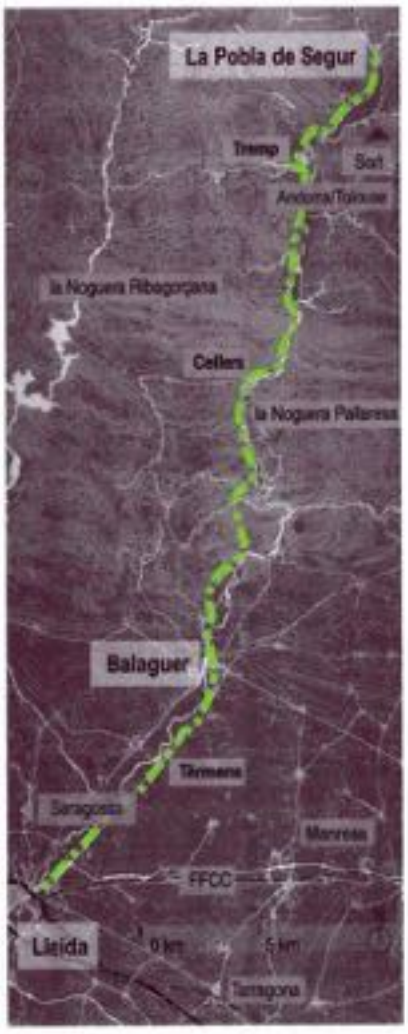


El juny de 2006 Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya enllesteix la renovació més important de la línia pirenaica entre Lleida i la Pobla de Segur des que fou inaugurada, amb l'objectiu de fer-hi augmentar el nombre d'usuaris i de millorar-ne el servei. Aquest increment es deixa notar pocs mesos després gràcies a l'augment de seguretat dels combois, fet que possibilita que rodin a una velocitat superior, i així el tram de Lleida-Balaguer es converteix en un autèntic tren de rodalies interurbà.

Antecedents: 2004:05; 2005:78

Un tren transpirenaic

La connexió entre la plana de Lleida i els Pirineus prové d'un projecte estatal que s'inicià el 1909 i que finalitzà el tram entre Lleida i Balaguer l'1 de febrer de 1924. La contesa civil i els afers polítics posteriors van fer que la nova Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) assumís la construcció entre el 30 de juny de 1941 i el 21 de juliol de 1949 de la prolongació de la via des de Balaguer fins a Cellers, i més tard d'aquesta població fins a Tremp, tram que s'inaugurà el 8 de setembre de 1950, assolint l'últim tram entre la capital trempolina i la Pobla de Segur el 13 de novembre de 1951, tot i que el projecte preveia allargar la línia fins arribar a la riba pirenaica francesa a Saint Girons (l'Ariège) per enllaçar els dos vessants.



Anys més tard, el 30 de setembre de 1984 la línia era altament deficitària i l'Estat l'hauria clausurat si la Generalitat de Catalunya i la Diputació Provincial de Lleida no se n'haguessin fet càrrec a través d'un conveni anual amb RENFE, firmat el 21 de gener de 1985. A partir d'aquest moment es va veure la necessitat que la infraestructura es gestionés des de Catalunya si es volia que fos operativa i eficaç, de manera que es van iniciar unes llargues negociacions que han portat al traspàs definitiu i a la cessió definitiva de la línia, l'1 de gener de 2005, a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).

Renovació integral

Les obres per a renovar la via, ponts, túnels, talussos i per a fer la reforma d'estacions i baixadors en el tram Balaguer-la Pobla de Segur, pressupostades en uns 60 MEUR, es van iniciar el 18 de juliol de 2005. Des d'aquest mateix dia van iniciar el trajecte set trens per dia i sentit entre Lleida i Balaguer i es va posar en circulació un servei d'autobús que arribava a Sort, més enllà de la mateixa línia ferrià. Aquesta idea d'allargar la línia, com originalment estava pensada (travessant el Pirineu), la va fer seva el president d'FGC, Joan Torres, quan en unes manifestacions fetes el gener de 2006 considerava la possibilitat de prolongar-la fins a Sort, la Seu d'Urgell i Andorra, tot i que sense assegurar cap data ni la viabilitat del projecte.

Aprofitant aquestes importants obres de remodelació, els diversos ajuntaments i entitats locals de la zona afectada han anat veient les possibilitats socials i econòmiques d'aquesta infraestructura, i, com a exemple, el mes de febrer, l'ajuntament de Tremp va sol·licitar a FGC rehabilitar l'edifici de l'estació per obrir-lo al públic, després d'haver estat vint anys tancat, i poder instal·lar-hi una zona per als usuaris del tren i l'autobús a la planta baixa i un bar a la primera planta. Segons un conveni de les mateixes característiques, FGC i l'Ajuntament de Balaguer van arribar a un acord el mateix mes de febrer per a soterrar 1.200 m de via i l'estació mateixa i per a eliminar els passos a nivell a la població i deixar, així, un gran espai lliure per a edificar i expandir la ciutat cap als terrenys de l'antiga paperera Inpacsa, que d'altra manera hauria estat impossible, tal com ho assenyalà el seu alcalde Miquel Aguilà.

A final de febrer es va acabar la renovació total de les vies i dels 62 km que separen la capital de la Noguera i la Pobla de Segur. En els treballs es van invertir 17 MEUR, i aquests van permetre substituir les velles travesses de fusta per unes de formigó que no es poden deformar i que permeten més seguretat, més bon assentament i alhora una reducció del temps de viatge d'uns vint minuts amb uns costos de manteniment molt més baixos.

Una via que s'allarga

Ernest Maragall, secretari del Govern de la Generalitat, va confirmar el 23 de març a Talarn, davant de diversos representants del Govern al Pirineu, que el tram en obres entre Balaguer i la Pobla de Segur es reobriria al juny, tot i que la previsió inicial era acabar les obres al gener com a màxim, i que les inversions continuarien els dos anys següents per convertir la línia en un focus d'atracció turística per al Pirineu. El secretari també va afirmar que tot i ser un projecte complex el Govern no desestimava prolongar la línia fins a la Seu, o allargar la via de Puigcerdà i després fer-la arribar a Andorra. En un sentit similar es manifestaven els presidents dels consells comarcals del Pallars Sobirà i Jussà a final de març, en demanar que tan bon punt s'haguessin acabat les obres fe-

moviàries, es pogués mantenir el servei d'autobús i que aquest s'allargués fins a Esterri d'Àneu, amb la intenció de millorar la mobilitat dels residents i els turistes. El Govern es va comprometre a valorar la proposta.

L'obertura definitiva

A mitjan maig, acabades les obres de millora de les vies, es van realitzar les proves d'assentament de la via amb els primers combois remodelats de la sèrie 592.2, 593 i 596 aportats per RENFE, segons un conveni signat amb FGC per tres anys, a través del qual RENFE executarà l'explotació del transport ferroviari, el manteniment i la gestió de la circulació.

Finalment, i després de tants anys de voler-ho, s'arribava a la data de reobertura de la línia, que es va celebrar amb un acte inaugural presidit pel president de la Generalitat, Pasqual Maragall, el diumenge 4 de juny de 2006. En el mateix acte, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), Joaquim Nadal, confirmà l'interès del Govern de prolongar la línia fins a Sort i la Seu d'Urgell fins a connectar amb Andorra, i en el mateix sentit ho reafirmà Joan Torres, president d'FGC, el qual, a més, ho demanaria en les al·legacions al PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA [116], 2006-2026 (PITC), ja que això ampliaria les possibilitats d'una zona que rep milers de turistes i que també disposa de moltes possibilitats per al trànsit de mercaderies.



Ferrocarril Lleida- La Pobla de Segur. Foto: Marta Casas



Estació de Balaguer. Foto: Marta Casas

Així, la línia ferroviària entre Lleida i la Pobla de Segur es va reobrir, de manera que ara set trens recorren la distància entre la capital del Segrià i Balaguer i tres combois més realitzen la remodelada ruta fins a la Pobla, a partir de la qual es mantindrà el servei d'autobusos fins a Sort. Amb tot això, doncs, la línia ha esdevingut un veritable tren de rodalies, s'ha retallat el temps de recorregut en uns vint-i-cinc minuts i es disposa d'uns vagons més còmodes que poden arribar als 70 km de mitjana de velocitat, gràcies a la seguretat del ferm renovat.

El Govern, atesos aquests resultat, i tenint en compte el nombre de passatgers que es registrava al tram entre Lleida i Balaguer, que en deu mesos havia incrementat un 7,6%, ha pensat a ampliar serveis i freqüències i a crear un tren semiràpid que només s'aturi a Lleida, Balaguer, Tremp i la Pobla de Segur. Durant els propers cinc anys, FGC hi invertirà 77 MEUR per tal de completar la millora dels quaranta-un túnels, trenta-un ponts i disset estacions per què passa la línia, i també inclourà la cobertura de telefonia mòbil, el seguiment de combois per GPS i la supressió de passos a nivell, a més de la compra de nous trens. Tot plegat, però, podria no ser suficient per fer que la línia fos viable, i la prolongació de la línia fins Andorra o la seva utilització per al transport de mercaderies podrien acabar sent dues vies possibles.

ABV

Més informació

www.trenscat.com/pobla

73 FERROCARRIL ORBITAL VILANOVA-MATARÓ



Al llarg de 2006 ajuntaments, consells comarcals i altres agents implicats treballen per garantir total prioritat a la línia del ferrocarril orbital Vilanova-Mataró, inclosa al Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) presentant estudis i propostes alternatives al traçat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). No obstant això, el projecte segueix sense disposar d'una concreció pressupostària en el calendari que defineixi l'inici de les obres.

Antecedents 2005 #80

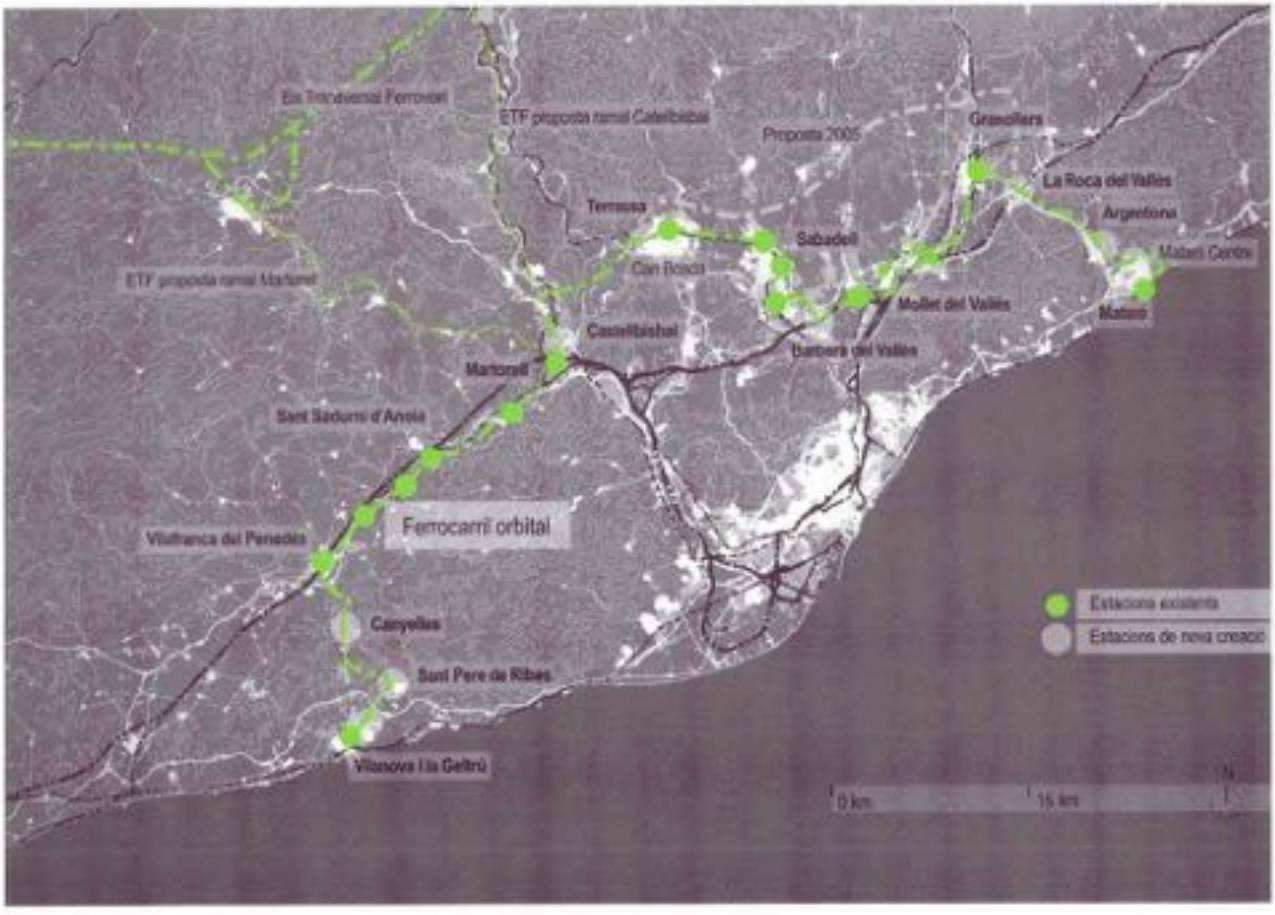
La segona corona metropolitana de Barcelona s'ha consolidat definitivament en els darrers anys. Un important increment demogràfic i un potent teixit productiu, a banda de la mobilitat que generen entre elles ciutats com Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers o Mataró ha posat de manifest la necessitat de repensar les infraestructures de tota la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB).

El 7 de desembre de 2005, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) presentava el PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [116]. Aquest pla integrava l'eix orbital ferroviari Vilanova-Mataró, amb una estimació pressupostària de 1.227 MEUR.

El 30 de desembre de 2005, el DPTOP va presentar l'estudi d'alternatives de traçat de la futura línia orbital ferroviària i la resolució d'inici de la redacció del Pla director urbanístic (PDU) de la línia, amb l'objectiu de garantir la reserva de sòl necessària per a realitzar el projecte. L'estudi presentava un traçat de 106 km, que es recolzava en línies ja existents i quatre trams de nova construcció de 55 km. La línia connectava vint-i-cinc estacions, vuit de les quals de nova creació i la meitat del total serien soterrades. El traçat, subjecte a modificacions, passava pels municipis de Vilanova i la Geltrú, Sant Pere de Ribes, Canyelles, Vilafranca del Penedès, la Granada, Subirats, Sant Sadurní d'Anoia, Gelida, Martorell, Terrassa, Sabadell, Barberà del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Mollet del Vallès, Montmeló o Parets del Vallès, Granollers, la Roca del Vallès, Argentona i Mataró.

La línia orbital rep una bona acollida

L'alcalde de Vilafranca del Penedès, Marcel Esteve (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), i el de Vilanova i la Geltrú, Joan Ignasi Helena (PSC), van coincidir a afirmar que la línia orbital responia a una de les reivindicacions històriques del territori i que juntament amb la construcció de la nova AUTOVIA C-15 EIX DIAGONAL [20]



reforçaria les connexions entre Vilafranca i Vilanova. En aquest sentit, el president del Consell Comarcal de l'Alt Penedès, Ramon Xena (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va recordar que la línia orbital era una de les demandes que recull el PLA DIRECTOR TERRITORIAL (PDT) [119] de la comarca.

D'altra banda, en la reunió de treball del 9 de gener de 2006, els alcaldes de les ciutats de l'Arc metropolità[1] van celebrar la presentació de l'estudi de la línia orbital. L'alcalde de Granollers, Josep Mayoral (PSC), va remarcar que la línia orbital era una reivindicació sorgida de les reunions de les ciutats de l'Arc metropolità amb la voluntat de trencar amb la radialitat actual.

Es presenten els primers estudis i propostes

El 23 de març, la direcció d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) a l'Alt Penedès va anunciar que lliurarien un paquet de propostes i al·legacions al DPTOP per tal que es modifiqués el model del PITC i s'introduïssin canvis en la previsió d'infraestructures al Penedès. Una de les peticions era avançar la construcció de la línia de tren orbital i deixar sobre la taula fins a l'any 2016 l'estudi sobre el desdoblament de la C-15. La formació ecosocialista, però, estava a favor de completar aquesta infraestructura entre Puigdalber i Vilafranca.

En aquest sentit, el Consell Comarcal del Vallès Occidental també va presentar un conjunt de propostes i al·legacions al PITC entre les quals es demanava prioritzar la posada en marxa de la línia ferroviària orbital i que el traçat estigués consensuat amb les institucions del territori.

D'altra banda, el Consell Comarcal del Garraf va presentar, en el consell d'alcaldes del 15 de desembre, un document de treball encarregat pels integrants del pacte de Sant Martí (ajuntaments de l'Alt Penedès, Baix Penedès, Garraf i Anoia) a Barcelona Regional (BR) en què s'analitzava la proposta de xarxa viària i ferroviària de manera conjunta i s'estudiuven alternatives per a minimitzar l'afectació al territori. La proposta es diferenciava de la presentada pel DPTOP a l'hora de suprimir algunes estacions, com ara la de Canyelles i Ribes.

A mitjan desembre, l'Ajuntament d'Olèrdola va anunciar que presentaria una al·legació al PDT de l'Alt Penedès per reclamar la creació d'una estació o baixador a la urbanització de Daltmar en la línia del tren orbital entre Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès. Tot i això, la proposta redactada per BR no preveia el traçat per Daltmar, sinó més al nord.

A final d'any, els ajuntaments i consells comarcals afectats continuaven treballant en diferents estudis i propostes del traçat de la línia orbital ferroviària, tot i que el projecte seguia sense una concreció pressupostària en el calendari que pogués definir l'inici de les obres.

JJFR

Més informació

www.arcmetropolita.org
www.10.gencat.net/ptop/binaris

1 Les ciutats de l'Arc metropolità de Barcelona van iniciar l'any 1992 reunions de treball per abordar el debat territorial. S'han proposat examinar problemàtiques comunes derivades de la implantació d'infraestructures, del desenvolupament dels serveis, de l'evolució socioeconòmica dels sistemes urbans relacionats amb el desenvolupament del sistema metropolità, etc. Componen l'Arc metropolità Granollers, Martorell, Mataró, Sabadell, Terrassa, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú.

74 FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA



El projecte de l'eix Transversal Ferroviari, futur transport públic per a mercaderies i passatgers entre Lleida i Girona, continua avançant. L'any 2006, l'empresa pública Infraestructures Ferroviàries de Catalunya, IFERCAT, s'encarrega d'adjudicar els respectius estudis informatius i ambientals dels trams Lleida-Cervera, Igualada-Manresa-Castellbisbal i Vic-Girona. Un cop tancat el període d'informació institucional del document d'Objectius i propòsits del Pla director urbanístic de l'eix transversal ferroviari, IFERCAT resol i respon les observacions formulades per les administracions locals afectades pel traçat, algunes de les quals superen el tràmit administratiu i entren en el debat públic a través de la premsa. Les demandes de Manlleu, Torelló, Olot o Santa Coloma de Farners en són els exemples.

Antecedents | 2004:97; 2005:81

L'eix Transversal Ferroviari (ETF) és un projecte del Govern de la Generalitat que facilitarà el transport de mercaderies i passatgers alhora que millorarà les comunicacions transversals de les ciutats de la Catalunya central. El juliol de 2005 es va fer la presentació pública del projecte, un primer esbós del qual es va trametre als ajuntaments afectats per tal d'obrir el procés d'informació institucional a partir de la tardor.

El recorregut inicial havia d'unir Lleida amb Girona per Mollerussa, Tàrrega, Cervera, Igualada, Manresa i Vic cap a l'Aeroport de Girona-Costa Brava [7] i Girona on enllaçaria amb la línia ferroviària d'alta velocitat entre Barcelona i França. El recorregut entre les ciutats més importants de l'ETF serà de 360 km. L'ample de via, internacional, i els combois circularan a dues velocitats: la de passatgers, a un màxim de 250 km/h, i la de mercaderies, a 150 km/h.

Quant a la infraestructura, els dubtes se centraven a establir com utilitzar el traçat ferroviari entre Cervera i Lleida. La primera intenció del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) era que el nou traçat entrés fins a les històriques estacions de la línia de RENFE, que tant donarien servei als combois que circularien per l'eix Transversal Ferroviari com als que aprofitarien el traçat antic convenientment remodelat a tren-tramvia. A partir de Cervera, el recorregut fins a Girona s'hauria de fer tot nou. També es preveia un ramal nou que, des de Manresa, connectaria per Castellbisbal amb Martorell i amb les línies ferroviàries del corredor prelitoral, per les quals els combois de mercaderies accedirien al port de Barcelona.

IFERCAT encarrega els treballs previs i respon les observacions dels municipis afectats

A mitjan novembre de 2005, el DPTOP va iniciar els tràmits per a licitar els estudis informatius i d'impacte mediambiental de l'eix Transversal Ferroviari que, un cop realitzats, haurien de permetre elaborar un nou document que concretarà el traçat i les reserves de sòl. Tanmateix, és l'empresa pública Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (IFERCAT), com a responsable de l'execució de les infraestructures ferroviàries del Govern català, qui assumeix la resolució d'aquestes licitacions i altres treballs necessaris per a anar avançant en la configuració del projecte.

Els estudis de traçat de l'eix Transversal Ferroviari es van dividir en tres trams: Lleida-Cervera, Igualada-Manresa-Castellbisbal i Vic-Girona. Per a cada tram es va sol·licitar un estudi informatiu amb una proposta de traçat i el seu respectiu estudi d'impacte ambiental. L'adjudicació dels treballs es va formalitzar el gener de 2006. Les empreses d'enginyeria que van guanyar les adjudicacions dels estudis tècnics van ser: INFRAES per al primer tram; EGI & ESTEYCO & BBJ per al segon i GINPROSA & PAYMACOTAS per al tercer. Les empreses responsables d'elaborar els estudis d'impacte ambiental van ser: GAENA; AUDING i EUROTECNICA & ENTORN per a cada un dels trams. A més a més, IFERCAT va establir un conveni de col·laboració amb el Centre d'Innovació del Transport (CENIT), de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), per tal que aquest centre col·laborés amb cadascuna de les consultores en temes de disseny de la infraestructura, d'indicacions per a establir el millor traçat i d'optimització funcional.

També es van encarregar a la consultora MCRIT els estudis de demanda de passatgers i mercaderies i es va signar un conveni amb l'Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC) i amb l'Institut Geològic per al subministrament de cartografia per als aixecaments topogràfics i per al coneixement del subsòl, respectivament.

Quant a les observacions dels ajuntaments afectats pel futur ETF, els tècnics d'IFERCAT les van analitzar i hi van respondre individualment al llarg de l'any. Fruit de les observacions, es van començar a introduir variacions en el traçat, i semblava bastant probable que el nou tren avancés ben paral·lel a l'autovia A-2 i a la carretera C-25 (o Transversal [27], amb l'objectiu de concentrar territorialment els dos corredors d'infraestructures. També s'estava estudiant la possibilitat de fer un ramal des d'Igualada cap a Martorell, per sota de les muntanyes dels Brucs.

Opcions alternatives a la proposta de l'eix Transversal Ferroviari

Entre les propostes que alguns ajuntaments van expressar en forma d'observacions al document d'Objectius i propòsits del Pla director urbanístic de l'eix Transversal Ferroviari, algunes van adquirir ressò en diferents mitjans polítics i de comunicació.

Els ajuntaments de Manlleu i Torelló van proposar el canvi de traçat de l'ETF cap als seus municipis. La seva proposta demanava que, des de Vic, el recorregut ferroviari es desviés cap el nord d'Osona, passés per Manlleu i Torelló i seguis cap a Olot, Besalú i Figueres. L'alcalde de Manlleu, Pere Prat i Boix (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va afirmar que aquesta opció milloraria la relació entre Osona i la Garrotxa, mentre que el de Torelló, Miquel Franch i Ferrers, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va afegir que no s'encariria l'obra, ja que el seu projecte no incrementava els metres de túnel previstos en la proposta que els havia enviat el DPTOP. Els dos alcaldes també van afegir que, per estudiar la viabilitat de la seva proposta, ambdós ajuntaments havien encarregat l'estudi corresponent.

Aquesta alternativa dels ajuntaments de Manlleu i Torelló reforçava la proposta de l'Ajuntament d'Olot que demanava que el traçat de l'ETF arribés a la Garrotxa pel túnel de Porgarony, a un quilòmetre del de Bracons, i que des de la capital de la Garrotxa anés fins a Besalú per la dreta del riu Fluvià on, després de travessar-lo, continuaria cap a Figueres en paral·lel a la carretera N-260. En l'estudi encarregat pel



consistori oloti per a definir aquesta proposta, es preveia una estació per a Olot prop de la depuradora de la Canya i un baixador a Besalú des d'on sortiria un nou tren lleuger que aniria cap a Banyoles i Girona.

Aquesta proposta va ser debatuda en el ple de l'Ajuntament d'Olot del dia 26 de gener i va ser aprovada sense el consens dels grups polítics. A favor hi van votar els representants del PSC, Convergència i Unió (CiU) i Partit Popular (PP) que van defensar l'oportunitat del projecte, el fet de disposar d'un futur transport públic i net o el de donar opció política a un futur transport ferroviari per a la Garrotxa. En canvi ERC i Alternativa per la Garrotxa (ApG) hi van votar en contra. Els arguments negatius dels primers es van basar en la idea d'aconseguir un transport ferroviari com el previst entre Besalú i Banyoles, a fi d'evitar agressions a la comarca, mentre que els segons van defensar la integritat paisatgística de la Vall d'en Bas i de la zona volcànica. Els vots a favor de la proposta van permetre que l'estudi de traçat es presentés com l'al·legació de l'Ajuntament d'Olot al document d'Objectius i propòsits sotmès a informació institucional pel DPTOP, i va rebre el suport del Consell Comarcal de la Garrotxa, de l'Ajuntament de Figueres i del de Banyoles.

Per la seva banda, l'al·legació de Santa Coloma de Farners es va fonamentar en la reclamació d'una estació per al seu municipi. La seva reivindicació es basava en el fet que era l'única capital comarcal on no pararia el nou tren malgrat que la seva població, de prop d'11.000 habitants, era similar a la de Cervera, o que la distància entre les estacions de Mollerussa i Tàrrega era d'uns 20 km, igual que la distància entre Santa Coloma i l'estació de l'aeroport, la primera que preveia el projecte del DPTOP després de Vic. Aquesta proposta va rebre el suport de tots els grups municipals, del Consell Comarcal de la Selva i de la Diputació de Girona, que van acordar iniciar una campanya per tal que el DPTOP considerés aquesta possibilitat.

La previsió de l'IFERCAT era que a final de 2007 es pogués tenir un nou document, amb una traça més definitiva per a ser sotmès de nou al territori.

ESR

75 HABITATGE



Tot i els pronòstics d'una imminent desacceleració, la fase expansiva del sector de l'habitatge continua durant el 2006 amb nous i forts augments dels preus i del nombre d'habitatges iniciats, i per tant, accentuant tant l'endeutament de les llars catalanes com les dificultats per a accedir a un habitatge digne. Per a protestar contra aquesta crisi d'accessibilitat i reivindicar el dret a un habitatge, durant el 2006 tenen lloc nombroses manifestacions. En el pla social, les problemàtiques residencials més greus són els pisos pastera i els casos d'assetjament.

Antecedents | 2003:66; 2004:99; 2005:83

Durant l'any 2006, el sector de l'habitatge va continuar creixent a Catalunya, mantenint un any més la fase expansiva iniciada a final dels noranta, i sense donar compliment als advertiments d'un estancament pròxim que van pronosticar la major part dels estudis sobre l'evolució futura del mercat residencial fets públics l'any anterior.

Segons l'informe sobre el sector de l'habitatge de l'any 2006 elaborat per la Direcció General d'Habitatge (DGH), el nombre d'habitatges iniciats va incrementar-se un 17,6% respecte de l'any 2005, assolint la xifra de 127.117 unitats, quantitat rècord mai assolida a Catalunya. Territorialment aquest augment es va produir en comarques de l'interior i en les àrees metropolitanes de Lleida i Tarragona, és a dir, fora de l'àmbit Metropolità de Barcelona. D'altra banda, l'any 2006 es van acabar a Catalunya uns 77.309 habitatges, volum d'obra que significava un increment més moderat, de tan sols el 3,5% respecte de l'any anterior.

Aquesta forta dinàmica del mercat residencial va comportar un nou augment del nivell d'endeutament de les llars catalanes. Durant el 2006, es van subscriure més de 245.000 noves hipoteques, un 8% més que en l'exercici anterior.

L'evolució dels preus

La tendència inflacionista del mercat d'habitatges tampoc no va experimentar cap simptoma d'alentiment. Segons l'informe sobre el sector de l'habitatge de la DGH en conjunt, durant el 2006 els preus van apujar per sobre del 18%, de manera que el preu mitjà del metre quadrat construït d'obra nova es va situar en 5.791 € a la ciutat de Barcelona, en uns 4.262 € per metre quadrat a la resta de l'àmbit Metropolità i en uns 3.176 € per metre quadrat fora de l'àmbit Metropolità. Els preus del mercat de segona mà, tot i seguir la mateixa tendència, continuaven sent lleugerament inferiors, uns 4.298 € per metre quadrat a Barcelona, i uns 3.025 € per metre quadrat de mitjana a la resta de municipis estudiats. Per la seva part, els preus mitjans de lloguer a Catalunya van incrementar en un any al voltant del 12,3%, de manera que el lloguer mensual contractual va arribar a quasi bé 780 €.

La resta de fonts estadístiques fetes públiques el 2006 reflectien també aquest comportament inflacionista del mercat. D'acord amb l'informe trimestral de la Cambra de la Propietat Urbana de Barcelona, el preu mitjà del lloguer de la ciutat era de 819 € mensuals, és a dir, havia pujat un 12,8% en un any, i arribava després d'augmentar prop d'un 40% en només un any als 835 € mensuals a Ciutat Vella.

Amb similars resultats, un estudi sobre els habitatges de segona mà elaborat per la xarxa immobiliària Comprarcasa i fet públic a mitjan juny assenyalava que els preus dels habitatges de Barcelona havien pujat un 15% de mitjana en un any, amb un preu mitjà de 4.800 € per metre quadrat. Per districtes, l'esmentat estudi detectava diferències importants en els preus, ja que Sarrià-Sant Gervasi amb uns 5.913 € per metre quadrat i les Corts amb 5.374 € se situaven molt per sobre de la mitjana, mentre que els districtes més econòmics eren Sant Andreu amb 4.131 € per metres quadrat, Sants-Montjuïc amb 4.395 € per metres quadrat i Horta-Guinardó, amb 4.433 € per metre quadrat.

Segons l'informe semestral de Sociedad de Tasación que es va presentar a final de juny, el preu de l'habitatge va créixer al voltant d'un 12% de mitjana els darrers dotze mesos, increment que fou especialment intens al cinturó de Barcelona, amb un augment proper al 15% en només sis mesos en municipis com Santa Coloma de Gramenet, Sabadell i Terrassa, i de l'ordre del 10% a l'Hospitalet del Llobregat, Rubí, Gavà o Montcada i Reixac.

Amb una visió temporalment més àmplia, l'informe de conjuntura elaborat per Caixa Catalunya i difós el mes de juny concloïa que comprar un habitatge el 2006 a Barcelona era un 76% més car que l'any 2000, mentre que el sou només s'havia revalorat un 24,4% durant el mateix període de temps. Aquest esforç econòmic més gran havia comportat que, mentre l'any 2000 només calia destinar el salari total de 4,8 anys per comprar un habitatge, cinc anys més tard els catalans necessitaven el sou sencer de 6,8 anys de mitjana.

Aquest encariment de l'habitatge i el repunt produït en el tipus mitjà foren les principals causes per les quals el valor mitjà de les noves hipoteques va créixer un 17%, situant-se en els 169.886 € per habitatge. Lògicament, aquest increment de l'esforç econòmic va repercutir en els terminis mitjans de comercialització, que van passar dels catorze mesos necessaris del 2005 als dinou mesos de l'any següent.

Les necessitats de rehabilitació del parc d'habitatges

El mes de març Salvador Milà, conseller del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), va presentar l'informe sobre l'habitatge a Catalunya, el tercer que s'havia realitzat des de l'any 2000. Segons aquest treball, a Catalunya uns 210.000 habitatges tenien greus problemes que requerien la realització urgent d'obres de rehabilitació, més de tres-cents mil tenien esquerdes i una xifra similar, problemes d'humitats. Així mateix, un 13,5% dels catalans afirmaven en l'enquesta feta durant el 2005 que el seu habitatge tenia algun tipus de deficiència, deficiència que era greu o que fins i tot suposava que l'immoble estava en estat ruinós per al 2,4% dels entrevistats. Segons l'estudi, els habitatges que necessitaven alguna reforma eren prop de 716.000, mentre que uns dos-cents deu mil requerien una rehabilitació més com-



Imatge del sarrontà de l'Hospitalet i Esplugues. Foto: Àlex Tarroja

pleta, quantitat aquesta que representava aproximadament el 7,8% del total de 2,6 milions d'habitatges existents a Catalunya.

Les xifres de la política d'habitatge duta a terme a Catalunya

Segons dades de la DGH, durant l'any 2006 es van iniciar gairebé 7.600 habitatges protegits, xifra que suposava un increment del 9,5% respecte de l'any anterior, i una quota de tot just el 6% sobre el total de l'oferta residencial. Territorialment, aquesta oferta protegida fou majoritàriament el resultat de l'actuació dels operadors públics i de les entitats sense ànim de lucre de la demarcació de Barcelona (un 66,4% del total), i en menor proporció, de les de Tarragona (15,9%) i Girona (12,8%), mentre que els operadors de Lleida només significaven un 4,9% del total.

En matèria de rehabilitació, durant el 2006 es van aprovar subvencions per a 3.329 habitatges corresponents a plans antics, amb un import de 4,1 MEUR; i per a 21.271 habitatges més en el marc de la convocatòria de 2006 dotada amb uns 47,1 MEUR. Així mateix, arran de l'ampliació de les àrees de rehabilitació integral (ARI) que va aprovar el Govern de l'Estat en el marc del Pla d'habitatge 2005-2008, el mes de maig es va signar un conveni entre el Ministeri d'Habitatge, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i els ajuntaments de Barcelona i Manresa amb l'objectiu de possibilitar la realització d'obres de rehabilitació en uns 2.685 habitatges dels barris de Ciutat Vella, el Clot, Gràcia, Horta, Poblenou, Poble Sec, Prosperitat, Sant Andreu i Sants a Barcelona, a més del nucli antic de Manresa, amb una inversió aproximada de 27 MEUR.

Per la seva part, a l'octubre el nou conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar, va signar un conveni amb el alcaldes dels municipis d'Agramunt, les Borges Blanques, Solsona, Lleida i Tàrrega per a promoure la rehabilitació de gairebé uns dos mil habitatges en tres anys, treballs per als quals la Generalitat, mitjançant l'empresa pública, preveia destinar uns 5 MEUR. Amb similars objectius, a principi del mes de desembre l'Estat, la Generalitat i els ajuntaments de Barcelona, Terrassa i Manresa van signar un acord per destinar uns 68 MEUR a la rehabilitació de pisos i a la promoció d'habitatges protegits. En les actuacions previstes s'inclouen la remodelació del Turó de la Peira, de Via Trajana, del barri del Polvori, del barri del Besòs, de la Trinitat Nova i del Governador a Barcelona; de Sant Roc a Badalona, i de Sant Cosme al Prat del Llobregat.

Pel que fa als ajuts al pagament del lloguer, línia d'actuació que per primer cop es va instituir a Catalunya a final de l'any 2004 mitjançant el Decret 454/2004, en la convocatòria de 2006, amb un pressupost de 17,1 MEUR es va subvencionar part del lloguer mensual d'un total de 8.376 famílies, 2.034 de les quals ja havien estat beneficiades en la primera convocatòria feta l'any 2005, amb un ajut mitjà mensual de 180,50 €.

Sota el lema per un habitatge digne

Davant la creixent crisi d'accessibilitat econòmica que va generar el fort augment dels preus dels habitatges produït en els darrers anys, al llarg del 2006 van ser nombroses les protestes que reclamaven el dret a un habitatge digne. El 14 de maig es va organitzar un assentada al centre d'unes seixanta ciutats de l'Estat per a reivindicar-lo. Aquesta concentració, organitzada de anònimament per internet, segons dades de la Guàrdia Urbana va aplegar unes mil cent persones a la plaça Catalunya de Barcelona. Els assistents a l'assentada eren en la seva majoria joves d'entre divuit i trenta-cinc anys. Al cap d'una setmana, el 21 de maig es va repetir la mateixa convocatòria d'assentada. Posteriorment, el 2 de juliol es van manifestar pel centre de Barcelona un miler de persones per a reivindicar el dret a un habitatge en una protesta organitzada per l'Assemblea per un Habitatge Digne.

El 30 de setembre novament l'Assemblea va organitzar una manifestació festiva al

centre de la ciutat, en la qual es van reunir unes cinc mil persones segons la Guàrdia Urbana i unes quinze mil segons els mateixos organitzadors. El 14 d'octubre un centenar de joves convocats també per l'Assemblea Popular per un Habitatge Digne van entrar en un centre comercial de mobles de la firma sueca Ikea i van protestar pel problema d'accés a l'habitatge tots vestits amb pijames i estirats als llits d'aquest centre comercial.

El dia 16 d'octubre l'Assemblea Popular per un Habitatge Digne va organitzar dues noves accions de protesta, una primera convocatòria de concentració que va aplegar mig miler de manifestants davant del Palau de Congressos de la Diagonal on era previst que tingués lloc 'una cimera de ministres europeus d'habitatge, i una segona convocatòria per a fer una cassolada al vespre a la plaça Sant Jaume. Ambdues manifestacions van tenir lloc sense cap mena d'incident, però els temors d'actes violents van provocar la suspensió de l'esmentada cimera europea, fet que va encetar una crisi institucional entre el Govern de l'Estat, la Generalitat i l'Ajuntament, ja que la decisió de suspensió presa pel Govern de l'Estat es va justificar per motius de seguretat, mentre que el consistori i la Generalitat van negar haver fet cap proposta de suspensió per aquest motiu i van reivindicar la seva capacitat de gestió d'aquesta mena d'esdeveniments a la ciutat.

El dia 28 de novembre, aprofitant la visita del responsable de l'ONU, Miloon Kothari, a Barcelona, el col·lectiu V de Vivienda, Assemblea per Dret a un Habitatge Digne, van organitzar una assemblea ciutadana oberta en la qual, el relator de Nacions Unides va demanar una reflexió sobre les polítiques d'habitatge a fi de recuperar la funció social i el dret a un habitatge digne. La darrera protesta de l'any fou el dia 23 de desembre amb una altra manifestació convocada novament l'Assemblea i que va recórrer els centres de les principals ciutats espanyoles.



L'assetjament immobiliari

Durant unes jornades sobre assetjament immobiliari organitzades per la Secretaria d'Habitatge i la Universitat de Barcelona (UB) que es van realitzar a Barcelona durant el mes d'abril, Francesc Baltasar, conseller del DMAH va quantificar en més de deu mil les llars catalanes que estaven patint assetjament immobiliari, és a dir, que eren coaccionades per a deixar el seu habitatge. Entre les pràctiques més freqüents, el conseller va assenyalar el tall del subministraments, la promoció de problemes de convivència amb veins conflictius i la realització d'accions dirigides a crear problemes de salubritat, humitats o, fins i tot, incendis en els edificis.

Per a combatre aquesta problemàtica, Baltasar va anunciar, d'una banda, que el projecte de Llei del dret a l'habitatge (82) preveia un règim sancionador que permetria que el DMAH imposés multes de fins a 900.000 € als assetjadors, i, de l'altra, que per a canalitzar les denúncies es crearia l'Observatori de l'Habitatge. Segons Laura Díez, adjunta al Síndic de Greuges, el perfil de les persones assetjades es corresponia amb persones grans que continuaven pagant lloguer de renda antiga. Per a intervenir contra aquesta pràctica, Díez va proposar dotar els policies locals d'unitats d'anàlisi contra aquests casos d'assetjament. Per la seva part, Joan Ollé, president del Col·legi d'Agents de la Propietat Immobiliària, va expressar la necessitat de donar assessorament legal als afectats, atès que es tractava de col·lectius socioeconòmicament molt vulnerables.

Amb l'objectiu d'evitar aquest fenomen del "mobbing immobiliari", a mitjan mes de maig es va fer públic un manifest titulat "Carta de mesures contra la violència immobiliària i urbanística" subscrit per més de seixanta entitats, entre les quals figura Arquitectes sense Fronteres, la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB), nombroses plataformes veïnals i persones com Arcadi Oliveres, Joan Subirats o Manu Chao. El manifest proposava, entre altres coses, la supressió del termini màxim de cinc anys de vigència per als contractes de lloguer, una moratòria de reformes urbanístiques i l'establiment d'un sostre màxim al preu de lloguers i pisos.

A l'octubre, la Fiscalia del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va obrir per primera vegada a Barcelona a petició del DMAH una investigació per a determinar si en un immoble del barri del Raval s'estava produint un delicte d'assetjament immobiliari.

Els pisos pastera

A principi del mes de febrer es va presentar l'estudi "Immigració i Habitatge a Espanya" elaborat pel Colectivo Ioé, Intervención Sociológica i editat pel Ministeri de Treball i Afers Socials. L'estudi, basat en el cens de l'any 2001 i en enquestes fetes durant els anys 2004 i 2005 a estrangers residents a Catalunya, Madrid i a la Comunitat Valenciana, posava en relleu que un 19% del immigrants vivien en els anomenats pisos pastera, és a dir, en una situació d'amuntegament amb una relació inferior a 10 m² per ocupant; i que, a més, al voltant d'un 47% dels estrangers no comunitaris estaven rellogats, usualment en una habitació amb dret a bany i cuina. Una altra conclusió de l'estudi sobre les dificultats dels immigrants per a accedir a un habitatge era la baixa proporció d'immigrants que podien accedir a la propietat, un règim de tinença que tenien només un 15% dels estrangers enquestats.

Per la seva part, el mes de maig es va presentar el llibre "Un sostre per viure", un manual elaborat per un equip de professors d'arquitectura de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) sota la coordinació de Pedro Lorenzo que recull solucions per a facilitar que comunitats amb pocs recursos puguin gestionar la construcció del seu habitatge. En aquesta presentació, experts en cooperació i arquitectura van alertar de la creixent proliferació dels pisos pastera i dels problemes d'infrahabitatge, i van advertir que l'única solució passava per un pacte entre administració i promotors immobiliaris. Segons Pere Pujol, professor d'arquitectura i cooperació de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès (ETSAV) i fundador de l'ONG Arquitectes sense Fronteres, el cas del jove magrebí que va morir en una barraca que s'havia fet ell mateix en un terrat de Ciutat Vella era un exemple dels milers de persones sense sostre que malviuen a Barcelona.

Per a detectar i eradicar aquesta problemàtica del pisos pastera, l'Ajuntament de Barcelona va crear un equip format per Gerard Capó, responsable del programa d'intervenció i prevenció social del distric-

te de Ciutat Vella, altres dos tècnics, una inspectora i dos agents de la Guàrdia Urbana. Fruit de l'activitat d'aquest equip, a final de maig els serveis municipals havien detectat un total de dinou habitatges que, o bé eren utilitzats com a pensions il·legals, o bé hi havia problemes de sobreocupació.

Perspectives sobre l'evolució futura del mercat d'habitatges

En conjunt, la majoria dels pronòstics fets públics l'any 2006 sobre l'evolució prevista del mercat residencial auguraven un canvi en la tendència expansiva dels darrers anys caracteritzada per uns forts increments de preus i d'activitat constructora.

Segons un estudi elaborat conjuntament per la Universitat de Barcelona (UB) i la consultora Forcadell presentat el mes de febrer, entre els anys 2007 i 2009 els preus de l'habitatge haurien de caure al voltant d'un 20% a tot Espanya, descens que es preveia especialment intens en les zones més cares i on el volum d'inversió especulativa era major, és a dir, principalment en els centres històrics de les capitals i en àrees del litoral, on més del 70% de la demanda era especulativa. Les raons que adduïa aquest estudi per a explicar aquesta caiguda dels preus eren que entre els anys 2007 i 2009 confluirien simultàniament, d'una banda, una dràstica reducció de la demanda degut a l'evolució econòmica, i de l'altra, hi hauria un fort augment de l'oferta residencial. A més a més, els pronòstics sobre l'evolució dels tipus d'interès de referència del Banc Central Europeu situaven el preu del diner en el 3,5%, alhora que s'augurava una caiguda del consum i de la creació de llocs de treball com a conseqüència de les altes taxes d'endeutament familiar. Segons l'opinió de Gonzalo Bernardos, director de l'informe, a Barcelona el mercat residencial de la zona del passeig de Gràcia seria una de les àrees que patiria aquesta caiguda de preus de manera més brusca degut a la fragilitat més accentuada que defineix la demanda d'habitatges de luxe.

En la mateixa línia, la patronal de constructors, l'APCE (Associació de Promotors Constructors d'Espanya) pronosticava un descens de la demanda residencial d'entre un 5% i un 9,5% durant el 2006, fins a situar-la en els 475.000 habitatges. Segons Guillermo Chicote, president de l'APCE, aquest descens de la demanda i el continu creixement de l'oferta havien de contribuir a moderar els preus, circumstància que ja es detectava ateses les dificultats que tenien cada vegada més les immobiliàries per a vendre els habitatges.



Plaça Europa, a l'Hospitalet de Llobregat. Foto: Àlex Tarroja

Per la seva part, José Ramon Montserrat, subdirector general de "la Caixa", amb motiu del llançament d'una nova hipoteca afirmava el mes de febrer que es preveia un suau aterratge dels preus de l'habitatge causat principalment per la reducció de la demanda, que se situaria en el mig milió d'habitatges, 250.000 menys que el 2005. Segons Montserrat, aquest refredament del mercat comportaria que l'increment del preu de l'habitatge s'estabilitzés al mateix nivell que l'índex de preus al consum (IPC) a partir de 2007.

Igualment, en la presentació de l'informe sobre el mercat residencial elaborat pel serveis d'estudis del Banc Bilbao-Vizcaya (BBVA) i fet públic el mes de juliol, José Luis Escrivà, director d'aquest servei, alertava del risc d'una propera crisi immobiliària a Espanya deguda a l'excessiva construcció d'habitatge i al repunt dels preus registrat els primers mesos de l'any. Per a Escrivà, fins ara s'observava un refredament suau del sector, però aquesta situació podria accelerar-se principalment amb el creixement del nombre d'habitatges iniciats i amb la pujada dels tipus.

A mitjan setembre es va presentar l'informe del Fons Monetari Internacional (FMI) sobre "Perspectives Econòmiques Mundials", en el qual s'advertia Espanya del risc de sobrevaloració de l'habitatge. Segons Timothy Allen, coordinador de l'informe, els preus dels habitatges a Espanya continuaven essent excessivament elevats, per la qual cosa, en un context de tipus d'interès a l'alça, era previsible un alentiment immediat de les pujades dels valors dels immobles, fet que tindria un impacte negatiu sobre els llocs de treball relacionats amb la construcció i la inversió immobiliària.

JBM

Més informació

extranjeros.mtas.es/es/general/Inmigracion_y_vienda_en_Esp.pdf
mediambient.gencat.net/cat/inici.jsp
www.apce.es
www.bcnviu.org
www.mviv.es
www.videvivienda.net
www.viviendadigna.org

L'ANY DE L'HABITATGE

Joan Subirats i Humet
Catedràtic de Ciència Política. Universitat Autònoma de Barcelona

Entre els múltiples balanços que es poden fer de l'any que és punt d'acabar, qui vulgui oferir una visió dels temes emergents no pot deixar de situar l'habitatge en el primer lloc del rànquing. És indubtable que aquest ha estat el gran assumpte que ha anat escalant posicions fins a esdevenir una de les primeres preocupacions dels ciutadans i la primera entre els joves. I això no ha estat així només aquí. A l'editorial de Le Monde *del dia de Nadal, el prestigiós rotatiu assenyalava també l'habitatge com el tema estrella de l'any a França. En el pronunciament que en fa el diari, l'editorial esmenta que la concatenació de diversos elements (pujada dels preus, moltes vegades alimentada per l'especulació, mentre que els salaris no pugen ni poc ni gaire en la mateixa proporció, i augmenta la precarietat laboral i el nombre de persones que reben només el salari mínim) ha anat generant la crisi d'una política que està fent tard per a respondre a necessitats socials que ja afecten les classes mitjanes franceses, fins fa pocs anys inusuals beneficiàries de les promocions d'habitatge públic. I tot això malgrat que entre setembre de 2005 i setembre de 2006 s'han construït aproximadament mig milió de pisos a França, una xifra rècord en els últims vint anys.*

A Espanya les xifres indiquen (www.mviv.es) que el 2005 es va construir una xifra similar a la de França, malgrat que les xifres de població són sensiblement inferiors. Però el més remarcable és que si bé fa deu anys es van construir prop de dos-cents mil habitatges, avui hem més que duplicat aquesta xifra, mentre que al mercat protegit o de promoció pública no solament no l'hem augmentada, sinó que l'hem disminuïda, passant de gairebé vuitanta mil el 1996 a les poc més de seixanta mil de 2005. I a Catalunya les coses no han estat fins ara gaire diferents (www.mediambient.gencat.net), amb un clar retard de la resposta pública a les apressants demandes d'habitatge accessible per a grans capes de la població. És indubtable que els canvis en la política d'habitatge no poden ser tan immediats com en altres esferes d'intervenció pública, per raons evidents, però hem de reconèixer que els poders públics no han estat a l'altura del que s'acostava. El poderós moviment que ha anat sorgint a tot Espanya, amb especial força a Catalunya, a favor d'un habitatge digne (www.viviendadigna.org) ha aconseguit posar en relleu aquest retard de la resposta pública, subratllant que són els joves en procés d'emancipació i els ancians que viuen sols els sectors amb més dificultats d'accés a l'habitatge i els grups més vulnerables a les pressions immobiliàries i especulatives. I ho ha fet de manera senzilla i alhora contundent i imaginativa (la seva consigna en l'última mobilització del 23 de desembre va ser: "Jo no torno a casa per Nadal perquè encara no me n'he anat"). El manifest de la plataforma comença recordant l'article 47 de la Constitució, en el qual es proclama el dret a un habitatge digne i la necessitat de lluitar contra l'especulació, i el contraposa a les xifres que recullen de fonts oficials, les quals demostren el gran nombre d'habitatges buits, el poc esforç que s'ha fet fins ara en matèria d'habitatge públic i l'inusitat creixement del preu de l'habitatge, només comprensible des de lògiques especulatives. Un altre article 47, aquesta vegada del nou Estatut d'Autonomia de Catalunya, va més enllà i assegura que "els poders públics hauran de facilitar l'accés a l'habitatge mitjançant la generació de sòl i la promoció d'habitatge públic i d'habitatge protegit, amb atenció especial als joves i als col·lectius més necessitats". En aquest cas, la concreció normativa i les prioritats socials són notablement grans, i per tant l'exigència en relació amb els poders públics hauria d'augmentar.

En aquest context preocupant, és una bona notícia l'aprovació per part del Consell de Govern de la Generalitat del Projecte de llei del dret a l'habitatge que va tenir lloc el 12 de desembre. I és curiós constatar que la reacció de bona part dels mitjans hagi estat destacar la remota possibilitat d'actuar temporalment contra les reiterades demandes de situar al mercat un pis deshabitat, mantenint sempre la propietat en mans dels seus amos, i que no es posi en relleu la timidesa relativa

d'aquest projecte de llei si el comparem amb la magnitud del problema que estem descrivint. És evident que el nou text, si s'aprova tal com està, suposa de fet la creació d'una política pública d'habitatge pròpia a Catalunya, i aleshores la configuració dels seus aspectes conceptuals, substantius i operatius. I això ja és de per si una bona noticia. Ho és també el significatiu compromís d'assolir (encara que sigui en vint anys) la xifra d'un 15% d'habitatges destinats a polítiques socials, sobretot si tenim en compte d'on partim. Es reafirma la voluntat de potenciar el lloguer i els ajuts de lloguer, un aspecte en el qual la realitat ens torna a mostrar que s'ha fet ben poc fins ara en relació amb això. I el text explora amb prudència els límits de la propietat i la seva funció social. Però, lògicament, és poca cosa. Sobretot si atenem aspectes que queden fora del seu marc, com els tributaris, la lluita contra el frau fiscal lligat a la construcció, el control de les hipoteques i en general aquest context especulatiu que ens esclata cada dia davant dels nassos.

*Estem acabant l'any amb el problema de l'habitatge en la primera línia de preocupació social. I és bo que des de la vicepresidenta del Govern espanyol fins als responsables de la política d'habitatge de la Generalitat hagin reconegut els dèficit actuals. Però probablement hem d'alegrar-nos sobretot de la notòria consolidació d'un moviment social que hagi estat capaç d'articular-se en llocs molt diferents i que congregui gent i col·lectius molt diferents amb relació a un tema crucial per a qualsevol persona. Les tendes de campanya plantades a les vores del Sena per Metges del Món i l'organització que porta el curiós nom d'*Hijos de Don Quijote, *per acollir els sense sostre en aquests dies de fred, són bona prova del fracàs de la política oficial per a articular respostes col·lectives a problemes col·lectius. Per tot això, l'existència de moviments socials mobilitzats en relació amb aquesta qüestió és precisament el que ens assegura que la pressió continuarà mantenint la vigència de l'assumpte els pròxims anys.*

Article publicat al diari El País el 28 de desembre de 2006

76 INCENDI FORESTAL A VANDELLÒS



El mes d'abril de 2006 un incendi forestal afecta més de 1.300 ha dels municipis de Vandellòs i l'Ametlla de Mar. El Departament d'Interior considera que el foc el van causar uns excursionistes o un ramader; en canvi els Agents Rurals i el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) afirmen que l'origen és la revifada d'una crema controlada feta pels bombers. Malgrat que s'obren diligències judicial, el mes de novembre la fiscal arxiva el cas.

L'any 2006 es van produir una vintena d'incendis forestals en una superfície superior a 10 ha localitzats especialment al Camp de Tarragona, les Terres de l'Ebre i a l'Empordà [77]. D'aquests, en destaca el que va afectar els termes municipals de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (Baix Camp) i l'Ametlla de Mar (Baix Ebre) amb un total de 1.383 ha segons els informes de l'Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC).

El foc de Vandellòs es va originar el 10 d'abril al barranc de l'Almadrava i va cremar durant vint-i-set hores. El fort vent que bufava a la zona va obligar a tallar la circulació a l'AP-7, a l'N-340 i a la línia de ferrocarril. Altrament, va caldre desallotjar dos càmpings i l'àrea de servei de l'autopista així com activar la fase 0 del Pla de protecció nuclear de Tarragona (PENTA), ja que les flames van arribar fins a les tanques de la central nuclear Vandellòs II [41].

Les primeres estimacions van considerar que la superfície cremada era de 1.250 ha de pi i matoll, de les quals 610 formaven part dels espais d'interès natural (EIN) de Tivissa-Vandellòs i de la Rojala-el Torn.

Petició de restauració i dubtes en les causes del foc

L'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant va demanar, en un ple celebrat el 28 d'abril, que es declarés l'àrea cremada zona d'actuació urgent, per tal d'impulsar un projecte de recuperació forestal. Així mateix, l'alcalde Josep Maria Castellnou (Convergència i Unió, CiU) es mostrava favorable a "girar full" i "a no pensar en les causes de l'incendi". D'aquesta manera, es volia respondre a les acusacions que el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) havien realitzat sobre la possible relació entre les actuacions dels bombers especialitzats del Grup de Recolzament a les Actuacions Forestals (GRAF) i l'incendi.

Segons la versió de la Direcció General d'Emergències i Seguretat Civil (DGESC), es va estassar el perímetre d'una bassa d'extinció, i, posteriorment, se'n van cremar les restes; tres dies després es va originar l'incendi en aquest mateix punt. Tanmateix, consideraven que ambdós fets no tenien cap tipus de relació i que els bombers havien extingit la crema adequadament.

D'altra banda, la Plataforma per a la Defensa del Territori de Vandellòs va denunciar la "manca de planificació" del municipi, ja que no tenien aprovat un pla de prevenció tal com obliga la llei en tractar-se d'una zona catalogada d'alt risc.

Dies després, les causes exactes de l'incendi no estaven clares. Mentre que des del Departament d'Interior s'assenyalava que algun excursionista havia aprofitat les restes apagades de la foguera realitzada pels GRAF per coure-hi carn, l'informe dels Agents Rurals considerava que no s'havia extingit correctament i que s'havia revifat a causa del fort vent. El GEPEC veia més plausible aquesta segona hipòtesi i va denunciar que el mateix dia una crema controlada per part del GRAF va acabar amb un incendi d'1 ha a Sant Jaume de Domenys (Baix Penedès).

D'altra banda, la consellera d'Interior Montserrat Tura (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) va incoar d'ofici un expedient de responsabilitat patrimonial, d'aquesta manera les assegurances de la Generalitat cobririen els danys ocasionats per l'incendi a aquells propietaris que presentessin una denúncia. Precisament, Damià Vernet, president del GEPEC, va ser el primer a querellar-se com a afectat directe, ja que 60 ha de la seva propietat van resultar calcinades. Per Vernet, l'explicació oficial no tenia sentit ja que era una àrea de difícil accés tant a peu com per a motocicletes i quads.

A nivell parlamentari l'incendi de Vandellòs va provocar que CiU demanés la compareixença de Montserrat Tura i del director general de Medi Natural Ramon Luque (Esquerra Unida i Alternativa, EUiA) per aclarir les responsabilitats en l'actuació dels GRAF. També la fiscalia de medi ambient va obrir d'ofici una investigació.

Finalment, professors universitaris i tècnics forestals van respondre a les crítiques dels ecologistes: "La utilització de cremes prescrites com a eina de gestió del paisatge té fonament científic".

Nous informes i polèmica amb els Agents Rurals

A final de juliol de 2006 es filtraven dos informes –un intern i l'altre elaborat per una consultoria– que assenyalaven que l'origen de l'incendi havia estat la crema de fullaraca per permetre la pastura. Des del GEPEC es valoraven les conclusions com a "patètiques i kafkianes" i consideraven que l'informe dels Agents Rurals "no havia agradat a la consellera Tura".

Altrament, també van criticar l'aprovació del Decret 312/2006 que regula la gestió del foc tècnic. Consideraven que s'havia donat cobertura urgent a unes pràctiques contraincendis que no s'avenien a la legislació.

El mes d'octubre es va produir una altra polèmica per la proposta de retallar vuitanta-quatre competències als Agents Rurals, entre les quals la investigació d'incendis. El delegat de Comissions Obreres (CC.OO.) al cos considerava que se'ls volia "passar factura" pel cas de Vandellòs. Associacions ecologistes, el GEPEC, la Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA) i la Societat Espanyola d'Ornitologia (SEO) van donar suport a la reivindicació sindical.

Finalment, el 10 de novembre la fiscal responsable dels delictes ambientals a Tarragona va decidir arxivar les diligències sobre l'incendi de Vandellòs, ja que considerava que no hi havia indicis d'actuació negligent. El GEPEC va criticar la decisió i va demanar que es "respectés el criteri i la professionalitat del cos d'Agents Rurals".

AUV

INCENDIS FORESTALS A L'EMPORDÀ 77



Una cadena d'incendis afecta l'Empordà al començament de l'agost de 2006. S'originen focs a Sant Climent Sescebes, Cistella, Viladamat, Cadaqués, Capmany, Siurana, Navata, Llers i Palau de Santa Eulàlia. Les flames cremen unes dues mil hectàrees, de les quals 1.010 ha al voltant de Viladamat, en l'incendi més gran de l'estiu a Catalunya. Es desconeix l'origen de la majoria dels focs i es discuteix sobre la possible actuació de piròmans. Les reaccions de les administracions es concreten en ajudes per a les explotacions agràries afectades i facilitats per la neteja de les zones cremades.

Les comarques de l'Alt Empordà i del Baix Empordà se situen a l'extrem nord-est de Catalunya. El juliol de 1986 uns grans incendis van afectar quasi la meitat de municipis de l'Alt Empordà i van devastar 26.000 ha en el foc més gran de les darreres tres dècades a les comarques gironines.

El juliol de 2006 era el juliol més calorós dels últims deu anys a Catalunya. Les temperatures durant alguns dies vorejaven els 35 °C i, fins i tot, els 40°C a l'Empordà. A causa de les elevades temperatures, en una vintena de comarques s'anunciava un risc d'incendi molt alt, entre elles l'Alt Empordà.

Incendis a Sant Climent Sescebes, Cistella i Viladamat

El 3 d'agost de 2006 es va originar el primer incendi de la cadena a Sant Climent Sescebes (Alt Empordà) com a conseqüència d'una guspira emesa per una màquina desbrossadora utilitzada per un pagès. L'endemà es va controlar l'incendi però va cremar 269,49 ha.

El 4 d'agost es va detectar el foc a Cistella (Alt Empordà) i la tramuntana, amb ratxes de 50 km/hora, va escampar les flames en diferents direccions. L'incendi va cremar, segons el cos d'agents rurals, 258,54 ha, principalment de boscos espessos (164 ha), dels municipis de l'Alt Empordà de Cistella (255,29 ha) i Terrades (3,25 ha). Segons el conseller del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Francesc Baltasar, el foc el va originar el llançament d'una punta de cigarreta encesa.

El 5 d'agost a la matinada es va declarar l'incendi forestal entre els pobles de Viladamat i Ventalló (Alt Empordà), limítrofs amb el Baix Empordà. Va ser el foc més virulent i més gran de l'estiu a Catalunya. El foc, atiat per la tramuntana, va cremar 1.010 ha, de les quals 693 ha d'arbrat, principalment de pi blanc, 219 ha de conreus i 98 ha de matoll. Va afectar els municipis de Viladamat (314 ha) i de Ventalló (93 ha), a l'Alt Empordà, i els municipis de la Tallada d'Empordà (301ha), Albons (169 ha) i Garrigoles (132 ha), al Baix Empordà.

La virulència de les flames va obligar a evacuar unes cinc-centes persones, vuitanta d'elles de les quals eren hostes de l'Hotel Albons. La majoria van retornar a casa el mateix dia a la tarda. Tot i això, cent vint veins de Garrigoles no van poder tornar al poble fins a l'endemà. La consellera del Departament d'Interior, Montserrat Tura, i Francesc Baltasar, van afirmar que el foc probablement es va originar intencionadament.

Sis nous incendis afecten l'Empordà

El mateix dia 5 d'agost es va declarar un altre incendi que amenaçava una zona boscosa de Cadaqués (Alt Empordà). Les flames es van controlar ràpidament i el foc va cremar una hectàrea de vegetació forestal.

El dia 6 d'agost un nou foc a Capmany (Alt Empordà), provocat per una punta de cigarreta, va cremar 446 ha empès per una tramuntana amb ràfegues de fins a 90 km/hora. Mentrestant els incendis forestals de Viladamat i de Cistella estaven estabilitzats però el foc continuava cremant.

El dia 7 d'agost es van declarar diversos incendis als municipis de Siurana, Navata, Llers i Palau de Santa Eulàlia, a l'Alt Empordà, que van obligar els bombers, els agents rurals, els Mossos d'Esquadra i els voluntaris a treballar-hi intensament.

El dia 8 d'agost, el primer dia sense focs a l'Empordà, els bombers remullaven les brases dels incendis de Viladamat, Capmany, Palau de Santa Eulàlia, Navata i Cistella. Les flames de Navata van cremar 33,98 ha (27,04 ha a Cabanelles, 5,29 ha a Crespià, al Pla de l'Estany, i 1,65 ha a Navata) i les de Palau de Santa Eulàlia, 23,38 ha. Els focs de Siurana, amb 9 ha cremades, i Llers, amb 0,29 ha estaven extingits.

Per tant, en cinc dies es van cremar unes dues mil hectàrees a l'Empordà. La majoria de damnificats van ser particulars i gairebé no s'hi comptabilitzaven béns públics. La setmana següent dels incendis va ploure a l'Empordà i va decaure el risc de foc.

Investigació sobre els orígens

L'allau d'incendis va empènyer els responsables polítics a sospitar de la possible presència d'un o diversos piròmans, tot i que no es disposava de proves. Tanmateix, els Mossos d'Esquadra, els bombers i els agents rurals gairebé descartaven aquesta hipòtesi.

Els Mossos van establir durant els dies dels incendis diversos controls de carreteres intentant trobar algun piròman, però els resultats van ser infructuosos. Només eren clars els orígens dels focs de Capmany, Cistella i Sant Climent Sescebes. El mes de novembre de 2006 encara s'especulava sobre les possibles hipòtesis, especialment en referència al gran foc de Viladamat, ja que la zona va quedar arrasada i no hi havia pistes concloents.

Reaccions

Els dies posteriors a la cadena d'incendis el conseller del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP), Jordi William Carnes, va signar una ordre per ajudar amb diners a fons perdut i crèdits les explotacions agrícoles i ramaderes danyades a Catalunya, pensant especialment en l'Empordà. El DMAH també va ordenar diferents accions per reparar els danys causats, com ara netejar les lleres de 17 km de rieres.

El president del Consell Comarcal de l'Alt Empordà, Jordi Cabezas, va indicar que els propietaris afectats que volien netejar la seva parcel·la cremada podien fer-ho sense demanar cap permís especial.

El novembre de 2006 els propietaris forestals de Viladamat, Albons, Ventalló i la Tallada d'Empordà no trobaven cap sortida a la fusta dels arbres que van resultar cremats. Des de la Generalitat s'oferia als propietaris diferents subvencions per pal·liar els danys.

XCN

78 INCINERADORA DE LA GRANJA D'ESCARP



El mes de gener es fa pública, a l'Ajuntament de la Granja d'Escarp (Segrià), la presentació per part de l'empresa Generación y suministro de energía S.A. (GENESA) d'un projecte per instal·lar una planta de tractament de residus orgànics animals en el paratge de la Vall Fera, pròxim a espais protegits pel Pla d'espais d'interès natural (PEIN) com l'aiguabarreig del Segre i el Cinca o el Montmeneu. Després de donar-hi conformitat, el consistori defensa la proposta però topa amb l'oposició frontal de bona part dels veïns, que s'organitzen en la plataforma Salvem el Baix Segre, sorgida ja el 2002 davant una iniciativa similar. El projecte està aturat pendent dels dictàmens del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida, i també de les properes eleccions municipals.

La Granja d'Escarp és un municipi de 1.042 habitants el 2006, situat al sud-oest de la comarca del Segrià, al marge esquerre del riu Segre, prop de la desembocadura del riu Cinca i abans de l'aiguabarreig amb l'Ebre. Limita amb les províncies aragoneses d'Osca i Saragossa, i els termes municipals de Serós, Massalcoreig, Mequinensa i Torrent de Cinca.

L'empresa GENESA i l'enginyeria Servicios de Gestión Tecnológica (SGT), filials del grup Abantia, abans conegut com Corporació Age, ja varen presentar un projecte de construcció d'una incineradora de residus d'origen animal el 2002, a la zona de secà situada a tocar del terme municipal de Serós. Aquesta iniciativa va rebre en un principi el suport de l'Ajuntament de la Granja d'Escarp, però fou posteriorment retirada davant la pressió veïnal, constituïda en la plataforma Salvem el Baix Segre.

Es reprèn el projecte d'incineradora de residus carnis

Les mateixes empreses van presentar el 23 de gener de 2006 un projecte a l'Ajuntament de la Granja d'Escarp on plantejaven una inversió de 30 MEUR i la creació de cinquanta llocs de treball com a contrapartida per instal·lar una planta de tractament de residus orgànics animals, que a més generaria energia elèctrica extreta de la combustió dels residus. El projecte ocuparia 4 ha, ja adquirides per GENESA, de les quals 2,7 estarien ocupades per instal·lacions. L'empresa afirmava que la planta permetria solucionar dos problemes: la transformació de residus orgànics animals per eliminar bacteris que puguin generar pandèmies i la reducció de l'impacte ambiental durant el procés de destrucció d'aquests residus. Es va canviar la localització del projecte respecte a la proposta de 2002, i es va optar per situar-la al paratge de la Vall Fera, a tocar del PEIN de l'Aiguabarreig Segre-Cinca i a 6 km dels nuclis habitats de la Granja d'Escarp i Mequinensa. La planta es va preveure amb una capacitat per tractar residus de tot Catalunya a raó de cent tones anuals.

El consistori aprova el projecte i inicia la seva tramitació

El ple de l'Ajuntament de la Granja d'Escarp, en sessió ordinària celebrada el dia 13 de març, va aprovar, inicialment i per unanimitat, la modificació puntual de les Normes subsidiàries (NNSS) de 2004 del paratge de la Vall Fera. Es va aprovar el canvi de qualificació urbanística de 20,43 ha de sòl no urbanitzable forestal a sòl urbanitzable delimitat industrial, amb la finalitat d'adequar la qualificació dels terrenys adquirits per l'empresa a l'activitat proposada i de preveure'n futures ampliacions. Després de trametre la modificació de les NNSS a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida, i seguint la normativa vigent, es va obrir un termini d'un mes d'exposició al públic per tal de rebre al·legacions dels interessats.

Paral·lelament, el consistori va trametre el projecte d'incineradora al DMAH. Ambdós tràmits han restat aturats des d'aleshores, bàsicament pel fet que l'espai en qüestió té protegit el seu caràcter forestal per l'article 50 de la Llei estatal 43/2003, de 21 de novembre, de monts, després d'haver patit últimament els efectes d'incendis forestals.

L'Ajuntament, compost per cinc regidors de Convergència i Unió (CiU) i dos del Partit Popular (PP) i encapçalat pel convergent Josep Mariné, va endegar un procés d'informació del projecte als ciutadans, que es va suspendre davant la forta oposició veïnal.

Plataforma Salvem el Baix Segre

El veïns contraris a la iniciativa, organitzats en la plataforma Salvem el Baix Segre, van organitzar actes de protesta que tingueren en un primer moment caràcter local, amb sonoloses cassolades davant l'Ajuntament i penjada de cartells contraris a la incineradora. Es va endegar una recollida de firmes en contra del projecte que va recollir més de cinc-centes adhe-



Concentració en contra de la incineradora. Foto: ACN

sions. Els ecologistes Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de l'Entorn Natural (IPCENA) i després la plataforma van presentar al·legacions centrades en l'esmentada Llei de monts, i van arribar a demanar com a últim recurs, en cas que s'aprovés la iniciativa, que s'habilités un nou accés específic a la incineradora que no passés per cap població. Els opositors consideraven injust situar una activitat d'aquesta mena en una zona amb poca ramaderia i on, a parer seu, les condicions orogràfiques i climàtiques afavorien la concentració de contaminants en l'atmosfera.

Salvem el Baix Segre va demanar també a l'Ajuntament la convocatòria d'un referèndum sobre la incineradora, i davant la negativa del consistori a organitzar-lo, el van dur a terme per iniciativa pròpia el 14 de maig, amb el resultat de 555 vots contraris a la incineradora i 7 vots a favor, sobre un cens electoral d'uns 830 ciutadans, al llarg d'una jornada festiva i plena d'activitats lúdiques.

Les mesures de pressió de la plataforma van continuar demanant públicament el boicot al referèndum de l'Estatut d'Autonomia [59] mitjançant una butlleta de rebuig a la incineradora, fet que va suposar que un 44% dels vots escrutats fossin declarats nuls. La presidenta de la plataforma, Marta Teixidó, va afirmar que l'acció era una crítica a l'actitud amb què els havia tractat l'Administració i l'Ajuntament.

Durant el mesos d'estiu les protestes van continuar amb el tall intermitent de carreteres, com la C-45, que serveix de drecera per als estiuejants aragonesos que van cap a la costa tarragonina, duts a terme en cap de setmana, i també es van organitzar manifestacions a la ciutat de Lleida. Igualment, cal destacar la preparació d'una festa major alternativa a l'organitzada pel consistori. Durant el mes de setembre es va sol·licitar conjuntament amb Ecologistes en Acció de Catalunya (EeAC) al DMAH la realització d'un estudi exhaustiu de la qualitat de l'aire a la zona de la Granja d'Escarp. Davant la clara oposició de la ciutadania, l'Ajuntament optà per una actitud passiva de no-confrontació, amb què es va deixar l'assumpte en mans dels diversos departaments implicats.

La plataforma ha centrat els seus darrers esforços a organitzar un candidatura alternativa per a les pròximes eleccions municipals de maig de 2007, amb la finalitat de tombar el projecte des de dins de l'Ajuntament, estratègia que pot topar amb les intencions de l'Agència de Residus de Catalunya (ARC) de deixar sense poder



Vista de la Granja d'Escarp. Foto: Marta Casas

decisori els consistoris municipals en l'avantprojecte de llei de modificació de la Llei 6/1993, de 15 de juliol, reguladora de residus.

Reacció adversa de gran abast

L'impacte de la preocupació per la instal·lació de la incineradora arribà fins a les Corts d'Aragó, que van promulgar el 30 de març una proposició no de llei on es demanava informació sobre els possibles efectes a la Generalitat de Catalunya.

La plataforma ha rebut suport de diversos sindicats com Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya (JARC) i Unió de Pagesos (UP), i també dels grups IPCENA i EeAC.

L'aparició de diversos projectes d'activitats potencialment contaminants va generar una notable inquietud en l'àrea geogràfica que comprèn les riberes de l'Ebre, el Segre i el Cinca.

Els projectes, destinats principalment a la generació d'electricitat, eren la Central Tèrmica de Carbó de Mequinensa [2005:39] i les Centrals Tèrmiques de Cicle Combinat de Riba-roja d'Ebre [35], Faió i Ballobar, que comportaven diferents obres auxiliars per tal de dotar cadascuna de les centrals, de les línies d'evacuació elèctrica i dels nous accessos viaris de subministrament de combustible.

JRMR

Més informació

www.ipcena.org/noticies
www.ecologistesenaccio-cat.pangea.org

79 LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXÀS



A començament d'any el projecte de la línia elèctrica de 400 kV entre Sentmenat i Baixàs es troba en una certa situació de parálisi a causa del desacord entre els governs francès, espanyol i català en el tram fronterer. Per desencallar aquesta situació José Luis Rodríguez Zapatero i Jacques Chirac acorden que sigui la Comissió Europea qui en decideixi el traçat. Mentrestant, el Departament de Treball i Indústria enuncia canvis en el tram Bescanó-Santa Llogaia i en el ramal de Riudarenes amb l'objectiu de reduir l'impacte sobre el medi ambient i els nuclis habitats i enuncia que hi haurà compensacions econòmiques als municipis per on passi la línia. No obstant això, la majoria dels ajuntaments i la Plataforma No a la MAT reiteren la seva negativa al projecte.

Antecedents: 2004:102; 2005:88

La línia elèctrica transfrontera de 400 kV, coneguda també com a línia de molt alta tensió (MAT), és un projecte del Govern francès i del Govern espanyol que té com a objectiu augmentar l'energia que l'Estat francès subministra a l'Estat espanyol. L'acord es va signar a començament dels vuitanta i consistia a augmentar en 1.000 MW (passant de 1.400 a 2.400 MW) l'energia que França proveeix, majoritàriament procedent dels excedents nuclears, a través de la creació d'una nova línia elèctrica d'alta tensió. Després de rebutjar la possibilitat de fer-la passar pels Pirineus occidentals o centrals, on la proposta va aixecar una forta oposició, els dos governs es van decantar en una cimera francoespanyola celebrada a Perpinyà el 2001 pels Pirineus orientals mitjançant la construcció d'una línia de doble circuit de 400.000 volts (V) entre els municipis de Sentmenat (Vallès Occidental), Bescanó (Gironès) i Baixàs (Rosselló). La MAT tindria una llargada d'uns 200 km i comportaria la ubicació, aproximadament cada 300 m, de torres de prop de 60 m d'alçada, 35 m d'ample i una superfície de base d'uns 400 m².

El Govern espanyol i el Govern francès, que eren els qui tenien les competències en les línies elèctriques d'interconnexió, defensaven el projecte per a reforçar el subministrament elèctric a les comarques gironines i per a alimentar el futur Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) en el tram Barcelona-Perpinya [66-68]. Per contra, la infraestructura tenia l'oposició de grups ecologistes del nord i del sud de la frontera, que van crear respectivament el Collectif Non à la THT i la Plataforma No a la MAT, i de nombrosos ajuntaments coordinats a través de l'associació Sydeco THT-66, a la Catalunya Nord, i l'Associació de Municipis contra la MAT (AMMAT), a les comarques gironines. Els detractors consideraven que la línia era innecessària, subratllaven el fort impacte ambiental i paisatgístic que comportaria i alertaven dels efectes negatius que els camps electromagnètics que generaria podrien tenir sobre la salut. Com a alternativa defensaven el reforçament de les línies existents i un model energètic basat en la generació d'energia renovable en llocs propers al consum. Durant el 2005 els contraris a la línia van organitzar diverses manifestacions que van aplegar milers de persones.

Dins el Govern català el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) defensava la interconnexió mentre que Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) s'hi oposaven. El Pla d'energia de Catalunya 2006-2015 [2005:120], aprovat pel Govern de la Generalitat el 2005, reconeixia la possibilitat de la interconnexió i deixava la decisió final en mans del Ministeri d'Indústria que, no obstant això, hauria de consultar-ho amb el Govern català. Els partits polítics de l'oposició, Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP), es mostraven a favor de la línia.

A final de 2005 el primer tram de la MAT, entre Sentmenat i Bescanó, ja havia estat autoritzat pel Ministeri d'Indústria, el projecte executiu estava en exposició pública i només faltava l'aprovació definitiva del Consell de Ministres per començar les obres. A partir de Bescanó n'havien de sortir dues ramificacions per a alimentar les subestacions del FAV cap al sud, fins a Riudarenes (la Selva), i cap al nord fins a Santa Llogaia d'Àlguema (Alt Empordà). Finalment, des de Santa Llogaia d'Àlguema fins a Baixàs hi havia tres alternatives per a travessar la frontera: per la Jonquera, per la Vajol i per Maçanet de Cabrenys. Aquests darrers trams, des de Bescanó fins a Baixàs, disposaven d'un estudi d'impacte ambiental elaborat per Red Eléctrica Española (REE) però encara no disposaven de l'avantprojecte.

La interconnexió bloquejada

A començament de 2006 el projecte d'interconnexió elèctrica estava en una situació de bloqueig tal com reconeixien diversos agents implicats com la companyia elèctrica francesa Réseau de Transport d'Electricité (RTE) o el conseller de Medi Ambient de la Generalitat, Salvador Milà. Aquesta situació estava provocada per la manca d'acord en el tram fronterer de la MAT. En efecte, el Govern de l'Estat i el Departament de Treball i Indústria (DTI) de la Generalitat apostaven per l'opció de la Jonquera per aprofitar el corredor del FAV mentre que el Govern francès continuava defensant reforçar el traçat existent entre Vic i Baixàs per tal d'evitar el pas per la plana del Rosselló, una opció que el Govern de la Generalitat havia descartat el 2005 pel fort rebuig que havia provocat. Davant d'aquesta situació el Govern espanyol acceptava com a tercera via el pas per Maçanet de Cabrenys si bé aquesta opció no agradava ni al Govern de la Generalitat, ja que no aprofitava cap traçat existent i transcorria per l'àrea de les Salines-Bassagoda inclosa al Pla d'espais d'interès natural, ni al Govern francès, per l'impacte sobre la vall del Tec.

El 30 de gener un fort temporal de pluja va provocar la crescuda del riu Fluvià, que va descalçar una torre de 132 kV a Vilaür (Alt Empordà). Això va provocar que prop de 50.000 clients de Fecsa-Endesa d'aquesta comarca es quedessin sis hores sense llum. Davant d'aquest fet REE va assegurar que amb la interconnexió no s'hauria produït aquesta situació ja que s'hauria pogut injectar energia a la línia afectada des de qualsevol punt. El conseller de Treball i Indústria va donar la raó a REE pel que fa a la necessitat de la interconnexió, però va obrir un expedient a la companyia en considerar que la torre que va caure estava situada en una zona inundable.

L'AMMAT cerca alternatives

El mes de gener l'AMMAT, formada per cinquanta-dos ajuntaments gironins, va encarregar un informe tècnic a l'enginyeria Soluziona per demostrar que la línia de 400 kV no era necessària ni per al FAV ni per a les necessitats energètiques de les comarques gironines. Segons l'Associació n'hi ha-

via prou a substituir o compactar la línia de Juià a Santa Llogaia, de 132 kV, fent que tinguès una potència suplementària que arribés als 220 kV. Paulí Fernández, portaveu de l'AMMAT i alcalde de Vilafant (CiU), assegurava, a més, que si es fes una línia de 220 kV hi hauria més possibilitat de soterrar trams, una possibilitat que REE descartava per a la línia de 400 kV per l'excessiu cost econòmic.

Un mes més tard Soluziona va renunciar a acabar l'estudi, que ja havia començat, al·legant excés de feina. Paulí Fernández va qualificar aquesta renúncia de sospitosa tenint en compte que ja havien recollit bona part de la informació i va considerar que l'enginyeria podria haver rebut "pressions per part d'algú que no vol que es demostri (...) que la línia de 400 kV no és necessària". Poc després l'AMMAT va recórrer a una empresa italiana, el Centro Elettrotecnico Sperimentale Italiano (CESI), per realitzar l'estudi.

El mes de maig l'AMMAT va denunciar que el DTI, REE i el Ministeri d'Indústria els negava les dades sobre consum energètic a la demarcació de Girona i les previsions per als anys 2009 i 2015 que necessitaven per a fer l'estudi encarregat. El mes de setembre el conseller de Treball i Indústria, Jordi Valls, es va comprometre a demanar aquestes dades al Ministeri d'Indústria.

Canvis en el traçat

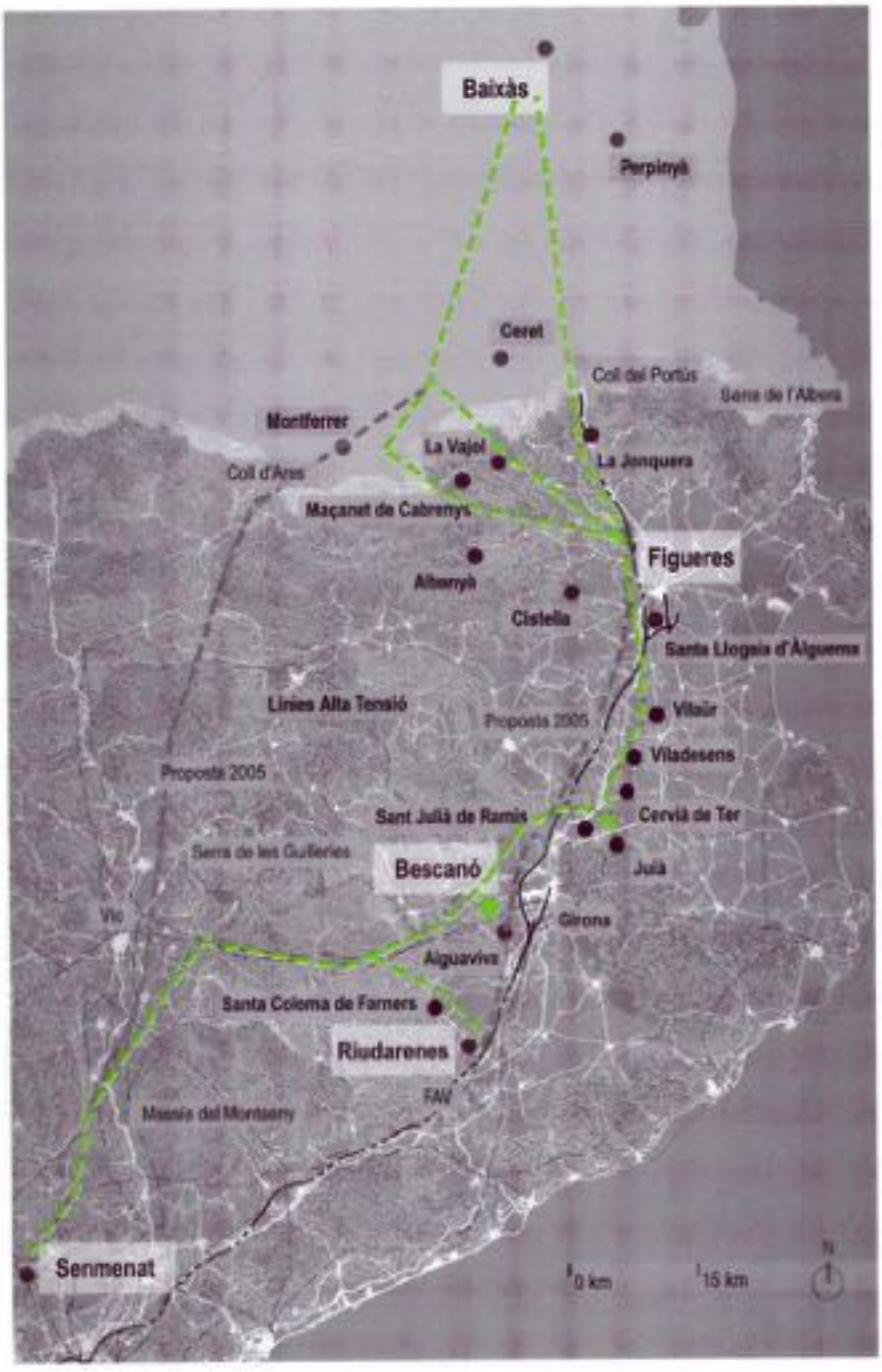
Els mesos de juny i juliol el DTI va enunciar dos canvis en el traçat de la MAT. El primer canvi, enunciat el juny, consistia en el fet que la ramificació sud que té com a objectiu alimentar el FAV a Riudarenes no sortiria de Bescanó sinó de Santa Coloma de Farners. Dels 17 km del nou traçat, 12 transcorrerien per Santa Coloma de Farners i 5 per Riudarenes i s'evitava el pas per Vilablareix, Aiguaviva, Riudellots de la Selva, Vilobí d'Onyar, Caldes de Malavella i Brunyola. Segons el Departament, d'aquesta manera s'evitava passar molt a prop del nucli d'Aiguaviva (Gironès) i interferir en un possible creixement del l'Aeroport de Girona-Costa Brava [7], a més de reduir la llargada en uns 10 km.

El segon canvi, enunciat a final de juliol, preveia la utilització del corredor de la línia existent de 132 kV entre Juià i Figueres de tal manera que la MAT no aniria paral·lela al FAV des de Palol de Revardit fins a Santa Llogaia d'Àlgaema com s'havia definit inicialment. El nou traçat tindria 40,5 km, passaria per quatre municipis que abans no quedaven inclosos (Sant Julià de Ramis, Cervià de Ter, Saus i Viladasens), evitaria el pas per Saus i reduiria en gran mesura l'afectació sobre Vilademuls. Segons el DTI els principals avantatges d'aquesta opció serien l'aprofitament d'un corredor ja existent (tot i que s'havia de determinar si les dues línies estarien en un mateix suport o en dos), la reducció del traçat en 3,5 km, l'allunyament de zones habitades i una connexió millor amb la subestació de Juià, de la qual depèn bona part del subministrament energètic de les comarques gironines.

El nou traçat va generar un fort malestar als municipis afectats, especialment a Santa Coloma de Farners i a Cervià de Ter, on es van organitzar manifestacions, xerrades i talls de carretera amb el suport dels ajuntaments respectius i de la Plataforma No a la MAT. L'alcalde de Santa Coloma de Farners, Antoni Solà (CiU) alertava de l'impacte de la línia sobre diversos espais naturals i patrimonials del municipi com la ruta de les deu ermites, la vall de la riera de Santa Coloma, l'entorn del castell de Farners o la zona d'Argimon. Per la seva banda, l'AMMAT va assegurar que els canvis demostraven que el Govern "no té les idees clares" i va insistir a rebutjar qualsevol traçat mentre no es demostrés la necessitat de la línia.

Cimera i manifestació a Girona

A mitjan novembre es va celebrar a Girona una cimera entre el president del Govern





Cartell contra la MAT al nucli de Galliners, al municipi de Vilademuls. Foto: Moisès Jordi

espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, i el president de la República francesa, Jacques Chirac. Davant d'aquest fet la Plataforma No a la MAT i l'AMMAT van organitzar el 12 de novembre una manifestació en aquesta ciutat amb l'objectiu de pressionar els dos governs. S'hi van congregar unes dues mil persones segons la policia local i unes quatre mil segons els organitzadors. Després de la manifestació Xavier Llorente, portaveu de la Plataforma No a la MAT, va advertir a ERC i ICV que s'equivocaven si només s'oposaven a la interconnexió i no als trams Sentmenat-Bescanó i Bescanó-Santa Llogaia. Per la seva banda, Pauli Fernández, president de l'AMMAT, es va mostrar escèptic sobre el paper que tindria el nou president de la Generalitat José Montilla, sorgit de les eleccions de l'1 de novembre, pel que feia a la línia: "Fa dos mesos, quan era ministre d'Indústria, era el principal avalador del projecte".

En la cimera francoespanyola, celebrada el 16 de novembre, Zapatero i Chirac van acordar demanar a la Comissió Europea que nomenés un coordinador perquè proposés abans de l'estiu de 2007 el traçat definitiu de la interconnexió. Els dos mandataris es van comprometre a assumir el traçat escollit i es van reafirmar en la necessitat de la línia. La Plataforma No a la MAT va considerar que aquesta decisió cercava guanyar temps perquè la línia no interferís negativament en les eleccions presidencials franceses d'abril de 2007, i l'AMMAT va anunciar que els ajuntaments afectats anirien a la Comissió Europea, a Brussel·les, a explicar la seva posició.

Ajudes econòmiques als municipis afectats

Durant el mes de novembre el DTI va trametre una carta als ajuntaments afectats pel traçat entre Sentmenat i Bescanó en què informaven que rebrien, per part de REE, una compensació de 40 €/m de línia que travessés els seus termes municipals. En total es donarien 3,5 MEUR als vint-i-dos municipis afectats en aquest tram. Els ajuntaments havien d'acreditar que dedicarien aquestes compensacions a projectes d'interès general i tenien fins al 30 de novembre per presentar-los. El DTI assegurava que la resta de municipis afectats per la línia rebrien les mateixes compensacions.

La major part dels alcaldes afectats, tant d'aquest traçat com de la resta de la línia, van rebutjar aquests ajuts i van decidir no presentar cap projecte. El president de l'AMMAT, Pauli Fernández, va qualificar la carta de "xantatge" amb la intenció de dividir els alcaldes, "ja que tots sabem que amb aquests diners en un poble petit es poden fer moltes coses". En canvi, l'alcalde de Bescanó, Xavier Soy (CiU), va acceptar la compensació si bé va demanar una pròrroga en el termini de presentació.

La MAT a final d'any

A final d'any REE assegurava que el subministrament al FAV, previst a les comarques gironines per al 2009, perillava si no es construïa la línia d'alta tensió. Segons Lluis Pinós, delegat de REE a Catalunya, el FAV requeria un punt d'alimentació cada 50 o 65 km que només la línia de 400 kV podia fer possible. Pinós confiava que el 2009 es posessin en servei els trams Sentmenat-Bescanó, Bescanó-Santa Llogaia i el ramal de Riudarenes i el 2010 el tram de la interconnexió, entre Santa Llogaia i Baixàs.

Amb tot, per al 2007 es preveia que el Consell de Ministres decidís si aprovava el tram Sentmenat-Bescanó, de tal manera que les obres podrien començar el mateix any. Pel que fa al tram Bescanó i Santa Llogaia i el ramal de Riudarenes, el Ministeri d'Indústria confiava a autoritzar-los en tràmit d'urgència, fet que permetria realitzar el projecte executiu i la seva exposició pública sense passar pel tràmit de l'avantprojecte. Finalment, abans de l'estiu, la Comissió Europea, a través d'un coordinador, haurà de decidir el traçat de la interconnexió.

MJP

Més informació

www.collectif-nonalaligne.com
www.icaen.net
www.nomat.org

EL PRIMER PAS CAP A UN MODEL ENERGÈTIC SOSTENIBLE: LA GESTIÓ DE LA DEMANDA

Xavier Llorente

Portaveu de la Comissió Tècnica de la Plataforma No a la MAT

És cada cop més gran el rebuig que les infrastructures elèctriques desperten en la societat civil. Les línies d'alta i molta alta tensió o les grans instal·lacions de generació, per esmentar alguns exemples, aixequen una polseguera de protestes allà on es plantegen. Des de determinats sectors es vol donar a entendre que aquestes són les conseqüències de l'estat de benestar que gaudim i que hem d'acceptar resignadament si volem ser coherents.

Veurem a continuació que no és aquesta una afirmació veraç. Primerament hem de tenir en compte que el sistema tant centralitzat que tenim actualment és d'una ineficàcia clamorosa. Segons la comissió europea, la nostra eficiència energètica global és només del 25%, el que significa que de la font energètica primària només n'aprofitem aquest petit percentatge. Si invertim el raonament podem afirmar, d'acord amb la comissió europea, que per cada unitat energètica que no consumim n'estalviem quatre d'energia primària. Les pèrdues es produeixen en totes les fases del cicle energètic, des de la producció, passant per la transformació i el transport, fins arribar al malbaratament en el consum ocasionat per la manca d'una cultura de l'energia. Podem dir sense por a equivocar-nos que la nostra és una societat obesa energèticament. Així veiem com, segons l'informe "Prospectiva Estratègica de l'Energia en l'horitzó del 2030" elaborat per a l'Institut Català de l'Energia, a Catalunya pràcticament doblem "el consum mitjà desitjable suficient per satisfer les necessitats físiques, intel·lectuals i assegurar el respecte a la llibertat individual".

A partir d'aquestes dades ja podem intuir que millorant la nostra eficiència i racionalitzant la demanda podem aconseguir reduir el consum sense afectar els serveis energètics de que disposem; és a dir, mantenint la nostra qualitat de vida. De fet la proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell sobre l'eficiència de l'ús final de l'energia inclou a l'exposició de motius la següent afirmació: "sense disminuir el confort ni el nivell de vida, és possible, per tant, reduir el consum d'energia com a mínim en una cinquena part, sense cap cost addicional" i segueix més endavant "aquest estalvi tindrà repercussions positives per la competitivitat industrial de l'UE".

No incidirem en aquest article sobre els mecanismes per millorar l'eficiència energètica inherent al nostre actual model energètic sinó que ens situarem a la fase final d'utilització de l'energia a on tots estarem d'acord en que cal actuar sobre la demanda. La gestió de la demanda persegueix, segons el "Libro Blanco sobre la reforma del marco regulatorio de la generación eléctrica en España", influir sobre l'ús que els consumidors fan de l'electricitat per tal d'aconseguir una reducció i/o un desplaçament horari del consum. És aquesta darrera una circumstància molt important ja que la confluència temporal de consum ocasiona les anomenades "demandes punta" tant difícils de gestionar i que obliguen al sobredimensionat de les infrastructures elèctriques tant de generació com de transport (MAT). Així doncs, la "gran apagada" amb la que els defensors de la línia ens amenacen quedaria resolta amb la simple aplicació d'un programa d'aquest tipus que aconseguís distribuir temporalment el conum. No oblidem que aquesta gestió de la demanda no repercutiria en la reducció dels serveis energètics que configuren la nostra qualitat de vida, sinó que simplement incidiria sobre els comportaments malbaratadors i sobre l'eficiència energètica dels equips que intervenen en els esmentats serveis.

Com molt bé diu el Libro Blanco, l'energia es malbarata perquè "la demanda no rep senyals correctes del seu preu". L'aplicació d'un sistema de preus i tarifes de l'electricitat que reflecteixi els veritables costos que es deriven del seu consum juntament a la informació transparent de les circumstàncies que motiven l'aplicació d'un determinat preu o tarifa, esdevindrà la principal eina que permetrà als consumidors no només reduir el consum sinó també seleccionar el tipus de subministrament que prefereixen i el moment horari més favorable econòmicament per fer-lo. En

aquest sentit caldrà garantir també la penetració al mercat d'equips tècnics més eficients i que permetin un desplaçament temporal del consum. No cal esmentar que aquestes polítiques han d'anar acompanyades per la sensibilització no només dels consumidors sinó també de les empreses comercialitzadores d'electricitat.

Aliens a totes aquestes consideracions, els polítics que ens governen no semblen gens decidits a promoure d'una manera real i efectiva ni la millora de l'eficiència energètica ni una eficaç gestió de la demanda. De paraules i bones intencions en tenen moltes però els fets reals ens mostren una inèrcia perillosa cap el consum sense aturador. Aquesta poca predisposició a treballar seriosament cap a l'estalvi i l'eficiència s'ha palesat en la tardança amb que a Catalunya hem incorporat la Directiva de l'UE sobre ecoeficiència en edificacions. Aquesta directiva de data 16 de febrer de 2002 fixava com a data límit gener de 2006 per transposarla a la normativa de cada estat i tot i disposar de tres anys per fer-ho, els nostres polítics han arribat tard. I no tant sols sembla que no vulguem anar endavant sinó que tanmateix anem enrera i hem deixat d'aplicar la normativa que obligava les comercialitzadores elèctriques a endegar programes de gestió de la demanda com el que va aconseguir que moltes famílies instal·lessin sistemes de calefacció que carregaven energia durant les hores de menys consum, suavitzant per tant la corba de la demanda. Per altra part, el Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015 segueix contemplant exagerats augments del consum que després serveixen de justificació per a tot un allau de diferents tipus de noves infrastructures elèctriques que conviurien amb les que ja tenim actualment. Així, se'ns intenta convèncer de que hem de mantenir obertes les centrals nuclears, tanmateix més enllà de la seva vida útil, incrementant perillosament el risc d'accident o que han de seguir funcionant centrals tèrmiques amb tecnologia obsoleta com la de Cercs i, a més a més, que hem d'acceptar, com a conseqüència lògica del nostre benestar, la construcció de no sé quantes plantes de cicle combinat i de tota una xarxa de línies de molt alta tensió, inclosa la MAT, per garantir el subministrament d'un consum creixent i la cobertura de demandes punta cada cop més acusades.

Voldríem demanar als nostres governants que, abans de tirar endavant tot aquest allau de projectes tan cars en termes econòmics, mediambientals i socials, impulsin una política decidida i eficaç de gestió de la demanda i millora de l'eficiència energètica perquè estem segurs que és aquest el primer pas cap un model energètic sostenible que garanteixi els serveis energètics característics del nostre nivell de vida no només a nosaltres sinó també a les generacions futures.

Març de 2007

LLEI DE CREACIÓ DE L'AGÈNCIA DE LA NATURA DE CATALUNYA 80



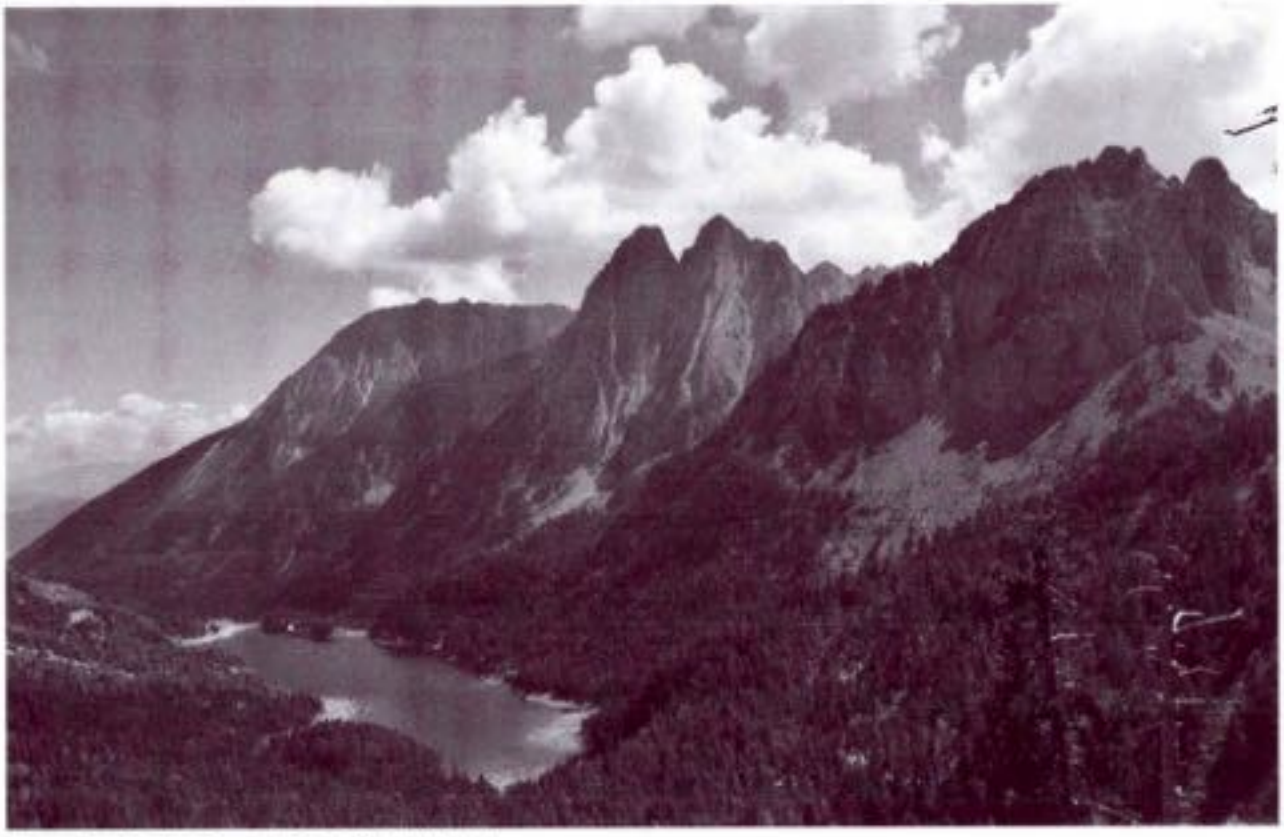
Després d'un procés de reflexió interna en el si del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), el desembre de 2005 es presenta l'avantprojecte de llei per crear l'Agència de la Natura de Catalunya, un organisme autònom que aplegaria les competències de conservació i gestió de la biodiversitat i del patrimoni natural, fins llavors disperses en diferents unitats administratives. El Consorci Forestal de Catalunya (CFC) s'oposa a l'Avantprojecte de llei perquè el considerava precipitat atesa la convocatòria d'eleccions del novembre de 2006, la qual en pospcsava l'aprovació fins a la propera legislatura.

A Catalunya la gestió del medi natural presenta un cert grau de complexitat. Una de les raons és l'existència de diverses administracions implicades (Generalitat, diputacions, consorcis, etc.), departaments d'una mateixa administració (especialment de la Generalitat) i fins i tot unitats administratives diferents d'un mateix departament.

Per aquest motiu, feia temps que des de l'Administració i altres sectors relacionats amb la gestió del medi natural es plantejava la possibilitat d'unificar les competències de conservació i gestió de la biodiversitat i del patrimoni natural en un únic organisme autònom, en la línia del que s'-havia fet amb altres ens com l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) o l'Agència de Residus de Catalunya (ARC).

L'any 2000, el Govern català, llavors en mans de Convergència i Unió –CiU–, va proposar per primer cop una Agència Catalana de la Natura, el procés de creació de la qual aniria acompanyat de la nova definició de la direcció general responsable del medi natural. Tot i el canvi de govern de final de 2003, la proposta de crear el nou organisme es va mantenir, i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va iniciar un procés de reflexió interna per abordar aquesta reorganització.

En aquest procés es van detectar, en primer lloc, defectes d'estructura. Les tres grans competències que tenia la Direcció General de Medi Natural (DGMN), la planificació i gestió dels espais forestals, la planificació i gestió dels espais protegits i la realització de projectes de conservació i foment de la biodiversitat, així com la gestió de la caça i la pesca continental no es traslladaven al territori en forma d'actuacions coordinades, ja que les àrees relacionades amb la gestió forestal, els espais naturals protegits i les espècies i hàbitats d'interès depenien de comandaments diferents dins la mateixa DGMN. Tot plegat provocava una possible duplicitat d'esforços i una divergència de criteris. A més, el Cos dels Agents Rurals, integrat també dins la DGMN, actuava en coordinació i col·laboració amb el personal responsable de la gestió del medi natural, però no en depenia directament, fet que obligava a disposar de protocols d'actuació conjunts difícils d'implantar.



L'estany de Sant Maurici i els Encantats, al Pallars Sobirà. Foto: Àlex Tarroja



Els Encantats des del coll del Portarro, entre el Pallars Sobirà i l'Alta Ribagorça. Foto: Àlex Tarroja

Juntament amb aquests defectes, les tasques de control, inspecció i gestió del medi natural no estaven lligades a problemàtiques concretes del medi o de la societat, amb excepció de certs espais o projectes.

Es presenta un avantprojecte per a crear l'Agència de la Natura de Catalunya

A final de desembre de 2005, el DMAH va presentar l'Avantprojecte de llei de creació de l'Agència de la Natura de Catalunya. Segons el director general de Medi Natural, Ramon Luque, amb el nou organisme es crearia "una única finestreta" i s'evitaria, per exemple, que un propietari d'un terreny rural que volia un permís per a llaurar unes terres rebés dictàmens contradictoris de fins a tres unitats administratives diferents. Luque també va explicar que l'Agència serviria per a acostar el coneixement del medi natural a la societat i per a gestionar nous usos i serveis lligats al territori, com ara la comercialització de productes agrícoles vinculats a parcs naturals o l'explotació de les dues-centes cases forestals de la Generalitat. L'avantprojecte es va obrir a informació pública des de final de desembre fins a final de gener de 2006.

D'acord amb l'Avantprojecte de llei, l'objectiu estratègic de la nova agència havia de ser unificar esforços i equips per donar solució a les problemàtiques del medi natural i de la gent, associades a la realitat de cada unitat territorial, i elaborar alhora els plans i programes lligats a la protecció dels espais naturals i fer-ne la gestió integrada. Així mateix, es proposava informar d'una manera eficient i eficaç sobre els processos d'autorització d'activitats, planificació urbanística i ordenació territorial.

La nova Agència assumiria totes les competències de planificació operativa i gestió del medi natural, mentre que la DGMN, que no se suprimia, mantenia la planificació estratègica, és a dir, la definició de les línies estratègiques incloses al contracte programa, l'eina jurídica i econòmica que vincularia l'Agència amb el DMAH.

L'Agència es crearia com a entitat de dret públic però amb la seva activitat sotmesa al dret privat per tal de guanyar agilitat, flexibilitat i professionalitat en la gestió. Es desplegaria en set unitats territorials de gestió, corresponents a les set vegueries.

El nou organisme comportaria canvis en l'estructura del DMAH i de les empreses públiques associades. Així, se suprimiria el Centre de la Propietat Forestal (CPF), que passaria a ser una unitat específica de l'Agència, tot i que mantindria el nom. El personal de Forestal Catalana SA, que exercia funcions atribuïbles a l'Agència, s'adscriuria al nou organisme i, per tant, es dissoldria. D'altra banda, les tasques de col·laboració amb la gestió que ha d'efectuar el cos d'agents rurals anirien en funció dels objectius de cada unitat territorial de l'Agència.

Reaccions a l'avantprojecte

Una de les reaccions més contràries va arribar del Consorci Forestal de Catalunya (CFC), la principal associació catalana de propietaris forestals. Segons les al·legacions que va presentar el CFC durant el gener, l'Avantprojecte de l'Agència no tenia el consens social necessari que requeria una norma d'aquella transcendència i per tant el DMAH s'havia precipitat quan el va publicar. També criticava la supressió del CPF i la falta de representativitat de la propietat forestal als òrgans de govern de l'Agència. Per tant, el CFC no va donar suport a l'avantprojecte, tot i que sempre s'havia mostrat partidari de crear una agència de la natura que millorés l'eficàcia de la gestió.

Per la seva part, el Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible (CADS) va emetre un informe sobre l'Avantprojecte on demanava, entre altres aspectes, que es determinessin les competències residuals que quedarien a la DGMN i que es creés un consell assessor de l'Agència, amb unes funcions i composició similars –però en l'àmbit del medi natural– a les del Consell per a l'Ús Sostenible de l'Aigua de l'ACA.

La convocatòria d'eleccions posposa l'aprovació de la llei

La Comissió de Govern de Política Territorial va aprovar l'avantprojecte, però la dissolució del Parlament a mitjan 2006 i la convocatòria d'eleccions al novembre va posposar l'aprovació de la llei fins a la propera legislatura.

XBR-X3EA

Més informació

www.gencat.cat/cads/pdf/2006/2006_02_Informe_Agencia_Natura_Catalunya.pdf
www.forestal.cat/arxiu2006/AlegacionsAvantpANC.doc

LLEI DE L'OBRA PÚBLICA 81



Com a conseqüència de l'esfondrament del túnel de les obres de la línia 5 del metro, al seu pas pel barri del Carmel de Barcelona, el Parlament de Catalunya encomana al Govern de la Generalitat l'elaboració de la Llei de l'obra pública que posi les bases per a una actuació amb més transparència, control i seguretat per part de l'Administració i del sector empresarial contractat. La Llei es presenta força més tard dels sis mesos, com s'havia demanat, i l'entrada al Parlament s'ajorna per la dissolució de la cambra catalana, a causa de la celebració d'unes eleccions anticipades.

L'obra pública, definida per l'Avantprojecte de llei com "el resultat d'un conjunt de treballs d'enginyeria civil destinat a complir per si mateix una funció econòmica o tècnica i que tingui per objecte un bé immoble, ja es tracti d'obres de nova planta, transformació, restauració o reforma", significa el 25% del total d'obra que s'executa a Catalunya.

L'enfonsament del túnel de les obres de la línia 5 del metro al BARRI DEL CARMEL DE BARCELONA [2005:99] el gener de l'any 2005 va generar un intens debat de conseqüències polítiques i socials rellevants. El Parlament de Catalunya, a través de les resolucions 195/VII i 257/VII, que aproven les conclusions de la comissió d'investigació sobre el projecte, adjudicació, execució i control de les obres de la línia 5 del metro, va instar el Govern de la Generalitat a elaborar una llei reguladora de l'obra pública que preveiés més transparència i control en tots els processos. La comissió esmentada també va recomanar la creació de l'Institut Geològic de Catalunya (IGC), la creació del qual va ser aprovada el desembre de 2005 pel Parlament de Catalunya. L'IGC va ser fundat amb la intenció de facilitar tota la informació d'àmbit geològic necessari en les actuacions previstes que afectin el sòl i el subsòl.

El Projecte de llei, que disposava d'un termini de sis mesos per a ser presentat al Parlament d'acord amb la resolució del 25 de febrer de 2005, va trigar més d'un any, cosa que va ser àmpliament criticada per l'oposició. A més a més, la tramitació parlamentària va patir certa demora per la dissolució de la Cambra a causa de la celebració d'eleccions anticipades i l'inici, un altre cop, de totes les diligències. A començament de l'any 2006, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va establir com una de les seves prioritats en l'agenda la Llei de l'obra pública. El 4 de juliol, el Consell Executiu de la Generalitat en va aprovar el Projecte de llei i el 27 de desembre del mateix any, el Govern aprovà la llei.



Obres del FAV al Prat de Llobregat. Foto: Àlex Tarroja

Principis i objectius de la Llei de l'obra pública

La Llei de l'obra pública és d'aplicació en totes les obres públiques que siguin competència de la Generalitat, d'algun dels seus organismes, entitats o empreses que en depenguin, consorcis en els quals pugui participar majoritàriament i de les entitats locals. En aquest darrer cas, pel que fa a la planificació i programació, es remet a la legislació sobre règim local.

Aquesta llei reconeix que la qualitat de l'obra pública és un element inestimable per a la competitivitat econòmica, la sostenibilitat ambiental i l'eficiència funcional, per la qual cosa es preveu la necessitat d'establir una normativa que faci compatible més transparència per part de l'Administració, un nombre més elevat de requisits que assegurin una gestió correcta i la rapidesa necessària que demana cada projecte.

Es regeix per uns principis generals que són: idoneïtat de l'obra als fins públics que ha de servir; adequació de les opcions escollides a les característiques de l'indret; idoneïtat dels mètodes constructius; qualitat dels projectes, materials i obra; seguretat per a les persones, eficiència dels recursos i mitjans en relació amb els resultats; compliment de la legislació social; participació de les persones, entitats i administracions afectades; publicitat dels plans, programes i projectes d'obres; transparència i publicitat en el procés de contractació i informació de les adjudicacions dels contractes; sostenibilitat i protecció del medi ambient; celeritat en la tramitació dels procediments; eficàcia en l'execució.

La Llei de l'obra pública identifica i defineix els principals agents implicats en l'obra pública i fa una clara distinció entre el promotor i el gestor.

També estableix la diferenciació entre els estudis i projectes que es redactin i declara l'excepcionalitat de les modificacions que es puguin dur a terme respecte als informes originals. Els projectes de túnels rebran una atenció especial, ja que seran sotmesos a auditories tècniques a causa de la seva complexitat.

Pel que fa al règim de contractació, subcontractació i unions temporals d'empreses, s'han tingut en compte alguns aspectes de la Recomanació 4/2005 de la Comissió Permanent de la Junta Consultiva de Contractació Administrativa, que recull aspectes de la Directiva 2004/18/CE en termes d'informació, publicitat i transparència, garantia de qualificació tècnica dels membres de la Mesa de Contractació, mínims de solvència econòmica, tècnica i professional de les empreses, així com un Registre de Bones Pràctiques, inspirat en el model francès. No s'han acceptat, però, les recomanacions del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya (CTESC), en el seu dictamen 8/2006, en el qual alertava que l'aprovació d'aquesta llei podia alentir els projectes i endarrerir les obres existents, cosa que va negar el conseller d'obres públiques, Joaquim Nadal i Farreras.

En relació amb les normes sobre execució de les obres, es fixa l'obligatorietat d'informar i senyalitzar les obres. Una de les novetats que introdueix la nova llei és el deure d'elaborar una memòria final en la qual el gestor ha de donar fe del desenvolupament i de l'execució d'aquelles obres que superin els 10 MEUR o en aquelles en què el promotor ho sol·liciti.

A més a més, la llei faculta la creació d'un consell assessor de túnels, que ha de cooperar en la projecció i execució d'obres d'aquesta índole.

D'altra banda, es requereix la utilització de les dades facilitades per l'ICC (Institut Cartogràfic de Catalunya) i de l'IGC en tot el que faci referència a informació cartogràfica i del sòl i subsòl.

A partir de 2007, es preveu que el projecte sigui objecte de debat per part de tots els grups parlamentaris i també s'espera la compareixença dels col·legis professionals competents en el tema.

NTB

Més informació

www.gencat.cat/ptop
www.parlament.cat

LLEI DEL DRET A L'HABITATGE 82



El mes d'abril el Consell Executiu del Govern de la Generalitat aprova el Projecte de llei del dret a l'habitatge. El Registre de Sol·licitants, el concepte de solidaritat urbana, la garantia de qualitat dels habitatges i la incorporació de la funció social de la propietat com a principi per a intervenir en determinades problemàtiques són els aspectes més innovadors d'aquest nou marc normatiu, amb el qual el govern pretén desenvolupar la política d'habitatge dels propers anys.

Antecedents: 2003:67; 2004:99; 2005:93

La necessitat d'elaborar una nova llei d'habitatge era una de les mesures que, per a resoldre el problema de l'habitatge [75], es van recollir en el Pla de Govern 2004-2007 aprovat al 2004. Els primers treballs de redacció d'aquesta nova norma es van concretar en l'anomenat Avantprojecte de llei del dret a l'habitatge que es va presentar a Barcelona l'octubre de 2005. A partir d'aquest primer document, i després de mesos de negociacions amb tots els sectors implicats, el 25 d'abril de 2006 el Consell Executiu del Govern de la Generalitat va aprovar el Projecte de llei del dret a l'habitatge, projecte de llei que va ser batejat com la Llei Milà en honor al conseller Salvador Milà destituït del seu càrrec pocs dies abans de l'aprovació.

Segons feia públic el Govern, aquest Projecte de llei era la primera proposta legislativa en aquesta matèria que tractava d'una manera integral la problemàtica de l'habitatge, és a dir, regulava tots els aspectes relacionats amb la garantia d'accés a l'habitatge, com la construcció, promoció, gestió, habitabilitat, conservació, rehabilitació, a més de les garanties als consumidors.

El contingut del Projecte de llei

El contingut del Projecte de llei aprovat el mes d'abril s'estructurava en una exposició de motius, un títol preliminar de disposicions generals, set títols, quinze disposicions addicionals, nou de transitòries i quatre disposicions finals. El títol primer tractava les competències en matèria d'habitatge, el segon desenvolupava els aspectes relatius a la planificació territorial i la programació en matèria d'habitatge, el tercer feia referència a la qualitat del parc immobiliari d'habitatges, el quart preveia mesures per a la protecció dels consumidors i els usuaris d'habitatge en el mercat immobiliari, el cinquè recollia els àmbits i les formes d'actuació en matèria de política de protecció pública de l'habitatge, el sisè regulava el règim de control i sancionador i el setè establia el marc per a la col·laboració dels notaris i registradors en l'aplicació de la Llei.

Entre el conjunt de mesures que proposava el Projecte de llei, el Govern va destacar molt especialment el Registre de Sol·licitants, el concepte de solidaritat urbana, la garantia de qualitat dels habitatges i la incorporació de la funció social de la propietat com a principi per a intervenir en problemàtiques com l'assetjament immobiliari, la subocupació i la sobreocupació dels habitatges, o la degradació física dels habitatges.

Amb l'objectiu de solidaritat urbana, el Projecte de llei pretenia la creació d'un parc específic d'habitatges assequibles que permeti atendre les necessitats de la població que necessita un allotjament, i que aquests habitatges destinats a polítiques socials representin, en un termini de vint anys, el 15% dels habitatges principals existents en tots els municipis de Catalunya de més de tres mil habitants.

Per la seva banda, un dels aspectes innovadors d'aquesta llei era la creació del Registre de Sol·licitants de l'Habitatge Protegit a Catalunya. Entès com una agregació dels registres locals, amb aquest registre el govern pretenia dotar de transparència, control i eficàcia el procés d'adjudicació de l'habitatge protegit, a fi de promoure la diversitat i la barreja socials i de lluitar contra l'exclusió social. Aquest registre seria general per a tots els habitatges que es construeixin a Catalunya, establiria els criteris d'adjudicació i prioritzaria el criteri del sorteig sobre el sistema de barems. A més, proporcionaria informació a les administracions sobre les necessitats reals d'habitatge amb protecció i la distribució territorial per poder planificar les actuacions.

En matèria de garantia de la qualitat dels habitatges, el Projecte de llei incorporava els avenços en la protecció del consumidor que en els darrers anys havia anat incorporant la legislació, i establia els criteris de sostenibilitat ambiental i d'ecoeficiència en el procés d'edificació, amb una atenció especial en la conservació i rehabilitació del parc immobiliari.

Respecte de l'avantprojecte presentat pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) l'octubre del 2005, un dels canvis del nou Projecte de llei més destacats pels mitjans de comunicació foren els relatius a la possibilitat que els habitatges buits poguessin ésser expropiats. Aquesta mesura havia aixecat nombroses crítiques, tant des del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), com des deles associacions de propietaris, les quals veien en aquesta mesura un excés d'intervencionisme. La redacció definitiva del Projecte de llei preveia que, un cop exhaurides les polítiques de foment dirigides a la incorporació en el mercat dels habitatges buits o permanentment desocupats, en aquelles àrees amb una forta demanda residencial, prèvia declaració d'incompliment social de la propietat, es podria accedir a l'expropiació de l'usdefruit de l'habitatge per a llogar-lo a tercers durant un període màxim de sis anys. Amb aquest mecanisme, s'havia suprimit del Projecte de llei un dels punts més polèmics com era l'adquisició via expropiació per part del govern d'habitatges buits.

Una altra de les modificacions introduïdes en el Projecte de llei fou la supressió de l'obligació dels ajuntaments de reservar un 20% de les promocions d'habitatge protegit a sol·licitants no empadronats al municipi.

Les reaccions a la Llei

No obstant això, les reaccions crítiques al Projecte no van trigar gaire a aparèixer, i tot just l'endemà de la seva aprovació, l'Associació de Promotors de Barcelona va expressar el seu desacord amb la futura Llei per l'alt grau d'intervencionisme que implicava. Bàsicament, els promotors assenyalaven tres punts de fricció amb l'ar-



Cartell de promoció d'habitatge protegit al districte de Sant Martí. Foto: Àlex Tarroja

ticulat: les reserves a la construcció d'habitatges protegits en sòl urbà consolidat, els terminis de vigència per a la protecció d'un habitatge i la llista única i controlada per l'Administració per a accedir a un habitatge protegit.

Per la seva banda, Carles Puigdemònech, diputat de Convergència i Unió (CiU), tot i admetre que la iniciativa legislativa tenia aspectes positius, va posar en dubte la seva eficàcia, adduint la manca de recursos per posar-la en funcionament

La tramitació del Projecte de llei

En un intent d'aprovar la llei del dret a l'habitatge abans de la fi de la legislatura, a final d'abril, Francesc Baltasar, conseller de Medi Ambient i Habitatge, va fer una crida a CiU i al Partit Popular (PP) i també als seus antics socis de govern d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) per a trobar un consens que permetés poder aprovar la llei abans d'acabar la legislatura. En el tràmit parlamentari, ERC va recolzar el text del Govern, mentre que CiU i el PP van presentar, respectivament, esmenes a la totalitat contra el projecte. Malgrat que el ple del Parlament les va rebutjar amb els vots del grup socialista, Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i ERC, el text no va poder ser aprovat abans de l'acabament de la legislatura perquè els dos grups que s'oposaven al seu contingut van voler que es tramités amb tots els passos habituals per aquests tipus de normes, fet que comportava un termini mínim de dos mesos. Per aquest motiu, a final d'estiu es va dissoldre el Parlament sense que s'hagués pogut aprovar la llei.

El 12 de desembre, ja amb el nou govern d'esquerres (PSC, ERC i ICV) que va sortir de les eleccions que es van celebrar a començament de novembre, l'executiu va aprovar el Projecte de llei del dret a l'habitatge a Catalunya. Amb aquesta aprovació, s'iniciaven els tràmits parlamentaris que haurien d'acabar, segons les previsions fetes públiques pel Govern, amb la l'entrada en vigor del projecte de llei a partir de l'estiu de 2007.

El desenvolupament de la llei

Per al desenvolupament de la llei, el projecte preveia diverses mesures, entre els quals cal destacar l'aprovació en el termini d'un any des de la data de publicació de la llei del Pla territorial sectorial d'habitatge; la creació de l'Observatori de l'Hàbitat i la Segregació Urbana; del Consell de la Qualitat, la Sostenibilitat i la Innovació; del Registre d'Agents Immobiliaris i de Constructors, i del Fons de Solidaritat Urbana, i també, en el marc normatiu, la revisió de la regulació del Llibre de l'edifici i del Decret de mínims d'habitabilitat.

JBM

Més informació

mediambient.gencat.net/cat/inici.jsp

MOVIMENTS PER UN HABITATGE DIGNE

Josep Maria Montaner i Martorell
Catedràtic de l'Escola d'Arquitectura de Barcelona

L'any 2006 ha significat l'aparició i consolidació d'un moviment en la majoria de ciutats espanyoles, emblemàtic de començament del segle xxi: ha arrencat a través de les xarxes d'Internet, ha aflorat pel reflex que els mitjans d'informació han donat del problema de l'habitatge i el formen grups molt heterogenis: joves i no tan joves, okupes, mileuristes i estudiants, fills de treballadors i fills de la burgesia.

Alguna cosa aflora, però també alguna cosa roman oculta. Mentre uns sectors se'ns fan visibles, uns altres continuen sense veu, com els immigrants que viuen amuntegats en centres històrics, polígons i perifèries; o com els ancians amb pensions insuficients, en pisos deteriorats, que pateixen el mobbing i que es perden pels laberints burocràtics. Per això, un col·lectiu de joves de Barcelona porta endavant el projecte PHRP (Promoció d'Habitatge Realment Públic) convivint amb les persones que sofreixen persecució immobiliària.

Tanmateix, no es pot oblidar la història recent: l'actual problema de l'habitatge es va gestar a final dels anys noranta, quan els poders estatals, en mans del Partit Popular, i la política autonòmica, en mans del govern de Convergència i Unió, van abandonar gairebé del tot les polítiques d'habitatge social i només van dur a terme operacions de reallotjament. Cap a l'any 1997 s'hauria pogut actuar introduint mesures que comencessin a frenar la bombolla immobiliària, i es va fer el contrari: donar encara més facilitats per a disposar de més terra per a especular i deixar les plusvàlues del sector en mans dels interessos immobiliaris i financers.

I tampoc no es pot ignorar que la qüestió de l'habitatge ha estat sempre conjuntural en el sistema capitalista i en la societat de lluita de classes: quan l'economia a gran escala va bé, el sector de l'habitatge creix i els governs deixen els beneficis en mans del capital, dels especuladors i de les classes ascendents, dels quals, d'una manera o una altra, formen part; quan el sector de la construcció no obté tants beneficis i apareixen moviments socials de protesta, ha de tornar a les polítiques socials d'habitatge per a reanimar el sector immobiliari introduint-hi capital públic. Les crides polítiques d'habitatge social en el capitalisme són sempre cojunturalment economicistes i no socials per a reactivar un sector en crisi que és motor de l'economia. La primera situació, l'acostuma a gestionar la dreta, formada en el saber de l'especulació i en la impunitat de la mentida; i la segona, la de la crisi, acostuma a quedar en mans de l'esquerra, que torna a les polítiques assistencials i intenta recuperar esglaons de l'estat del benestar.

Tampoc no oblidem que les crítiques i els moviments contra el problema d'accés a l'habitatge no neixen el 2006, sinó abans: amb el moviment okupa; amb la Plataforma per al Dret a un Habitatge Digne, creada el 1998 pels sindicats catalans, Càritas, Justícia i Pau, la FVAB i l'OCUC, i que el 2000 va fer el seu primer congrés; amb informes com el de la secció juvenil de Comissions Obreres el 2003; amb les activitats d'Arquitectes sense Fronteres i amb estudis com el que es va presentar el febrer de 2004 sobre la gravetat del problema de l'habitatge i que el Col·legi d'Arquitectes de Catalunya va silenciar. Ningú no ha volgut veure el que passava. Ha hagut de ser Miloon Kothari, relator de l'ONU, qui ha dit que la qüestió de l'accés a l'habitatge a Espanya ha assolit una gravetat que no ha vist en cap altre país, i ha arribat a reconèixer l'okupació com una fórmula legítima en aquestes circumstàncies.

I ha estat ara quan el moviment ha fet eclosió i s'ha consolidat, quan la gestió de la crisi és en mans de l'esquerra i quan els mitjans de comunicació han aconseguit potenciar un estat d'opinió que caracteritza la situació i atorga un nom a cada procés: bombolla immobiliària, cop de pilota, especulació, mobbing, mileuristes, etc. I és per això que és injust negar validesa als

esforços del Ministeri d'Habitatge, creat pel Govern del PSOE, o menysprear el valor d'una proposta progressista com la Llei pel dret a l'habitatge del Parlament català.

Però aquesta és la situació, i encara que els responsables actuals siguin, només en part, els que van crear el problema, són els que l'han de resoldre. Aquestes són les regles del joc de la democràcia capitalista, encara que alguns dormin en el son del consum. Per això està carregat de raó aquest moviment per un habitatge digne que clama "no tindràs una casa en ta puta vida" i que exigeix solucions a l'alcalde de Barcelona i al president de la Generalitat. I si fan veure que no hi senten i no tenen intenció d'afrontar el problema social més greu de la societat catalana, més val que dimiteixin. Uns, els de l'Ajuntament, governen la ciutat des del començament de la democràcia, ja estaven avisats, i han fet poc amb els noranta mil habitatges buits de la ciutat, amb el lloguer social i amb els nous pisos per a joves. Els altres, a causa de la traïció d'ERC, encara no han aconseguit aprovar la llei bàsica per a afrontar el problema de l'habitatge. I, per bé que l'actual moviment per un habitatge digne sorgeixi sense memòria, en el moment endarrerit de despertar-se constitueix la més dura crítica a unes institucions que no estan complint les responsabilitats que la Constitució mateixa assenyala, especialment en l'article 47.

Article publicat al diari El País el 5 de gener de 2007

LLEI DEL SÒL 83



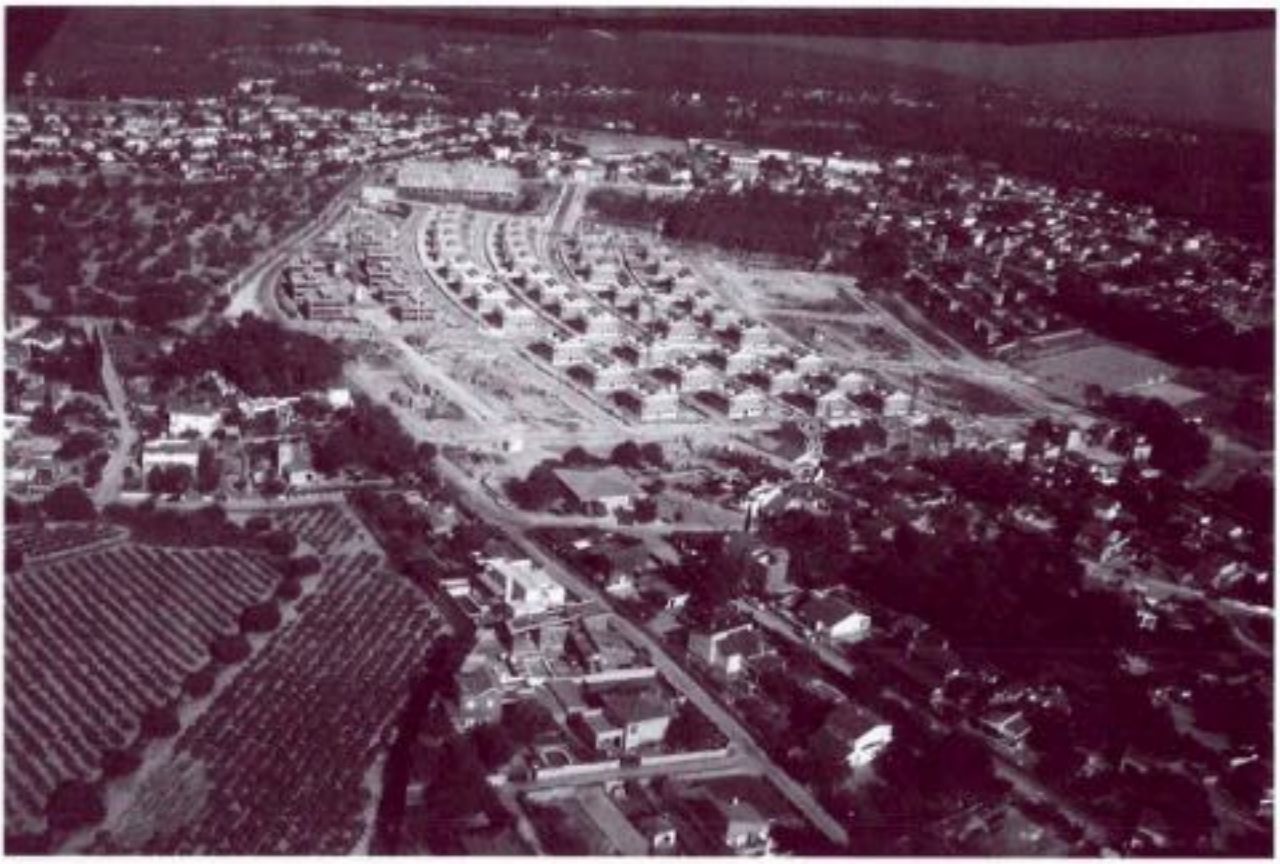
L'any 2006 el Govern socialista va començar a tramitar el nou text de la Llei del sòl. Aquest text havia de substituir la Llei del règim del sòl i valoracions que va aprovar el govern del Partit Popular l'any 1998. La nova llei tenia quatre objectius bàsics: garantir sòl per a l'habitatge protegit; garantir un desenvolupament territorial i urbà sostenible; combatre l'especulació, i augmentar la transparència i participació ciutadana. La seva tramitació es va iniciar amb el vist-i-plau al text de l'avantprojecte per part del Consell de Ministres el juliol de 2006. Al novembre, el Congrés dels Diputats va acceptar començar la tramitació legislativa de la proposta aprovada pel Govern i va començar la negociació parlamentària per ajustar-ne el contingut a les diferents posicions dels grups polítics.

L'any 2006 el Govern socialista (Partit Socialista Obrer Español, PSOE) de l'Estat espanyol va presentar l'avantprojecte d'una nova llei del sòl. Aquesta llei havia de substituir la Llei del règim del sòl i valoracions de l'any 1998 que s'havia aprovat durant el govern del Partit Popular (PP) l'objectiu de la qual era aconseguir liberalitzar el sòl per tal d'abaratir el preu de l'habitatge. Al cap de vuit anys de ser aprovada, el Govern socialista en va fer una balanç negatiu de l'aplicació, ja que malgrat que la Llei de 1998 preveia que tot aquell sòl que no estava protegit per raó del seu valor natural es podia considerar apte per a la urbanització, l'únic que s'havia aconseguit era iniciar una etapa de creixement immobiliari en la qual la massiva construcció d'habitatges no havia incidit en el descens del preu, i així, si l'any 1997 la mitjana per metre quadrat se situava al voltant dels 702 €/m² al cap de nou anys el preu havia augmentat fins a 2.024 €/m², amb el consegüent consum de sòl que això implicava.

L'Avantprojecte de llei del sòl va ser presentat per la ministra d'Habitatge, Maria Antonia Trujillo Rincón (PSOE), el maig del 2006 al Consell de Ministres. A partir de llavors la ministra va iniciar una ronda de negociacions amb diferents forces polítiques, col·lectius professionals, entitats ecologistes i promotors immobiliaris, entre altres, per tal d'ajustar-ne els continguts. Després d'aquesta ronda de converses, el Consell de Ministres del juliol de 2006 va donar per bona la Proposta de llei del sòl i va acordar iniciar-ne la tramitació parlamentària que immediatament va tenir el suport del PSOE, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya-Verds (IU-ICV).

Els objectius bàsics del Projecte de llei del sòl

El Projecte de llei del sòl estava compost per un títol preliminar on es definia l'objecte i els principis que el vertebraven; el títol primer, dedicat a l'estatut de drets i deures dels ciutadans; el títol segon, que parlava dels deures bàsics de



Urbanitzacions de baixa densitat. Foto: Kris Scheerlinck

les administracions; el títol tercer, que abordava els criteris de valoració del sòl i les construccions i edificacions a efectes de reparcel·lació, d'expropiació i de responsabilitat patrimonial de les administracions públiques; el títol quart, que s'ocupava de les institucions de garantia de la integritat patrimonial de la propietat: l'expropiació forçosa i la responsabilitat patrimonial, i el títol cinquè, de mesures de garantia de compliment de la funció social de la propietat immobiliària.

Segons la ministra d'Habitatge, la llei tenia quatre objectius bàsics: garantir sòl per a l'habitatge protegit; garantir un desenvolupament territorial i urbà sostenible; combatre l'especulació, i augmentar la transparència i participació ciutadana.

En relació amb el sòl per habitatge protegit, el projecte de llei preveia que en els nous sòls residencials es fes una reserva mínima del 25% per a habitatge protegit per tal que els ajuntaments disposessin del sòl necessari per a construir un parc de protecció oficial que contribuís a moderar els preus de l'habitatge lliure i facilités l'accés a les classes amb menys poder adquisitiu. També preveia l'obligació de constituir un patrimoni públic de sòl integrat pels sòls lliures de càrregues d'urbanització i destinats a la construcció d'habitatge protegit, així com la prohibició de subhastar o vendre aquests sòls per damunt del valor màxim de repercussió dels sòls destinats a aquest ús.

Per tal de garantir el desenvolupament territorial i urbà sostenible, el sòl urbanitzable ja no seria el sòl residual, com preveia la llei del PP, sinó que només es podria urbanitzar en aquell sòl idoni i classificat com a tal. A més, els nous desenvolupaments urbanístics haurien de portar una avaluació ambiental pròpia.

La proposta del Govern establia un nou règim de valoracions per a combatre l'especulació. Aquestes s'haurien de fer per la situació real del sòl que, segons el nou text, només pot ser sòl rural o sòl urbanitzat, i no per les expectatives assignades per la pràctica urbanística, que havien propiciat retencions especulatives per a incrementar-ne el valor.

Quant a la transparència i participació ciutadana, cal dir que la Llei preveia que plans i convenis se sotmetessin a extensos processos d'informació pública; que els regidors i directors municipals fessin declaracions públiques dels seus béns i activitats privades i que en cas de tenir responsabilitats executives després de la seva dedicació pública haurien d'estar dos anys sense poder exercir-les. També es preveia que les requalificacions que comportessin plusvàlues haurien d'identificar qui ha estat propietari de les finques beneficiades en els darrers cinc anys.

S'inicia la tramitació legislativa de la nova Llei del sòl

El novembre de 2006 es va començar a discutir la proposta de text legislatiu al Congrés dels Diputats. El PSOE va orientar les seves esmenes a demanar, entre altres, un augment dels controls o que el govern de l'Estat participés en les decisions sobre ordenació territorial i urbanística. ERC i IU-ICV van coincidir a demanar augmentar la reserva de sòl per habitatge protegit del 25% proposat pel Govern al 30%, ja que, segons els primers, aquest 5% més es podria destinar a habitatge de lloguer, especialment per a joves. La coalició IU-ICV també va demanar que es reconegués el dret de les persones discapacitades a un habitatge accessible.

En canvi, l'Avantprojecte de llei va rebre esmenes a la totalitat del PP, Convergència i Unió (CiU) i el Bloc Nacionalista Gallec (BNG). Les esmenes d'aquests partits es basaven fonamentalment en el fet que a parer seu la nova llei envairia competències autonòmiques. CiU demanava, entre altres, que fossin les comunitats autònomes les que fixessin el percentatge de reserva de sòl per a habitatge protegit i que es permetés a les administracions signar convenis urbanístics que superessin el 20% establert. El PP propugnava suprimir una gran part de l'articulat a més d'afegir que no seria capaç de frenar l'especulació.

Si bé els dos primers partits van mantenir la seva posició, el BNG va retirar l'esmena a la totalitat, ja que la Ministra va ofetir de continuar treballant amb tots els grups parlamentaris per a millorar el text. A més, a parer de Trujillo, el text era molt respectuós amb la distribució de les matèries i estava inspirat en la jurisprudència constitucional

Aquest Avantprojecte de llei va ser contestat per l'Associació de Promotors i Constructors d'Espanya (APCE) en el sentit que si la normativa obligava els empresaris de la construcció a reservar habitatge de protecció oficial en els nous desenvolupaments urbanístics i a cedir als ajuntaments part del terreny en cada operació, la reducció de guanys estimats encariria el preu de l'habitatge no protegit.

L'aprovació de la llei es preveia per a l'any 2007.

ESR

Més informació

www.mviv.es

LLEI D'EQUIPAMENTS COMERCIALS DE CATALUNYA 84



Després de l'aprovació de la Llei d'equipaments comercials el desembre de 2005, el Departament de Comerç, Consum i Turisme comença la tramitació del Pla territorial sectorial d'equipaments comercials (PTSEC) per al 2006-2009. Aquest instrument sectorial regularà l'obertura de nous establiments comercials amb una superfície superior als 1.000 m² i finalment s'aprova l'octubre de 2006. A més de fixar els increments de superfície per als formats subjectes a la seva regulació en diferents àmbits territorials també inclou la delimitació de les trames urbanes consolidades a l'interior de les quals s'hauran d'ubicar les futures grans superfícies comercials. Mentre es tramita el PTSEC, la Comissió Europea qüestiona, per excessiva, la regulació de la Llei d'equipaments comercials.

Antecedents | 2005 94

El desembre de l'any 2005, el Parlament de Catalunya va aprovar la llei que havia de regular la implantació dels equipaments comercials a Catalunya. La nova Llei d'equipaments comercials substituïa la de l'any 2000 i tenia com a objectiu bàsic donar noves pautes per a l'ordenació de l'activitat comercial d'acord amb els requeriments territorials i sectorials vigents.

Per una banda, es va definir un model d'urbanisme comercial inspirat en els principis de compacitat, complexitat i cohesió social i que es va traduir en la proposta que les grans superfícies comercials s'ubiquessin dins de les trames urbanes consolidades de les capitals de comarca, dels municipis amb una població superior als 25.000 habitants o assimilables per raó de fluxos turístics, amb l'objectiu de reduir al màxim els desplaçaments que calia fer per comprar. Les excepcions al principi d'ubicació dins de la trama urbana consolidada van afectar les activitats relacionades amb la venda d'automòbils, de maquinària, de material de la construcció, d'articles de sanejament, de ferreteria i de bricolatge i també els centres de jardineria amb una superfície superior als 2.500 m^2. Van quedar igualment exclosos d'aquest principi els comerços de les instal·lacions portuàries, aeroportuàries, estacions ferroviàries o les que estiguessin a menys de 15 km de la frontera. La llei també va establir que els grans establiments comercials ubicats fora de les trames urbanes consolidades no podrien ser objecte de noves ampliacions.

Per altra banda, la llei va definir els principis bàsics del nou Pla territorial sectorial d'equipaments comercials (PTSEC) que s'hauria de concebre amb l'objectiu d'ordenar les implantacions comercials per tal d'assolir l'equilibri entre els diferents formats de venda en el període 2006-2009. El futur increment de superfície regulat pel PTSEC afectarà l'obertura de nous grans establiments comercials, dels establiments comercials mitjans alimentaris i, per primer cop, dels establiments de més de 1.000 m² que pertanyin a determinats sectors d'activitat detallista especialitzada. El PTSEC fixarà els creixements de cada format a partir dels dèficits que es detectin entre l'oferta existent i la demanda estimada de cada àmbit territorial i per cada format d'establiment. El Pla també establirà que la ubicació preferent dels nous establiments comercials haurà de fer-se en centres i subcentres comarcals o en determinades polaritats que generin atractivitat específica.

La nova Llei d'equipaments comercials és qüestionada per la Unió Europea

La Llei d'equipaments comercials va ser aprovada per unanimitat al Parlament de Catalunya gràcies a les negociacions que el conseller de Comerç, Josep Huguet i Biosca (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va efectuar amb els grups polítics de Convergència i Unió (CiU) i Partit Popular (PP) i amb les diferents associacions de comerciants.

El juliol de 2006 es va fer públic que la Comissió Europea havia emplaçat al Govern espanyol a causa d'aquesta llei. Segons els comissari europeu de Mercat Interior i Serveis, Charlie Mc Creevy, la llei catalana era massa restrictiva en relació amb la llibertat d'ubicació dels establiments comercials, ja que mantenia la prohibició d'obrir-ne de nous quan se sobrepassessin certes quotes de mercat. També mostrava la seva disconformitat en relació amb els criteris d'ubicació relacionats amb la trama urbana consolidada i la grandària de la població. Per Mc Creevy, aquests criteris eren contraris a l'article 43 del Tractat de la Unió Europea, que defensa el lliure establiment de les empreses. La Comissió va donar dos mesos al Govern espanyol perquè aquest justifiqués la coherència de la llei catalana amb els principis bàsics del Tractat, ja que la Generalitat, com a govern regional, no podia ser interlocutora amb l'òrgan europeu.

Aquestes consideracions van arribar a Catalunya just quan el conseller d'Economia i Finances acabava d'assumir les competències del Departament de Comerç. Cal recordar que el llavors president de la Generalitat, Pasqual Maragall i Mira (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va cessar tots els consellers d'ERC del govern de la Generalitat ja que aquest partit polític no va secundar l'aprovació de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya [59] de l'any 2006. Entre els cessats hi havia el fins aleshores conseller Huguet. És per això que el titular d'Economia i Comerç, Antoni Castells i Oliveres (PSC), va ser qui va defensar que Catalunya tenia un model comercial propi, respectuós amb la lliure competència i compatible amb la normativa comunitària i que per aquests motius el Govern desestimava les observacions europees.

El nou Pla territorial sectorial d'equipaments comercials, 2006-2009

El mes d'abril de 2006 es va obrir el període d'informació pública per al projecte de PTSEC que es va allargar fins al 23 de maig. La valoració de les al·legacions, els canvis que se'n derivaven de les dues-centes que es van acceptar i la tramitació posterior van allargar l'aprovació del document fins a l'octubre del mateix any.

El nou PTSEC va establir un creixement global de prop de 400.000 m² de nova superfície comercial i va distribuir els formats i les superfícies que es podran obrir a Catalunya fins al 2009 per comarques i municipis. El format supermercat (local comercial d'alimentació d'un màxim de 2.500 m²) encara podrà créixer uns 132.000 m² a vint-i-cinc comarques, en especial el Barcelonès, el Baix Llobregat, el Maresme, el Vallès Oriental i el Vallès Occidental. El format hipermercat (superior a 2.500 m² en funció de la grandària dels diferents àmbits territorials) només podrà créixer 24.000 m², que es repartiran entre l'àmbit metropolità, les comar-



Centre comercial de les Glòries. Foto: Àlex Tarroja

ques gironines i les comarques centrals. Quant a centres comercials, o establiments que es troben en un mateix edifici o en més d'un però que estan comunicats, el Pla estableix un creixement global de 86.000 m² i no destina metres quadrats d'aquesta superfície ni a les Terres de l'Ebre ni a l'Alt Pirineu i Aran. En relació amb els establiments de format grans magatzems, el Pla només autoritzarà l'obertura de prop de 20.000 m² al Camp de Tarragona.

Al conjunt de la superfície prevista en el PTSEC, s'hi havien de sumar els 120.000 m² comercials que s'havien autoritzat en el marc del PTSEC 2001-2004 i que encara no s'havien executat.

El nou PTSEC també va limitar a 15.000 m² l'obertura dels coneguts *outlets* o centres comercials de botiga de fàbrica i, per primer cop, va regular els creixements per als establiments amb superfície de venda igual o superior a 1.000 m² que es dediquen als aparells electrodomèstics i electrònica de consum (26.000 m²), d'articles i complements esportius (9.000 m²), d'equipament de la persona i de lleure i cultura (8.000 m²).

La documentació del PTSEC també va incloure amb caràcter normatiu la delimitació de les trames urbanes consolidades dels setanta-tres municipis on es podran ubicar els futurs establiments comercials els formats dels quals són objecte de regulació del Pla i de la Llei d'equipaments comercials. L'aprovació del PTSEC implicarà que, fora d'aquestes trames, la Generalitat no hauria d'autoritzar la instal·lació d'aquells comerços que requereixin la seva llicència amb l'objectiu de frenar la proliferació d'instal·lacions als entorns periurbans i de reduir la mobilitat per motius de compra.

Un pla aprovat amb força consens polític i social

L'octubre de 2006,el Govern va aprovar el nou PTSEC amb el rebuig de Convergència i Unió (CiU). Castells va defensar aquest Pla per l'ampli consens assolit amb les diferents agrupacions de comerç i perquè, a parer seu, el seu desplegament garantirà als consumidors una oferta diversificada i equilibrada d'equipaments comercials en els diversos formats de distribució. Juntament amb el PTSEC, el Govern va aprovar un pla de dinamització comercial que fomentarà el comerç de proximitat amb diversos programes de millora i que es va dotar amb 93 MEUR.

CiU, a través del diputat Oriol Pujol Ferrusola, va dir que desmuntaria la nova regulació si recuperava el Govern en les eleccions de l'1 de novembre de 2006 i va considerar el PTSEC de poc rigorós en les estimacions d'augment de població i en els càlculs de demanda comercial, amb pocs criteris per a rectificar els desequilibris territorials comercials i amb una valoració insuficient de les al·legacions presentades. El Partit Popular (PP) tampoc no va estar conforme amb la data d'aprovació, ja que, segons creia, el Govern estava en una situació de provisionalitat per la proximitat de les eleccions.

La Confederació de Comerç de Catalunya (CCC) va qualificar el pla de bon instrument perquè buscava l'equilibri comercial entre formats i, juntament amb la branca de comerç de la patronal de la Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC), van valorar positivament la dotació econòmica associada al pla de dinamització comercial. La patronal Associació Nacional de Grans Empreses de Distribució (ANGED) va valorar l'esforç pera equilibrar formats, tot i que va considerar que el Pla discriminava el de l'hipermercat, al qual només destinava un 8% de la nova superfície a crear i, a diferència del conseller Castells, també va dir que considerava excessiva la regulació de les ubicacions de nous establiments comercials del PTSEC en relació amb les directrius comunitàries.

El desplegament del PTSEC fins al 2009 suposarà un increment global del 4% de la superfície comercial actual. La seva entrada en vigor va posar fi a la moratòria aprovada pel Govern a final de 2005 que li permetia suspendre l'atorgament de noves llicències per a l'obertura de grans establiments comercials fins al juliol, mentre no s'acabava la redacció i tramitació del Pla.

Cal afegir que després de les eleccions de l'1 de novembre de 2006, el Govern de Catalunya es va formar de nou amb els tres partits polítics de l'anterior legislatura, això és, PSC, ERC i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i que Huguet va ser nomenat conseller del Departament d'Innovació, Universitats i Empresa, al qual es van assignar les competències en temes de comerç. Per tant, el desplegament de les noves lleis i instruments en matèria d'equipaments comercials tornaven a dependre de qui havia iniciat el seu procés de renovació i actualització.

ESR

Més informació

www.gencat.net/diue/serveis/normativa/comerc

LLEI D'URBANISME. REGLAMENT 85



El Govern català aprova el juliol de 2006 el Reglament de la Llei d'urbanisme amb la finalitat de desenvolupar-la per a fomentar aspectes com l'habitatge assequible, la sostenibilitat territorial i per dotar de més autonomia l'Administració local.

Antecedents | 2003:77; 2004:105; 2005:95

Durant els anys noranta, el marc normatiu en matèria d'urbanisme el va marcar el Decret legislatiu 1/1990, de 12 de juliol, de refosa dels textos legals vigents a Catalunya en matèria urbanística. Aquest text refós fou derogat a principi de l'any 2002 per la Llei 2/2002, d'urbanisme, de 14 de març, que fonamentava el seu articulat sota la premissa de conjugar el creixement urbanístic amb un desenvolupament sostenible de les ciutats i viles catalanes, la potenciació de l'habitatge social i la millora de la qualitat de vida en tots els assentaments humans.

Per tal de desenvolupar aquesta Llei, el Govern va aprovar el Reglament parcial de la Llei d'urbanisme a través del Decret 287/2003, de 4 de novembre. La Llei d'urbanisme fou modificada a final de 2004 (Llei 10/2004) per tal d'incorporar-hi instruments per al foment de l'habitatge assequible, de la sostenibilitat territorial i de l'autonomia local.

El mes de juliol de 2005 va ser aprovat el Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprovava el Text refós de la Llei d'urbanisme, que unificava en un únic text les lleis de 2/2002 i 10/2004. La disposició final novena del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, determinava que el Govern, en el termini de divuit mesos a comptar de l'entrada en vigor de la Llei 10/2004, de 24 de desembre, de modificació de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme, per al foment de l'habitatge assequible, de la sostenibilitat territorial i de l'autonomia local, havia d'aprovar un reglament que desenvolupés íntegrament la Llei d'urbanisme.

El Reglament de desenvolupament de la Llei d'urbanisme

L'1 de març de 2006 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va sotmetre a informació pública el projecte de decret d'aprovació del Reglament de la Llei d'urbanisme, deixant un termini de vint dies hàbils per a al·legacions, amb la finalitat de donar participació a la ciutadania, als agents econòmics i socials i a les administracions públiques en el procés d'elaboració d'aquest text normatiu.

El Govern va aprovar el juliol de 2006, mitjançant el Decret 305/2006, el Reglament de desenvolupament de la Llei d'urbanisme. Aquest Reglament abraçava els aspectes relatius a l'ordenació, la transformació, la conservació i el control de l'ús del sòl i del subsòl, així com la seva urbanització i edificació, la regulació de l'ús, de la conservació i de la rehabilitació de les obres, els edificis i les instal·lacions.

L'objecte d'aprovació d'aquest reglament era desenvolupar aquells preceptes necessaris de la Llei d'urbanisme d'una manera sistemàtica i clara, abordant-ne els aspectes més rellevants en matèria urbanística. El nou text tenia una estructura molt similar a la de la Llei d'urbanisme mateixa, i per tal d'evitar una reiteració innecessària de disposicions amb el mateix contingut, desenvolupava aquells preceptes de la Llei que ho requerien, tenint en compte que en molts casos aquest desenvolupament resultava innecessari atès el grau de detall que incorporava la llei en diversos apartats.

Emmarcat en el concepte de desenvolupament urbanístic sostenible, el nou reglament establia les línies d'actuació i els instruments pels quals l'urbanisme havia d'actuar com a instrument de promoció de la cohesió social i de garantia dels drets dels ciutadans i ciutadanes a gaudir d'un habitatge digne i adequat. El reglament havia de permetre desenvolupar les previsions de la Llei d'urbanisme pel que fa a la reserva de sòl per a habitatge protegit, la recuperació de les plusvàlues urbanístiques per a la comunitat, la sostenibilitat ambiental del desenvolupament urbanístic i l'increment de l'autonomia local en aquest àmbit.

El nou reglament regulava també l'articulació necessària amb la planificació hidrològica pel que fa a la preservació davant dels riscs d'inundació. A més, el decret recollia la facultat de les administracions competents en matèria urbanística, com són l'Administració de la Generalitat, els municipis i les comarques, per organitzar-se de la manera més adequada, i per constituir gerències, consorcis i mancomunitats, delegar i utilitzar qualsevol fórmula de gestió directa o indirecta admesa legalment.

D'altra banda, amb l'objectiu de fomentar la informació i la participació social, en especial, en l'elaboració i tramitació dels instruments del planejament urbanístic, el reglament regulava l'accés dels ciutadans a la informació urbanística, la publicitat dels instruments de planejament i de gestió urbanístics, així com la participació ciutadana en la seva tramitació, i també la seva subjecció als tràmits d'informació pública previstos a la Llei d'urbanisme. En aquest sentit, també es va incloure en l'articulat la garantia d'accés per mitjans telemàtics a la informació sobre les normes, el planejament i el desenvolupament urbanístic.

Des de l'Institut Català de la Dona es valorava positivament el juliol de 2006 la incorporació per part del nou reglament de la perspectiva de gènere en l'ordenació urbanística. En concret, dins de la seva memòria social, que ha de permetre avaluar l'impacte de l'ordenació urbanística proposada en funció del gènere, així com respecte als col·lectius socials que requereixen atenció específica.

El nou reglament va comportar per a molts municipis catalans que estaven redactant els respectius plans d'ordenació urbanística municipal retards en el corresponent procés de tramitació per tal d'adequar-los a la nova normativa, que afectava principalment els processos de participació ciutadana i d'informació pública.

JRMR

Més informació

www.gencat.net/ptop

86 LLEI FERROVIÀRIA DE CATALUNYA



L'any 2006 el Parlament de Catalunya aprova la Llei ferroviària de Catalunya, dita Llei 4/2006, amb l'objectiu de definir, regular i promoure el sector ferroviari al territori català. La Llei adapta la normativa catalana a les directrius europees i coordina les competències de la Generalitat en la matèria amb les de l'Estat. Entre altres, defineix i estableix les competències ferroviàries de Catalunya, les bases per a la liberalització del mercat ferroviari i els drets i els deures dels ciutadans.

L'any 2001, la Unió Europea (UE) va publicar el Primer Paquet Ferroviari amb l'objectiu de reformar el sector ferroviari i millorar la competència i l'ús eficient de la capacitat d'aquesta infraestructura. Aquest primer paquet incloia tres directives que promovien la liberalització del transport ferroviari: la Directiva 2001/12/CE feia referència al desenvolupament dels ferrocarrils comunitaris; la Directiva 2001/13/CE fixava el marc de la concessió de llicències a les empreses ferroviàries; la Directiva 2001/14/CE feia referència a l'adjudicació de la capacitat d'infraestructura ferroviària, a l'aplicació de cànons per a utilitzar-la i a la certificació de la seguretat.

L'any 2003, la Llei estatal 39/2003 i el Reglament que la desenvolupava van implantar els principis de les directives europees al sector ferroviari espanyol, donant lloc a la transformació de Renfe en dues empreses diferents: l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) i Renfe-Operadora.

El mateix 2003 el Parlament de Catalunya va aprovar la Llei 9/2003, de la mobilitat, els principis i objectius de la qual inspirarien més tard els preceptes de la Llei ferroviària de Catalunya, aprovada el 2006.

S'aprova la Llei ferroviària de Catalunya

El 16 de març de 2006 el Parlament de Catalunya va aprovar per unanimitat la Llei ferroviària de Catalunya. Aquesta llei, que adaptava la normativa catalana a les directrius europees i coordinava les competències de la Generalitat en la matèria amb les de l'Estat, estava orientada a definir, regular i promoure el sector ferroviari a Catalunya. El seu objectiu principal era regular les infraestructures i els serveis de transport ferroviari en el marc competencial vigent de la Generalitat.

La Llei 4/2006, de 31 de març, i publicada al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) número 4.611, va entrar en vigor al juliol. Amb aquesta, es derogaven la Llei 19/2001 de creació de l'ens d'Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (Ifercat), l'article 79 de la Llei 31/2002 de mesures fiscals i administratives i tota l'altra disposició de rang igual o inferior que s'hi oposés.

Estructura de la Llei ferroviària de Catalunya

El text de la Llei 4/2006 va quedar estructurat en deu títols. El primer definia el Sistema Ferroviari de Catalunya; el segon tractava de la planificació, agafant com a base el PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA, 2006-2026 [116] (PITC); el tercer feia referència a la projecció, construcció i integració del sistema ferroviari en el territori; el quart recollia el contingut de la Llei 19/2001; el cinquè abordava el tractament del servei de transport ferroviari; el sisè determinava les normes específiques dels sistemes tramviaris; el setè feia referència a la seguretat; el vuitè constituïa un catàleg dels drets i deures dels usuaris; el novè regulava el règim econòmic i tributari del sistema ferroviari, i, finalment, el desè estava dedicat a la inspecció i al règim sancionador.

Definició de les competències ferroviàries de Catalunya

La Llei definia el sistema ferroviari català com "el conjunt d'infraestructures que eren titularitat de la Generalitat, així com el conjunt de serveis que fossin competència seva, independentment de la infraestructura per la qual passaven". Així, la Llei afectava el metro, els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i els de Renfe, i preparava el terreny per a integrar en la planificació i la gestió del sistema ferroviari català tots els trens de rodalies de l'operadora estatal, que es podrien traspassar un cop aprovat el nou ESTATUT D'AUTONOMIA DE CATALUNYA [59].

D'altra banda, també definia la Generalitat com a entitat competent en la planificació estratègica del Sistema Ferroviari de Catalunya, l'ordenació i regulació del sistema pel que feia a les regles bàsiques del mercat ferroviari, l'atorgament de llicències i autoritzacions a les empreses ferro-



Estació de tren de Rajadell. Foto: Àlex Tarrida

viàries, l'autorització de la prestació de serveis ferroviaris declarats d'interès públic, l'atorgament de certificats de seguretat i certificats d'obertura de línies, trams i terminals ferroviàries, la definició del règim tarifari i l'establiment dels cànons que havien de pagar les empreses explotadores per a l'ús de les infraestructures ferroviàries.

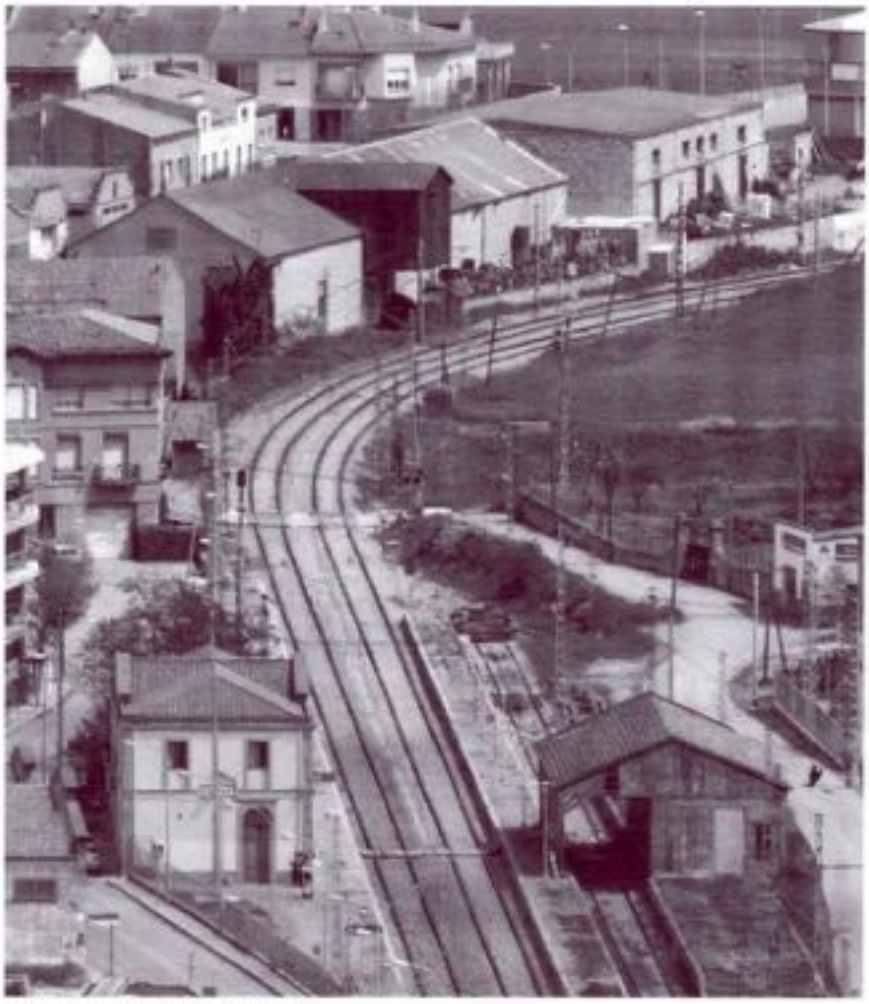
La Llei també establia que el transport tramviari seria competència de la Generalitat quan el recorregut passés per més d'un municipi.

Establiment de les bases per a la liberalització del mercat ferroviari

La Llei ferroviària de Catalunya va desplegar les directrius comunitàries respecte a la separació de la infraestructura i el servei i a la liberalització del transport de mercaderies i de passatgers.

D'acord amb les previsions de la directiva europea, la Llei establia que els serveis considerats com a servei públic per motius d'intercomunicació territorial i les xarxes locals o regionals aïllades o serveis urbans i suburbans quedaven exclosos del règim de lliure competència pel fet que podien necessitar aportacions econòmiques de l'Administració per a un bon funcionament. D'altra banda, la Llei establia la competència de l'Entitat Metropolitana del Transport (ETM, una entitat local integrada per divuit municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona –AMB– amb l'objectiu de prestar d'una manera conjunta els serveis de transport públic de viatgers dins del seu àmbit territorial) respecte de les línies de metro de l'entorn de Barcelona. Aquestes restriccions a la liberalització van ser criticades per Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP) durant el debat del ple del Parlament, ja que no les consideraven necessàries.

La Llei establia que Ifercat exerciria d'administrador de les infraestructures ferroviàries que li adscriguès el Govern, construiria les infraestructures que es determinessin i percebria els cànons per la utilització de les infraestructures ferroviàries, les estacions o altres instal·lacions per part de les empreses que prestarien els serveis de transport.



Pas del ferrocarril per Calaf. Foto: Àlex Tarroja

La Llei també creava la Comissió de Regulació Ferroviària per a garantir el manteniment, l'explotació i la gestió correctes de les infraestructures per part de les operadores autoritzades a utilitzar-les.

La Llei ferroviària defineix els drets i els deures dels ciutadans

Una de les novetats importants de la nova Llei, consistia en el fet que preveia, per primera vegada, els drets i deures que afectaven tant els usuaris directes com el conjunt dels ciutadans. Tots ells quedaven resumits en el catàleg de drets dels usuaris. Entre els drets destacaven el dret a la informació sobre les incidències que afectessin la prestació del servei i a ser indemnitzats per incompliment de les obligacions de l'empresa ferroviària.

MSB

Més informació

www.gencat.net/diari/4611/06088055.htm

87 MAGATZEM TEMPORAL DE RESIDUS NUCLEARS A VANDELLÒS



La construcció d'un magatzem temporal centralitzat de residus nuclears d'alta activitat a l'Estat espanyol esdevé prioritària per la proximitat al límit de saturació de les piscines d'emmagatzematge de les centrals nuclears i per la perspectiva del retorn dels residus nuclears de la central de Vandellòs 1. Es crea una comissió interministerial encarregada d'aquesta qüestió, que obre, a final de juny, un període d'informació per als municipis que vulguin optar a allotjar el magatzem. Nombrosos ajuntaments de les comarques tarragonines es pronuncien en contra del projecte i els grups ecologistes creen la Coordinadora Anticementiri Nuclear a Catalunya per vehicular la seva oposició al projecte. A final d'any, es coneix l'existència d'un estudi de la UPC que descriu Vandellòs com la millor ubicació per a l'emplaçament del magatzem.

Antecedents: 2005:34

El Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç (MITC) va constituir a final de novembre de 2005 una mesa de diàleg sobre l'energia nuclear que tenia, entre les seves prioritats, la cerca d'un emplaçament per al magatzem temporal centralitzat (MTC) de residus d'alta radioactivitat que s'havia de construir a l'Estat espanyol.

La construcció de l'MTC va esdevenir prioritària per l'acostament al límit de saturació de les piscines d'emmagatzematge de combustible gastat de les centrals nuclears espanyoles. A més, calia construir el magatzem abans del 31 de desembre de 2010 perquè a partir de llavors havien de retornar els prop de 700 m³ de combustible gastat de la CENTRAL NUCLEAR DE VANDELLÒS I [41], enviats a França a final de la dècada dels noranta en el moment de desmantellar la central. Donat cas que això no fos possible, l'Estat hauria d'assumir el pagament a França d'una penalització diària de 50.000

L'MTC recolliria els combustibles procedents de totes les centrals de l'Estat espanyol durant uns cent anys. En aquest temps, s'hauria de continuar investigant per trobar un emplaçament definitiu o algun altre sistema que permetés la correcta gestió d'uns residus l'activitat radioactiva dels quals trigaria encara milers d'anys a decréixer. D'acord amb el projecte del MITC, la instal·lació tindria capacitat per a 6.700 tones de combustible –una xifra calculada per al final de la vida útil de les nuclears de l'Estat–, ocuparia un màxim de 25 ha i s'integraria en un parc tecnològic que portaria associat un centre d'investigació i un parc empresarial.

L'Empresa Nacional de Residus Radioactivos, ENRESA, empresa pública del MITC promotora de la instal·lació, preveia una inversió total de 700 MEUR i la creació de tres-cents llocs de treball en la fase de construcció i de cent deu en la fase d'operació. ENRESA garantia que la instal·lació seria segura i que, per tant, la seva ubicació no requeria condicions especials; per això, moltes zones de l'Estat, no només les que comptaven amb instal·lacions nuclears, podien optar a acollir-la. A més, el govern de l'Estat preveia compensacions econòmiques de fins a 11,5 MEUR anuals per als ajuntaments que acceptessin instal·lar-les al seu municipi o en un entorn proper.

Es crea una comissió interministerial per a determinar l'emplaçament de l'MTC

A començament d'abril de 2006, es va crear la Comissió Interministerial per a la selecció de l'emplaçament de l'MTC i centre tecnològic, presidida pel ministre d'Indústria, José Montilla. La Comissió havia de vetllar perquè el procés de presa de decisions sobre l'emplaçament de la instal·lació respectés els principis de publicitat, concurrència i transparència, i també havia de donar a conèixer les característiques de les instal·lacions de l'MTC als municipis que volguessin optar a allotjar-les. En aquest sentit, però, la Comissió va especificar que el magatzem es concebia com una instal·lació industrial que no requeriria característiques específiques del terreny, atès que el seu disseny era totalment adaptable a les singularitats de l'emplaçament que finalment s'escollís. El període d'informació es va iniciar a final de juliol i encara continuava obert a final d'any.

Les administracions locals i els partits polítics es pronuncien

El rebuig a l'MTC per part de les administracions locals de Catalunya es va anar incrementant al llarg de l'any, fins al punt que a final de 2006, entre ajuntaments i consells comarcals, ja eren més d'una vintena les que s'hi havien pronunciat públicament en contra.[1] Un dels casos més importants va ser el de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, atès que ja disposava d'una central nuclear i es perfilava com un dels municipis amb més possibilitats per acollir la instal·lació. L'ajuntament d'aquest municipi va aprovar el 28 d'abril una moció en contra de l'MTC. No ho van fer, en canvi, malgrat la insistència de Greenpeace i d'Ecologistes en Acció (EA), ajuntaments com els de Tivissa i Móra la Nova, si bé aquest últim va negar públicament haver establert contactes per acollir el magatzem, tal com denunciaven l'oposició municipal i els ecologistes.

El president del Govern espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, es va comprometre el mes de juny a presentar un pla de tancament de les centrals nuclears abans del final de la legislatura. Els grups parlamentaris d'Izquierda Unida (IU)-Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) van celebrar aquesta decisió, però van reiterar que mantindrien la seva oposició al MTC mentre no es concretés aquest calendari.

Es constitueix la Coordinadora Anticementiri Nuclear a Catalunya

Els grups ecologistes s'oposaven a la construcció d'un MTC i defensaven, com a alternativa, una gestió descentralitzada dels residus nuclears on els costos fossin assumits pels titulars de les centrals i no pas per l'Estat. En aquest sentit, denunciaven que la construcció de l'MTC no responia a una urgència real sinó a la pretensió de les companyies elèctriques propietàries de les centrals d'abaratir aquests costos. D'altra banda, alertaven dels riscos que l'MTC comportava, des dels relacionats amb el transport dels residus i les operacions de processament dels materials, fins al risc d'atemptats.

Diferents entitats ecologistes i conservacionistes que compartien aquests plantejaments van constituir, a mitjan setembre, la Coordinadora Anticementiri Nuclear a Catalunya (CANC).[2] La plataforma tenia la intenció de sensibilitzar la població i la voluntat d'aconseguir el suport de les ad-

ministracions, els partits polítics, els sindicats i organitzacions empresarials, i les institucions socials a i d'aturar el projecte.

L'AMAC informa els seus municipis sobre l'MTC

L'Associació de Municipis en Àrees de Centrals Nuclears de l'Estat espanyol (AMAC) va demanar al MITC a començament de setembre informació relativa a la seguretat, el disseny triat i el repartiment i la distribució prevista dels fons en l'àrea afectada per la construcció de l'MTC. L'associació va aclarir que es tractava d'una petició merament informativa i que no implicava cap tràmit per aspirar a ser seu de la instal·lació. Els ecologistes ho van interpretar, però, com que el municipi que finalment acolliria l'MTC es trobava entre els seixanta-cinc que constitueixen l'associació i van recordar que setze d'aquests municipis pertanyien a les àrees d'influència de Vandellòs II i Ascó.

La CANC va denunciar a començament d'octubre la realització d'un estudi d'opinió sobre l'eventual instal·lació de l'MTC a les comarques tarragonines per encàrrec d'ENRESA. Segons la coordinadora, les enquestes, realitzades per telèfon, empraven una metodologia tendenciosa. D'altra banda, la CANC va advertir que ENRESA estava negociant des de feia mesos amb els ajuntaments de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, Móra d'Ebre i Móra la Nova, i Tivissa.

A final de novembre, l'AMAC va impulsar als municipis del Camp de Tarragona que eren membres de l'associació diverses sessions informatives sobre l'MTC. Marià Vila, gerent de l'AMAC, es va mostrar partidari de construir l'equipament –sense especificar-ne la ubicació– perquè considerava inviable el model descentralitzat que demanaven els ecologistes. Vila va lamentar que la CANC hagués rebutjat de participar en les esmentades sessions.

La Coordinadora, per la seva banda, va criticar el que considerava una campanya per convèncer els municipis perquè acceptessin les instal·lacions de l'MTC i va convocar diverses concentracions per demanar a l'AMAC que aturés les sessions informatives i exigís al Govern de l'Estat la retirada del projecte.

Els ecologistes rebutgen l'estudi de la UPC sobre l'emplaçament

A mitjan desembre, els grups ecologistes van criticar un estudi elaborat per la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) on s'identificava el municipi de Vandellòs-l'Hospitalet de l'Infant com el millor candidat de l'Estat espanyol per acollir les instal·lacions de l'MTC.[3] Tot i que l'estudi es va presentar a mitjan juny, els ecologistes no en van tenir coneixement fins a final d'any. A més de rebutjar el fet que s'assenyalés Vandellòs com la millor ubicació per al magatzem, els ecologistes van denunciar que l'estudi s'havia finançat amb un conveni de beques del Consell de Seguretat Nuclear (CSN) i que havia estat dirigit per l'enginyer Carlos Tapia, que va participar com a tècnic als debats organitzats per l'AMAC durant el mes de novembre.

En acabar l'any, el període d'informació de la Comissió Interministerial continuava obert i es va prorrogar fins al febrer de 2007, moment en què s'esperava que aquest organisme realitzés una convocatòria pública a la qual podrien accedir, amb caràcter voluntari, aquells municipis que volguessin optar a ser candidats per a l'emplaçament de l'MTC.

MSM-X3EA

Més informació

www.emplazamientoatc.es
www.plataformcemno06.iespana.es/
www.eprints.upc.es/pfc/handle/2099.1/2951

1 S'estimava que les centrals catalanes emmagatzemaven a les instal·lacions provisionals més de mil tones d'urani irradiat de les 3.196 que hi havia a tot l'Estat. D'aquestes, 417 a Ascó I, 378 a Ascó II i 329 a Vandellòs II. Les piscines d'aquestes centrals es trobaven al 71,5%, 69,9% i 54,3% de la seva capacitat, respectivament.

2 Els municipis que es van declarar contraris al projecte durant el 2006 van ser Vandellòs-l'Hospitalet, Reus, Cambrils, Flix, Tarragona, Móra d'Ebre, Rasquera, Amposta, Roquetes, l'Ametlla de Mar, Marçà, Sant Carles de la Ràpita, Mont-roig del Camp, Horta de Sant Joan, Ulldecona, Tortosa i La Galera. També els consells comarcals de la Ribera d'Ebre, el Priorat i el Baix Ebre, l'Associació de Cases de Pagès del Priorat i Unió de Pagesos (UP) van manifestar el seu rebuig a l'MTC.

3 Els grups integrants de la coordinadora eren els següents: EA, Gepec–Ecologistes de Catalunya, L'Escurçó, Greenpeace, Grup de Científics i Tècnics per un Futur no Nuclear(GCTFNN) , Plataforma per la Defensa del Territori de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, Plataforma per la Defensa del Patrimoni Natural del Priorat, Plataforma en Defensa de l'Ebre, Plataforma de la Terra Alta, Plataforma Salvem la Mar de l'Ebre(PDE), Coordinadora de Plataformes en Defensa del Territori contra la massificació eòlica i la Plataforma del Priorat.

4 "Avantprojecte d'un magatzem temporal centralitzat de residus radioactius d'alta activitat i de combustible irradiat a Espanya". Projecte de final de carrera de la titulació d'enginyeria industrial. Autor: Benjamin Bouchout. Tutor: Carlos Tapia Fernández.

88 MANIFEST PER A UNA NOVA CULTURA DEL TERRITORI



El Manifest per a una nova cultura del territori emparat inicialment per cent vuit experts en matèria d'urbanisme i ordenació del territori de tot l'Estat és un document que pretén fer una denúncia dels problemes urbanístics actuals de l'Estat espanyol derivats de la mala pràctica de l'urbanisme i promou com a solució una nova cultura del territori sustentada en principis, criteris i prioritats.

El Manifest per a una nova cultura del territori és un document promogut a començament de l'any 2006 per Alexandre Tarroja, president del Col·legi de Geògrafs, i Rafael Mata, president de l'Associació de Geògrafs Espanyols (AGE), emparat inicialment per cent vuit experts en urbanisme i ordenació del territori de tot l'Estat.

Aquest manifest pretén fer una denúncia dels problemes urbanístics actuals de l'Estat espanyol derivats de la mala pràctica de l'urbanisme i promou com a solució a aquests problemes una nova cultura del territori sustentada en principis, criteris i prioritats.

D'aquesta manera, el document del Manifest parteix de la consideració que el model d'urbanització actual porta associades greus conseqüències que afecten directament la qualitat de vida dels ciutadans, en dificulten l'accés a l'habitatge, n'augmenta la mobilitat o els costos dels serveis i provoquen, al mateix temps, greus desequilibris per al sistema econòmic i importants impactes ambientals.

Per redreçar aquesta situació, es proposa l'impuls d'una nova cultura del territori que ha de partir del debat ciutadà entorn del mateix i que es tradueixi en una legislació estatal i autonòmica que impregni la tasca dels ajuntaments i del conjunt d'administracions públiques cap al bon govern del territori.

En el document també s'estableixen els deu principis, criteris i prioritats que han de regir aquesta nova cultura del territori:

- El territori ha de ser considerat com un bé no renovable, essencial i limitat, dotat de valors culturals, històrics, identitaris que són un llegat per a les generacions futures.
- El territori és una realitat complexa, fràgil i qualsevol actuació que s'hi faci ha de partir de l'avaluació dels efectes sobre aquesta complexitat i aplicar el principi de precaució.
- El territori conté valors ecològics culturals i patrimonials que no poden reduir-se al preu del sòl i, per tant, qualsevol apropiació privada ha de vetllar per la preservació d'aquests valors.
- La bona gestió del territori constitueix un actiu econòmic de primer ordre i atorga valor afegit al territori mateix.
- La planificació territorial i urbanística és un instrument bàsic per a l'actuació dels poders públics i cal defensar-la davant de qualsevol intent de desregulació.
- La planificació urbanística municipal ha de tenir com a principal objectiu l'accés a l'habitatge i prioritzar al mateix temps els processos de transformació i millora urbana sobre els d'expansió.
- La planificació territorial és l'instrument bàsic per a definir el traçat de les infraestructures, el sistema d'assentaments i espais lliures, la qual cosa permet definir el model territorial que ha d'impulsar cada govern autonòmic.
- El Govern de l'Estat i les Corts Generals no poden desentendre's del territori i han de vetllar perquè la legislació estatal requereixi a les administracions competents la bona gestió del territori, dotant alhora els ens locals d'una suficiència financera que estigui d'acord amb els serveis reals que han de prestar.
- El govern del territori ha de tenir en compte els compromisos de solidaritat i responsabilitat globals i també els establerts pels diferents tractats europeus i internacionals subscrits per l'Estat espanyol.
- Per tal d'impulsar els valors de sostenibilitat ambiental, eficiència econòmica i equitat social es requereix una nova cultura del territori només assolible per mitjà d'un gran acord que afecti la gestió territorial per part de totes les administracions.

Presentació del Manifest

El 8 de maig de 2006 el Manifest va ser presentat per primer cop al Círculo de Bellas Artes de Madrid en un acte en què participaren Manuel Benabent (vicepresident del Col·legi de Geògrafs), Rafael Mata (president de l'AGE), Carme Miralles (geògrafa, directora de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, IERMB) i José María Ezquiaga (arquitecte, professor d'Urbanisme de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Madrid, ETSAM), tots plegats en representació dels primers impulsors del Manifest.

En aquest sentit, el 9 de maig, la ministra d'habitatge, Maria Antonia Trujillo, va fer un recolzament públic del Manifest posant-lo com a exemple de la línia de treball que estava desenvolupant l'actual executiu mitjançant reformes com la nova Llei del sòl. [R3].

A partir d'aquest moment es van iniciar la campanya d'adhesions i promoció del Manifest realitzada principalment pel Col·legi de Geògrafs a través de diferents actes de presentació arreu de l'Estat espanyol.

El dia 5 d'octubre de 2006 el Manifest per a una nova cultura del territori va ser presentat a Catalunya a la seu central de l'Institut d'Estudis Catalans (IEC) a Barcelona en un acte promogut per la Societat Catalana de Geografia (SCG) i la Delegació del Col·legi de Geògrafs a Catalunya.

Aquest acte de presentació va tenir la presència de Maria Dolors Garcia Ramon, (membre numerària de la Secció de Filosofia i Ciències Socials de l'IEC), Joan Nogué (en representació de la SCG), Sergi Cantó (president del Col·legi d'Ambientòlegs), Carme Miralles (en representació del Col·legi de Geògrafs), Jordi Ludevid (president del Col·legi d'Arquitectes, COAC), Pilar Riera (en representació de l'Associació Catalana de Ciència Regional) i Mita Castañer (presidenta de la Societat Catalana d'Ordenació del Territori, SCOT).

Es preveu que durant el proper any continuïn els actes de presentació del Manifest així com les adhesions tant institucionals com individuals al mateix.

NCL

Més informació

scg.iec.cat/Scg8/Scg80/S93971.htm
www.geografos.org/nuevaweb/manifiesto.asp

MANIFEST PER UNA NOVA CULTURA DEL TERRITORI

Col·legi de Geògrafs, Associació de Geògrafs Espanyols, Societat Catalana de Geografia

L'evolució que els usos del sòl està experimentant a Espanya, principalment per causa dels avenços d'una urbanització massiva i sobre terrenys no sempre adequats, és molt preocupant. Les conseqüències ambientals i paisatgístiques d'aquest procés són molt negatives i, en molts casos, el seu abast no es té en compte ni es corregeix. Així mateix, el model actual d'urbanització té conseqüències perniciosos per a la qualitat de vida dels ciutadans –de les quals les dificultats d'accés a l'habitatge, l'increment de la mobilitat i l'augment dels costos dels serveis són l'expressió palpable - i pot comportar efectes inquietants per a l'equilibri del sistema financer i de l'activitat econòmica, tal com les autoritats fiscals i monetàries han advertit reiteradament. A més, la pràctica de l'urbanisme ha esdevingut massa sovint sinònim d'opacitat, de "mala política" i fins i tot de corrupció. Així doncs, l'eina que havia de servir per ordenar els usos del territori en benefici de la col·lectivitat s'ha acabat identificant, moltes vegades, amb una tècnica ininteligible on la participació democràtica del conjunt d'actors presents en els territoris és irrellevant i on prevalen els interessos dels agents urbanitzadors.

En el camp disciplinar, la mateixa expressió "ordenació del territori", encara no ha obtingut prou consens científicotècnic i a la majoria de les Comunitats Autònomes la seva pràctica real no ha arribat a ser rellevant en termes politicoadministratius. D'aquesta manera, es consumeix amb desordre i voracitat un recurs limitat, el territori, sense disposar ni d'eines adequades ni de respostes proporcionades als danys greus i irreversibles que es fan a molts llocs.

La gestió prudent del territori ha d'esdevenir l'element central d'un nou debat ciutadà. Un debat democràtic on participin tots els actors implicats, especialment els que tenen menys capacitat per fer sentir la seva veu. Cal que la societat espanyola prengui consciència que persistir en el mal ús i en el desgovern del territori comportarà, després d'una etapa curta de grans beneficis privats, llargs períodes d'elevats costos ambientals, econòmics i socials. La notable capacitat tècnica per transformar la naturalesa i els espais de vida, el ràpid augment de la població i dels nivells de consum, s'han d'acompanyar de prudència i de respecte en la utilització i en la gestió dels recursos que tenim a disposició. Només així aconseguirem el manteniment i la millora del nostre nivell de benestar, només així aprofitarem les grans potencialitats del nostre territori, només així evitarem llegar a les generacions futures una Espanya desfigurada, plagada de riscos i plena d'exasperacions quotidianes, de desequilibris territorials, de processos de segregació i de deterioració irreversible d'elements culturals, simbòlics i patrimonials.

El bon govern del territori urbà i rural, com es representa en el fresc meravellós del Palau Comunal de Siena, és responsabilitat de tots. Per tant, cal considerar-lo un tema polític de primer ordre, entenent per polític no només la pràctica institucional o partidària, sinó també el compromís del conjunt de la població. Cada ciutadà té dret a viure en un àmbit digne, sa i bonic, però també té el deure de prendre'n cura i d'exigir que els representants de la societat vetllin per ell. En aquest sentit, s'ha de saludar amb optimisme l'increment d'associacions i d'entitats que lluiten a tot Espanya per preservar espais amenaçats per processos d'urbanització inadequats. I hem de ser capaços de donar a aquests moviments no només un caràcter de defensa i local, sinó també de proposta i general. Així doncs, urgeix posar les bases d'una nova cultura del territori. Una nova cultura territorial que impregni la legislació estatal i l'autonòmica, que orienti la pràctica de tots els ajuntaments i el conjunt de les administracions, que proveeixi el marc adequat per al bon funcionament del mercat, que corregeixi els excessos privats en benefici de la col·lectivitat i que faci prevaler els valors de la sostenibilitat ambiental, de l'eficiència funcional i de l'equitat social.

Els d'aquest escrit considerem que aquesta nova cultura del territori s'ha de nodrir dels principis, dels criteris i de les prioritats següents:

1. El territori és un bé no renovable, essencial i limitat. *La societat hi troba el suport o la sustentació material a les seves necessitats, així com el referent de la seva identitat i de la seva cultura. Les característiques naturals de cada territori i la pervivència de traços i de formes que provenen del passat li confereixen singularitat i valors de diversitat. És per això que cal entendre el territori com a recurs, però també com a cultura, història, memòria col·lectiva, referent d'identitat, bé públic, espai de solidaritat i llegat. La nova cultura del territori ha de tenir com a primera missió trobar el sistema que faci possible que, a tot arreu, la col·lectivitat pugui gaudir dels recursos del territori i preservar-ne els valors per a les generacions actuals i futures.*

2. El territori és una realitat complexa i fràgil. *Totes les realitats territorials, tots els indrets, es componen de diversos elements naturals i culturals i de les seves interrelacions, que cal considerar adequadament. Les actuacions de gran incidència territorial (urbanització, obres públiques, extracció de minerals, perforacions, repoblaments forestals, etc.), habitualment tenen conseqüències irreversibles. Per tant, s'han de dur a terme amb plena consciència d'aquesta complexitat i avaluant-ne les múltiples repercussions possibles. És imprescindible aplicar el principi de precaució a totes aquestes transformacions.*

3. El territori conté valors ecològics, culturals i patrimonials que no es poden reduir al preu del sòl. *Les administracions responsables de vetllar per les qualitats i les potencialitats d'aquests valors socials difícils de mesurar en termes monetaris convencionals els han de prendre sistemàticament en consideració. L'apropiació privada de qualsevol part del territori ha de ser compatible amb els valors esmentats; per tant, la propietat del sòl i l'habitatge s'han d'exercir amb el respecte de la seva funció social, i amb la plena assumpció de la responsabilitat de potenciar-ne la utilitat, el valor ambiental i el potencial paisatgístic.*

4. Un territori ben gestionat constitueix un actiu econòmic de primer ordre. *Efectivament, una gestió correcta del procés d'urbanització permet reduir els costos de la mobilitat per a les persones i per a les empreses, contenir els preus del sòl i de l'habitatge, i moderar les càrregues de la prestació dels serveis. D'altra banda, el fet de disposar d'un entorn de qualitat evita danys ambientals i dóna un valor afegit als productes i als serveis, sobretot els turístics, que són bàsics per a l'economia espanyola. Certament, la gestió sostenible del territori és un deure social i ambiental, però també constitueix un peremptori imperatiu econòmic.*

5. La planificació territorial i urbanística és un instrument essencial per a l'actuació dels poders públics. *Així, davant de qualsevol vel·leïtat desreguladora, cal defensar la importància de la legislació, de la normativa i de la gestió urbanística per al bon govern del territori. Ara bé, la pràctica urbanística s'ha de dotar de nous horitzons i de noves eines disciplinars i administratives. Només així podrà respondre a les necessitats socials, afavorirà la coordinació política horitzontal entre diversos departaments i fomentarà la concertació vertical entre administracions i amb els agents socials. El conjunt de les administracions competents han de propiciar, doncs, una revalorització del planejament territorial i general, i suprimir la utilització no genuïna d'altres instruments de menor abast espacial però amb alta incidència real, l'aplicació abusiva dels quals ha tingut com a conseqüència la urbanització massiva, desordenada i inadequada de sòl rústic.*

6. La planificació municipal ha de tenir com a principal objectiu el de facilitar l'accés a l'habitatge, el gaudi dels serveis i la preservació de l'ambient. *La planificació municipal constitueix l'escala bàsica de la pràctica urbanística, però massa vegades els plans locals d'ordenació serveixen quasi exclusivament per impulsar*

processos d'expansió urbana. Davant d'aquesta deriva, cal defensar plans municipals d'ordenació que atribueixin valors positius a totes i cadascuna de les parts del terme municipal, que fonamentin el creixement urbà en criteris ecològics i socials, més enllà de la simple consideració d'oportunitat econòmica o bé d'ocasionals negocis particulars immediats. S'ha d'abandonar, sobretot, la concepció del sòl rústic com a espai residual sempre pendent d'urbanització futura, i comprendre que la permanència de sòls rústics destinats a les pràctiques agràries esdevé imprescindible per raons ambientals i ecològiques, fins i tot en els contextos espacials de les ciutats més grans i de les aglomeracions urbanes. La defensa de l'espai obert com a matriu territorial bàsica és avui una prioritat que cal assolir adequadament, fins i tot mitjançant procediments d'adquisició de terres i/o d'expropiació per interès social.

7. La planificació territorial ha de proporcionar acords bàsics sobre el traçat de les infraestructures, el desenvolupament dels assentaments i el sistema dels espais oberts. *En un territori cada vegada més integrat, el planejament municipal per si mateix no pot afrontar les dinàmiques de transformació de l'espai. Per tant i més que mai, ara cal disposar d'una planificació a escala territorial que coordini i vinculi la planificació municipal, a la cerca d'un nou model d'urbanització basat en l'estalvi del consum de sòl, en la convivència d'usos i en la cohesió social. La planificació territorial ha de ser un compromís general i prou concret alhora, pel compliment i pel desenvolupament del qual sigui avaluada l'activitat política dels partits i dels responsables públics que el formulen i l'aproven. Sobre les Comunitats Autònomes recau la gran responsabilitat de demostrar una voluntat política d'ordenar els seus territoris més gran, per tal de superar la situació creada, gairebé exclusiva de la planificació urbanística. Han d'augmentar la seva capacitat administrativa i tècnica per dur a terme plans d'ordenació i per fer real l'ordre territorial que es proposin tenir. És imprescindible la formulació de models d'ordenació territorial per a àmbits metropolitans, litorals i rurals, amb ciutats mitjanes i/o espais naturals protegits.*

8. El Govern central i les Corts Generals de l'Estat no es poden desentendre del territori. *Tot i respectant plenament les competències que la Constitució espanyola atorga a les Comunitats Autònomes i als municipis en matèria d'ordenació territorial i d'urbanisme, l'administració general de l'Estat no pot deixar de considerar el territori com a part de les seves responsabilitats. Actualment ja no es pot ajornar més la revisió de la legislació encara vigent des de 1998 sobre mesures de liberalització pel que fa al sòl i esdevé imprescindible una nova legislació del sòl que superi la visió estreta segons la qual la vocació essencial del sòl consistiria a ser urbanitzat. La legislació de l'Estat ha de requerir a les administracions competents l'atribució de valors socials positius a tots els indrets del territori espanyol, perquè incideixen en la qualitat de vida dels ciutadans, tenen funcions naturals, ecològiques o ambientals, i plasmen trets històrics i del patrimoni cultural. També recau sobre el Govern central la responsabilitat de revisar i de proposar el consens relatiu a un nou model de finançament per als governs locals que doni resposta als principis de suficiència financera i d'adequació dels recursos als serveis reals que han de prestar.*

9. En un món cada vegada més integrat, la gestió del territori també ha d'atendre els compromisos de solidaritat i de responsabilitat globals. *L'Estat espanyol ha subscrit i/o ratificat diversos acords internacionals (Convenció sobre conservació i protecció de la vida silvestre i del medi natural. Berna, 1979; Carta Europea d'Ordenació del Territori. Torremolinos, 1983; Convenció per a la protecció del patrimoni arquitectònic d'Europa. Granada, 1985; Declaració de Rio de Janeiro sobre el medi ambient i el desenvolupament. 1992; Estratègia territorial europea. Postdam, 1999; Principis directors per al desenvolupament territorial sostenible del continent europeu. Hanover, 2000;*

Convenció europea del paisatge. Florència, 2000). En aquestes circumstàncies, el conjunt de les administracions públiques espanyoles està obligat a seguir els passos que altres estats europeus duen a terme en l'àmbit de l'ordenació del territori a partir dels esmentats tractats, amb unes repercussions molt positives per als seus ciutadans.

10. L'impuls dels valors de sostenibilitat ambiental, d'eficiència econòmica i d'equitat social requereix una nova cultura del territori. *Per tal de promoure-la cal un gran acord que s'ha de reflectir tant en l'actuació administrativa com en les pràctiques socials. Així doncs, les administracions que actuen a cadascun dels nivells territorials (local, autonòmic, estatal i europeu) han de revisar els seus objectius, les seves normatives i els seus instruments de gestió territorial per posar-los al servei de la col·lectivitat d'una manera més efectiva. I pel que fa als ciutadans, de la mateixa manera que reclamen el dret d'un tracte equitatiu en qualsevol territori, també tenen el deure ètic de vetllar pel benestar de les generacions futures.*

Maig de 2006

MESQUITA DE BADALONA 89



Durant l'any 2006 continuen les tensions entre la comunitat musulmana resident a Badalona, la resta del veïnat, l'equip de govern i l'oposició. La manca de locals religiosos per a la comunitat musulmana, el confinament als pocs locals que hi ha i el malestar del veïnat són els problemes que intenta solucionar l'Ajuntament amb diferents iniciatives.

Antecedents | 2005-06

Badalona s'ubica a la part nord de la comarca del Barcelonès i delimita amb el terme municipal de Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià del Besòs i Montgat. Com les ciutats veïnes, aquests últims anys ha estat receptora de població estrangera de diferents nacionalitats. Així, del 2004 al 2006 la variació percentual d'estrangers a Badalona va créixer un 64,21% i el 2006 la seva taxa d'estrangeria va arribar al 13,25%. Entre el col·lectiu de nou vinguts destaquen els que procedeixen de països on la població és majoritàriament musulmana.

Els problemes de convivència van aparèixer a Badalona en el moment en què la comunitat musulmana va augmentar considerablement i, per tant, va necessitar més centres de culte. El 2002 la comunitat musulmana dels barris de Llefià (part sud de la ciutat que aglutina als barris: Sant Antoni de Llefià, Sant Joan de Llefià i Sant Mori de Llefià) va comprar un local per a habilitar-lo com a oratori però la resta del veïnat es va oposar a l'obertura. Finalment l'Ajuntament no va concedir el permís d'obres ni la llicència d'usos del local.

Davant d'aquesta situació, el consistori va crear una comissió per a resoldre els problemes d'equipaments religiosos amb la intenció de buscar propostes que aconseguissin la conformitat tant de la comunitat musulmana com de la resta del veïnat. Malgrat això, durant el 2003 i 2004, les diverses iniciatives van ser rebutjades per les diferents parts. Paral·lelament, la comunitat musulmana va començar a manifestar-se per la manca de solucions.

Contràriament a aquestes reivindicacions, el 2005 el consistori va tancar un dels dos oratoris existents (situat al barri de la Pau), ja que no tenia llicència d'activitats. El mes de juny, l'Ajuntament va aprovar per unanimitat al ple la prohibició d'obrir més centres religiosos durant un any per tal de poder elaborar en aquest temps una ordenança que regulés els equipaments religiosos de la ciutat.

La manca d'equipaments religiosos

A principi d'any la comunitat musulmana tenia un local de 90 m² a Llefià i, per les oracions del divendres (acte que aglutina el major nombre de fidels de Badalona i d'altres ciutats veïnes), l'Ajuntament havia cedit el poliesportiu de Llefià, ubicat al barri de Sant Joan. El veïnat d'aquesta zona va lliurar al consistori quatre mil signatures per a reclamar que es resolguessin les aglomeracions de gent al poliesportiu i als carrers adjacents els divendres. A l'abril, atès el malestar dels veïns, el govern municipal va decidir canviar el lloc de les pràctiques religioses del divendres. D'aquesta manera proposava canviar cada mes de poliesportiu com a mesura provisional.

La reacció del veïnat va ser posar una data límit de compliment d'aquesta iniciativa (6 de maig) i va insistir que la situació necessitava una solució urgent. D'altra banda, la comunitat musulmana va mostrar la seva disconformitat amb el fet d'anar canviant de pavelló constantment i va reclamar l'aprovació de la normativa sobre locals religiosos per poder crear un espai propi. Unes setmanes més tard la comunitat musulmana va decidir durant un divendres resar a casa en senyal de protesta.

La reserva de sòl, una altra polèmica

A final d'abril el Partit Popular (PP) va reclamar participar en l'elaboració del model de llocs de culte. Va senyalar la necessitat de crear una comissió de treball que aglutinés tots els partits, més enllà de les forces que formen el govern municipal (Partit Socialista –PSC–, Iniciativa per Catalunya-Verds i Esquerra Unida i Alternativa-ICV-EUiA i Esquerra Republicana de Catalunya –ERC–).

Aquell mateix mes, abans de començar un ple municipal, el PP va convocar una roda de premsa per informar que el govern local procediria a aprovar la reserva de dos solars de sòl municipal (un a Llefià i un altre a Montigalà) per destinar-los a ús religiós. El PP hi manifestava la seva oposició rotunda i contraposava aquesta iniciativa amb la manca d'equipaments de tot tipus que patia la ciutat. En resposta a aquestes declaracions, el primer tinent d'alcalde, Eduard Tortajada (PSC), va senyalar que la reserva de dos solars no significava que acabessin totes dues tenint una finalitat religiosa. Finalment aquesta proposta no va entrar dins de l'ordre del dia del ple.

Les accions per a solucionar la situació

Al juliol va expirar la moratòria que en l'últim any va impedir l'obertura de nous locals de caràcter religiós a la ciutat. En el ple celebrat a final d'aquest mes es van aprovar una sèrie de mesures per tal de pal·liar la manca de llocs de culte que patia especialment la comunitat musulmana.

En primer lloc, es va aprovar la modificació puntual del Pla general metropolità (PGM) per admetre l'ús religiós en zones industrials. Aquesta mesura responia a la idea del consistori de traslladar les activitats religioses a les zones industrials del municipi per tal d'evitar molèsties a la resta del veïnat. Aquesta proposta no agradava del tot a la comunitat musulmana ja que era més partidària d'obrir locals amb bona accessibilitat i dispersats per la ciutat. Finalment el dictamen es va aprovar amb els vots favorables dels grups municipals del PSC, ICV-EUiA, ERC i PP, mentre que el grup municipal de Convergència i Unió (CiU) es va abstenir.

En segon lloc, es va aprovar provisionalment el Pla especial de redistribució d'equipaments. Entre les accions que proposava hi havia la reserva de sòl per a usos d'equipaments religiosos en el camí de Sant Jeroni de Murtra, a l'entorn del Parc comercial de Montigalà (delimitant amb el barri de Puigfred). D'aquesta manera



Solar proposat destinat a la Mesquita de Badalona, al camí de Sant Jeroni de Murtra, a l'entorn del Parc de Montigalà. Foto: Marta Casas

quedava definida una zona d'equipaments de tipus cultural religiós amb 1.200 m² de superfície i un sostre màxim de 1.000 m². El Pla especial es va aprovar amb els vots dels grups municipals del PSC, ICV-EUiA i ERC, amb l'oposició del PP i amb l'abstenció de CiU.

Finalment, es va aprovar l'avantprojecte de l'Ordenança municipal d'edificació, mitjançant la modificació de les ordenances metropolitanes d'edificació i rehabilitació. En aquesta s'establien explícitament les condicions essencials per a habilitar un local i donar-li una finalitat religiosa. Els grups municipals que formen el govern i el PP hi votar a favor mentre que CiU es va abstenir.

Les discrepàncies amb l'Ordenança

Una desena de col·lectius de diferents tipus van presentar al·legacions a l'Avantprojecte de l'ordenança. Algunes esmenes mostraven visions oposades, especialment pel que fa a la distància entre els centres religiosos o a l'aforament. Mentre que uns proposaven augmentar la distància establerta entre els centres religiosos, altres defensaven que no es regulés aquest aspecte. Pel que fa a l'aforament, la normativa preveia un màxim de setanta persones (amb l'excepció dels locals religiosos ubicats a zones industrials). Diferents col·lectius musulmans reclamaven augmentar l'aforament màxim a cent cinquanta persones, a més de reduir l'alçària mínima dels locals de 3,7 a 2,7 m. La Federació d'Associacions de Veïns de Badalona (FAVB) no mostrava cap inconvenient a augmentar l'aforament fins a cent persones.

L'equip de govern va iniciar una ronda de contactes amb diferents col·lectius per aconseguir un consens general que permetés modificar i aprovar l'Ordenança amb el màxim recolzament possible, especialment pel que fa als temes d'amplada dels equipaments, alçària i aforament. D'altra banda, el primer tinent alcalde, Eduard Tortajada, va assenyalar que fins a l'aprovació definitiva de la normativa no analitzarien la demanda de la comunitat musulmana de Badalona de crear una gran mesquita per a les oracions que concentren més fidels.

Continua el malestar

Al setembre, el PP de Badalona va enviar una carta al veïnat del barri de Montigalà per comunicar que havia estat l'únic partit que es va oposar al Pla especial de redistribució d'equipaments que reservava per a ús religiós un espai a la vora del Parc de Montigalà. En la mateixa línia, CiU també va enviar una carta informant de la seva abstenció en aquella votació.

A l'octubre, el PP feia pública una campanya de recollida de signatures en contra de la reserva de sòl per a finalitat religiosa. Paral·lelament, una trentena de persones de diferents barris de la ciutat es van constituir com a plataforma amb el nom de "No a la mesquita en terreny públic" i també van iniciar una campanya de recollida de signatures en contra de la cessió de l'espai i per a prioritzar altres tipus d'equipaments; a més a més, es van desvincular tan del PP com de les associacions de veïns, que consideraven que es mostraven indiferents davant la situació.

Davant d'aquestes reivindicacions, a final de novembre es va celebrar un ple en el qual, amb el recolzament de totes les forces polítiques, exceptuant el PP, es va aprovar una moció sobre la diversitat religiosa. En el text s'acordava actuar des de la laïcitat i l'aconfessionalitat i es donava garanties que es desenvoluparien polítiques d'igualtat per a fer efectiva la llibertat de culte de la ciutadania sense utilitzar recursos públics patrimonials.

Entre els assistents al ple hi havia representants de la comunitat musulmana del barri de la Pau i membres de la nova plataforma acabada de constituir. Totes dues parts van mostrar la seva disposició a treballar conjuntament atès que estaven d'acord en la construcció d'una mesquita sense cap cost municipal.

El procés s'allarga

A final de desembre la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va anul·lar el procés per defecte de tramitació del Pla especial de redistribució d'equipaments. Entre altres equipaments previstos, aquest pla contenia la polèmica reserva de sòl per a usos religiosos. La CTUB va paralitzar el dictamen indicant que el Pla implicava una modificació del PGM i un altre procediment administratiu.

Davant d'això, la plataforma "No a la mesquita en terrenys públics" va començar a plantejar la seva dissolució en un futur no molt llunyà, un cop finalitzada la campanya de signatures que, a final d'any, n'havia recollit una nombrosa quantitat (deu mil signatures, aproximadament), segons els representants de la plataforma. D'altra banda, per al 2007 es preveu l'aprovació definitiva de l'Ordenança municipal d'edificació que permetrà obrir nous locals d'ús religiós.

RCN

Més informació

www.badalona.cat

MESQUITA DE LLEIDA 90



La comunitat islàmica magrebina de Lleida reclama des de 2004 una nova ubicació per a l'oratori-mesquita del carrer del Nord, ateses les reduïdes dimensions d'un espai que ha d'acollir una població immigrada en augment. Si bé des de l'Ajuntament es busquen solars que reuneixin les característiques adequades, el col·lectiu musulmà negocia amb els propietaris de possibles solars de comprar-los. Associacions de veïns, particulars i propietaris de terrenys que toquen amb les possibles ubicacions es mostren disconformes i presenten al·legacions i protestes perquè no es construeixi la mesquita a la vora de les seves llars.

Antecedents 2005-96

Ens hem de remuntar a l'antiga Medina Larida andalusina del segle IX per trobar la ubicació de la primera gran mesquita de la ciutat. Construïda dalt de la ciutadella, sota el palau àrab del La Suda, hi ha l'imponent temple musulmà, edificat l'any 901, per Lubb ibn Lubb. Sobre aquest mateix solar, després de la conquesta cristiana de la ciutat el 1149, es començà a construir la catedral de la ciutat a partir de l'any 1203. Posteriorment, la comunitat sarraïna es va traslladar a un barri perifèric de la Lleida cristiana, que amb els anys acollí la parròquia de Sant Llorenç. El 1221 es troba documentada la donació que féu el castlà Guillem de Cervera de la "mesquita dels sarraïns de Lleida" del carrer Assoc a Lleonard de Safareig a canvi de trobar una altra ubicació per a la mesquita. I el nou temple s'instal·là en un carreró anomenat carrer de la Mesquita i ocupà els baixos de la casa del sarraí Alí Amellel, lloc definitiu d'oració dels musulmans de Lleida, documentat fins a principi del segle XVI.

La mesquita contemporània

Ja a finals del segle XX la immigració musulmana a la Lleida contemporània posà les bases per a la creació d'una nova mesquita, atesa la importància d'un col·lectiu que representava el 40% del total de la població nouvinguda, d'un total de 15.721 immigrants censats el 2004. La primera mesquita que va tenir la comunitat magrebina s'ubicà al carrer Pau Claris a principi dels anys noranta, fins que el 2004 aquesta comunitat es traspassà a l'actual local del carrer del Nord per falta d'espai, qüestió que es va tornar a plantejar a final del mateix any, ja que la població immigrada s'havia duplicat en els últims dos anys i el nou local tampoc no absorbia adequadament la nova demanda.

Continua el debat sobre la possible ubicació de la nova mesquita de Lleida

La polèmica suscitada al voltant de la nova ubicació de l'oratori musulmà del col·lectiu magrebí de la ciutat de Lleida (la mesquita de musulmans subsaharians de la plaça Paeria no preveu una nova seu per al seu oratori), ja iniciada a final de 2004, es torna a veure com un escull insalvable per la diferència de posicions. Així, al llarg de 2005 s'han posat sobre la taula possibles ubicacions, entre les quals hi ha les que situen la mesquita al costat dels polígons industrials (Camí dels Frares, Cimalsa i N-240) Aquestes són les que han creat més controvèrsia per la dificultat de desplaçament dels fidels a un lloc excessivament allunyat del centre urbà i de difícil accés per a una comunitat que ha de resar cinc cops al dia.

Les propostes no avancen cap a un consens

El mes de febrer de 2006, el regidor de Drets Civils, Cooperació i Immigració, Xavier Aluja, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) afirmava que encara no hi havia cap data per a anunciar el solar escollit per l'Ajuntament per a ubicar la nova mesquita de Lleida i assenyalava que des de les dues reunions efectuades entre el consistori i la comunitat musulmana l'estiu passat, i el consens últim sobre un possible emplaçament que reunia les condicions favorables, no s'havia avançat més. Aluja també insistia que "nosaltres hem fet el nostre treball, que era proposar espais, i ara estem pendents de la resposta d'Urbanisme". Per altra banda, la regidora d'Urbanisme, Marta Camps, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va assegurar que el procés no es trobava aturat i que en cap moment no s'havia abandonat la recerca d'un solar, circumstància a la qual ja s'havia compromès mesos abans l'alcalde de Lleida, Àngel Ros (PSC), com a reacció a les protestes veïnals per la massificació de la mesquita del carrer del Nord.

D'altra banda, l'Associació d'Unió i Cooperació Islàmica de Lleida i Comarca (AUCI) també buscava solars per compte propi, un dels quals es trobà a la zona de Gualda, tot i que topà amb la reacció dels veïns de les propietats properes que no veien amb bons ulls la implantació d'aquest temple. Com a conseqüència,, els veïns de la propietat proposada fins i tot van oferir al propietari un preu superior per la compra dels terrenys a fi d'evitar la construcció de l'esmentada mesquita, segons informa la regidoria d'Immigració. En la mateixa direcció l'imam de la mesquita del carrer del Nord, Abdelwhab Houzi, explicava la intenció de trobar un solar abans de l'estiu, teninet en compte els problemes de massificació d'aquells mesos.



Imatge del barri antic de Lleida. Foto: Marta Casas



Actual mesquita de Lleida al carrer del Nord, al costat del riu Segre i l'estació de Renfe. Foto: Marta Casas

i assegurava que "busquem un lloc al qual puguem arribar a peu i que no estigui situat en un carrer estret".

El març següent, les negociacions encara estaven aturades, ja que les demandes dels propietaris, els recels dels veins, les crítiques de l'oposició i la incertesa estaven dificultant el procés. Recentment s'havien valorat quatre noves ubicacions, però cap no havia resultat prou idònia ni per a la comunitat islàmica ni per a l'Ajuntament. El regidor de Drets Civils, Cooperació i Immigració, Xavier Aluja (ERC), afirmava en aquest sentit que "les ubicacions proposades no tenien la qualificació adequada o estaven molt allunyades del centre urbà o simplement els veins diuen que no, a més que l'actitud de l'oposició (Convergència i Unió –CiU– i Partit Popular –PP–) tampoc no hi ajuda gaire". Alhora, el regidor de Participació Ciutadana i Promoció de la Dona, Francesc Pané, d'Iniciativa per Catalunya Verds (ICV), expressava la seva preocupació pel retard de trobar un lloc "on es pugui fer efectiu el dret a la llibertat de culte".

A començament de juny l'AUCI, amb la voluntat de descongestionar el local del carrer del Nord, que amb un aforament no superior a tres-centes seixanta persones es col·lapsava tots els divendres, va proposar realitzar torns en els horaris de culte. A aquesta proposta s'hi va adherir la Paeria que la veia com una solució al problema de l'excés de gent que hi havia en un carrer estret com és el carrer del Nord, i el mateix regidor d'Immigració, Xavier Aluja, va anunciar que gràcies a aquest mètode, a l'estiu no seria necessari habilitar un local alternatiu, tot i no representar una solució definitiva a la massificació de la mesquita.

L'oposició dels veins dels barris

A mitjan octubre, va aparèixer una pancarta en un local antigament ocupat per una companyia elèctrica, al carrer Doctora Castells del barri de Cappont, on es podia llegir: "Aquí no volem la mesquita". Aquesta protesta es va esdevenir arran d'un rumor que ubicava la mesquita en aquell barri, problema al qual es va referir Abderrafie Ehalydy, de l'associació Magrebina, quan expressava que "no volem enfrontaments, sinó tan sols un local de fàcil accés". Des del consistori municipal, però, s'assegurava que encara no hi havia cap proposta en ferm, tot i que els veins consideraven que aquestes demores no feien més que alimentar tota mena de rumors, com els que també incidien en la possibilitat que la mesquita s'ubiqués als barris de la Bordeta o Balàfia.

Un procés inacabat i sense data final

A final d'aquest mateix mes d'octubre, acabat el Ramadà, l'imam de la mesquita del carrer del Nord, Abdelwahab Houzi, expressava la voluntat de trobar al més aviat possible un emplaçament per a la nova mesquita, ja que per donar cabuda a tots els fidels en aquesta festivitat s'havien habilitat els pavellons esportius de la Bordeta i Antonia dels Camps Elisis on, segons Houzi "si hagués estat festiu no hi hauríem cabut", i en referència a la mesquita del carrer del Nord assenyalà que "els divendres la gent es queda a la porta perquè no hi caben". D'aquesta manera, la comunitat que presideix Houzi desitjava donar una embranzida final al problema, mentre que el regidor Xavier Aluja, per una banda, destacava la cooperació de la comunitat islàmica a través de l'Assemblea Municipal de Religions, entitat creada per la Paeria on s'apleguen totes les religions minoritàries de Lleida per trobar un diàleg adequat a les diverses realitats, però, per una altra, afirmava que la ubicació del solar encara "continua a la regidoria d'Urbanisme".

En acabar l'any, no s'havien proposat noves ubicacions, ni s'havia avançat en cap direcció per a instal·lar de manera definitiva la futura mesquita del col·lectiu magrebí de Lleida. I tot sembla indicar, com es desprèn de les declaracions del regidor de Drets Civils, Cooperació i Immigració, Xavier Aluja, que el 2007 el tema continuarà encallat com a mínim fins que acabi l'estiu, sense voler apuntar cap ubicació segura amb la intenció d'evitar especulacions i possibles rumors falsos.

ABV

Més informació

www.paeria.es

Estruch, Joan; Iglesias, Agustí; *et alii*. *Les altres religions. Minories religioses a Catalunya*, Barcelona: Ed. Mediterrània, 2005.

Lladonosa, Josep. *La Seu, parròquia de la Seu de Lleida*, Lleida: Diputació de Lleida, 1979.

Mutgé, Josefa. *L'aljama sarraïna de Lleida a l'edat mitjana*, Barcelona: CSIC, 1992.

METRO. LÍNIA 9 91



Durant el 2006 els treballs de la línia 9 continuen avançant. Es concreta el traçat de la línia al seu pas pel Prat de Llobregat i surt a informació pública el tram que passa per les instal·lacions aeroportuàries. A final d'any ja hi ha les tres tuneladores treballant al ramal de l'aeroport, a Santa Coloma de Gramenet i a Sant Andreu. La Generalitat atorga a l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) l'explotació del tram IV de la línia (entre Can Zam i Gorg i Sagrera-Meridiana). El calendari de fi d'obra es manté en aquest tram per al 2008, i a partir del 2012 per a la resta de l'obra. Al metro s'allarguen les línies 2, 3 i 5, s'incorporen nous combois i se segueix treballant en la supressió de barreres arquitectòniques a les estacions.

Antecedents: 2003:80; 2004:107; 2005:97

Amb 46,6 km i cinquanta-una estacions, la línia 9 serà la línia de metro més llarga d'Europa. Unirà els municipis més propers a Barcelona i arribarà a l'AEROPORT DEL PRAT [6] i al PORT DE BARCELONA [154]. El traçat, format per quatre trams, creuarà horitzontalment la ciutat. El tram central (tram III), en els extrems, es dividirà en dos ramals: el de l'oest estarà format pel tram I que finalitzarà a la Zona Franca i pel tram II, que passant per l'Hospitalet de Llobregat i pel Prat de Llobregat, finalitzarà a l'AEROPORT DEL PRAT [6]. A la banda est (tram IV), un ramal anirà el barri de Can Zam, de Santa Coloma de Gramenet, i l'altre al barri del Gorg de Badalona.

Les obres s'iniciaven el setembre de 2003 a Badalona amb un cost inicial previst de 1.947 MEUR, que ascendia a 3.467 MEUR el 2005, i la previsió d'entrada en funcionament del tram IV el 2004 passava a ser per al 2008 l'any 2005.

Una de les dues tuneladores que treballaven a la línia 9 estava avariada des de l'octubre de 2005 al barri de Sant Andreu. L'altre continuava els treballs al barri del Bon Pastor i el mes de setembre de 2005 arribava al pou de bifurcació del Besòs des d'on era extreta i desmuntada.

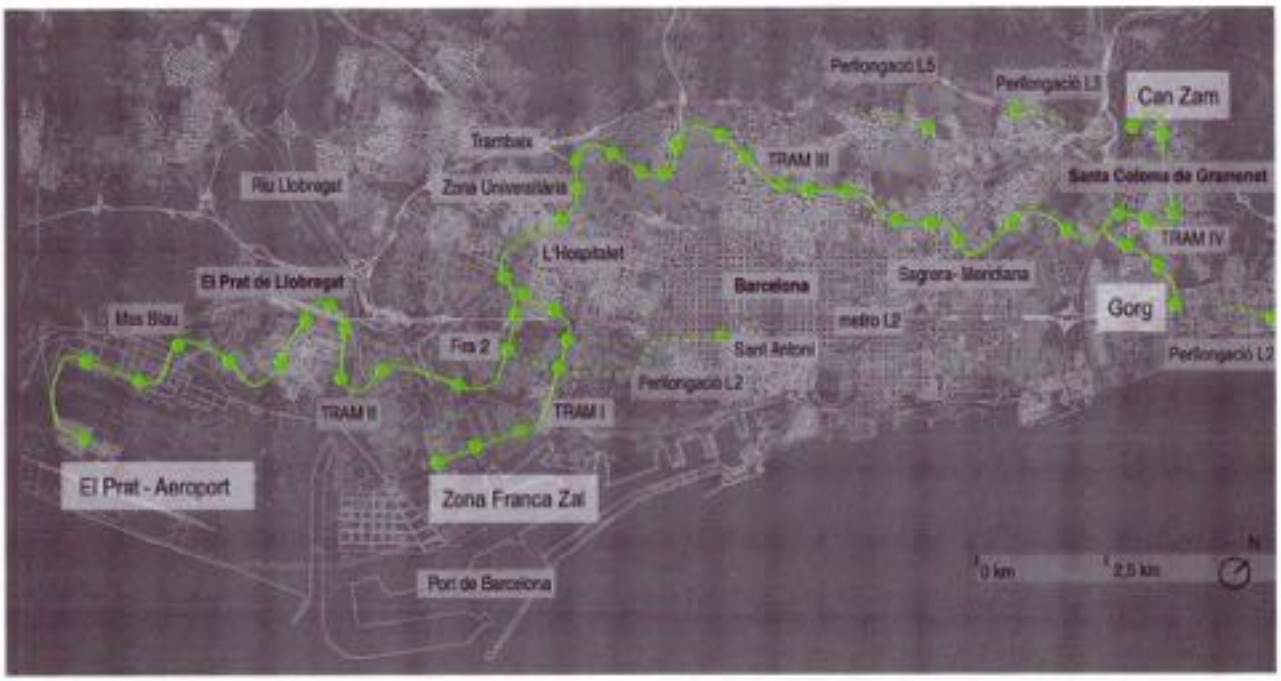
Durant el 2005 s'havia concretat la connexió amb l'aeroport del Prat. També aquell any, arran dels fets de L'ESFONDRAMENT DEL CARMEL [2005:99], es decidia realitzar algunes modificacions de caràcter tècnic, de viabilitat i seguretat al tram del traçat encara en estudi.

S'inicien els treballs del ramal de l'aeroport

A començament d'any es realitzaven una sèrie de talls de trànsit que durarien sis mesos al polígon Mas Pedrosa (l'Hospitalet de Llobregat) i que permetrien realitzar els treballs de reforçament del terreny, abans del pas de la tuneladora que excavaria el túnel de la línia 9 entre l'estació de la Fira i l'aeroport del Prat. Per tal d'aconseguir un terreny més sòlid, s'injectaria ciment i aigua a pressió i així assegura-ria la cohesió i la impermeabilitat de la zona pròxima a la perforació.

A mitjan any, la tercera tuneladora que treballaria a l'obra iniciava l'excavació del túnel que enllaçaria les futures estacions de Fira II i Parc Logístic, a l'Hospitalet de Llobregat. La previsió era de finalitzar aquest tram el mes d'octubre. Aleshores es tornaria a desmuntar per tal de desplaçar-la al polígon Mas Blau del Prat de Llobregat on s'excavaria el túnel en direcció cap a Barcelona fins a trobar-se amb el tram ja perforat.

El tram entre Fira II i Parc Logístic era un dels més delicats. Es tractava d'un terreny de sorres, graves i llims amb molta aigua. Es perforaria amb un túnel convencional de 9,5 m de diàmetre amb dues vies paral·leles. Per evitar contaminar l'aqüífer del DELTA DEL LLOBREGAT [55], l'excavació no es faria a més de 15 m de profunditat. En aquest ramal, que podria entrar en funcionament el 2010, les estacions es farien a cel obert. També a la pota sud de la



línia 9 es treballava en el tram Gornal-Fira, encara que en aquest cas la galeria s'executava mitjançant pantalles.

Per altra banda, el mes de febrer, responsables del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) anunciaven un canvi de traçat puntual del túnel a Sant Andreu, desplaçant el recorregut uns 25 m en sentit muntanya per tal d'evitar passar per sota d'un bloc de pisos amb uns fonaments de més de 30 m de profunditat. La tuneladora portava aturada en aquest punt des del novembre de l'any anterior i no va ser fins a final d'octubre que hi tornà a treballar, arribant fins a l'estació d'Onze de Setembre, a la Sagrera, on encara estava en estudi una cruïlla amb altres línies del suburbà, de RENFE i també del FAV.

Durant aquests mesos en què la tuneladora havia estat aturada s'havien realitzat tasques de reforma i manteniment de les instal·lacions i s'havia avançat en la col·locació de la llosa que dividia horitzontalment el túnel.

A mitjan juliol sortia a informació pública la connexió directa de la línia 2 del metro amb la línia 9, fet que permetria que un mateix túnel pogués ser utilitzat pels combois de les dues línies, permetria també duplicar les freqüències del servei i una connexió directa entre l'aeroport i el centre de la ciutat.

El mes d'agost sortia a informació pública l'estudi informatiu i d'impacte ambiental del nou traçat de 4,3 km de la línia 9 al seu pas per l'aeroport del Prat que comportaria una inversió de 245,8 MEUR i un termini d'execució de trenta-un mesos. Aquest traçat, que substituïa el de l'any 2002, uniria amb una via doble i en alguns trams mixta (la qual cosa permetria la circulació de ferrocarrils de rodalies i del FAV) l'estació intermodal del Prat de Llobregat, amb les instal·lacions aeroportuàries. Allà, hi tindria tres estacions, una a la terminal existent aleshores, una segona a la futura Ciutat Aeroportuària i la darrera entre pistes, amb un traçat que rodejaria les pistes d'aterratge per l'oest. En aquest tram estava previst utilitzar la tuneladora que aleshores treballava al polígon de Fira Pedrosa.

A final d'octubre, la tercera tuneladora, que també estava aturada,es posava en funcionament. Aquesta màquina va perforar des de Can Zam a Santa Coloma fins gairebé a tocar la parada de Bon Pastor i després de desmuntar-la l'havien tornat a muntar entre el carrer Onze de Setembre i el Pont del Treball. Havia de ser l'encarregada de comunicar la línia 9 amb el Triangle Ferroviari, on es podrien reparar i aparcar els combois.

Pel que fa al tram central de la línia 9 que enllaçaria la Sagrera amb la Zona Universitària, a final d'any l'empresa pública Gestor d'Infraestructures S.A. (GISA), en treia a concurs trenta-un estudis geològics per tal de disposar d'informació més precisa del terreny que caldria perforar i evitar que la tuneladora es pogués quedar encallada per un canvi sobtat de la tipologia del terreny. Fins que no es disposés dels resultats no continuarien les obres. Aquests estudis servirien també per a decidir si el traçat aprovat seria el definitiu o calia fer alguna modificació.

Cinc estacions de la línia 9 al seu pas pel Prat de Llobregat

A mitjan març, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–) presentava al Prat de Llobregat el traçat de la línia 9 del metro al seu pas pel municipi, després d'haver-ne impulsat la redacció de l'estudi informatiu. Aquest estudi incorporaria l'estació intermodal del Prat, una de nova al Centre Direccional i evitaria el pas per sota d'habitatges sense afectar en excés el pressupost de l'obra.

Al Prat de Llobregat la línia 9 hi tindria cinc estacions (sense comptar les que donarien servei a l'aeroport i al polígon industrial Mas Blau). La futura estació intermodal seria un dels punts clau del traçat al seu pas pel municipi. Hi coincidirien les línies de Rodalies i de Llarg recorregut de RENFE, el FAV i l'ampliació de la línia 1 del metro, en el tram Bellvitge-Sant Boi.

Tampoc no s'aturaven els treballs d'execució de les estacions de la línia 9. A mitjan any, estaven en construcció vint-i-una de les cinquanta-una estacions previstes. Es construïen a través de pous de 25 m de diàmetre pels quals circularien els ascensors que permetrien l'accés i la sortida dels passatgers i que permetrien descartar la instal·lació d'escales mecàniques. El mètode permetia situar les estacions en espais molt urbanitzats, característica que es repetia en gran part de la línia. També permetia fer aquestes obres amb independència del túnel i avançar en zones on la galeria encara no es construïa.

Ensurt a les obres de l'intercanviador de la Sagrera

Les obres de l'estació de la Sagrera s'iniciaven el 2004 i estava previst finalitzar-les el 2008 amb l'entrada en funcionament del tram IV de la línia 9. A començament d'any es construïen les noves andanes i passadissos que havien d'acabar comunicant la línia 1, amb la 5 i la 9 del metro.

A mitjan mes de març, durant l'execució de les obres de l'intercanviador, es produïa un ensurt quan es van desplomar sobre una via de la línia 1 del metro, a l'estació de la Sagrera, dues tones de runa dels treballs que s'estaven duent a terme de demolició d'una part de l'antic vestíbul. Sortosament no hi va haver ferits.

L'estació de la Sagrera tindrà vint-i-dues vies de ferrocarril, deu de RENFE d'alta ve-



Obres de remodelació de la plaça Lesseps. Foto: Àlex Tarroja

locitat, vuit per als ferrocarrils de rodalia i quatre de metro, distribuïdes en tres nivells. Es calcula que hi passaran més de seixanta milions d'usuaris cada any.

EMT explotarà el tram de la línia 9 entre Can Zam-Gorg i la Sagrera

A començament de setembre, el Govern de la Generalitat atorgava la competència, per a la prestació del servei del tram IV de la línia 9, a l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT). Aquest acord s'emmarcava en el desenvolupament de la Llei ferroviària de Catalunya que havia liberalitzat el transport de passatgers i mercaderies per ferrocarril, però que també preveia excloure de la lliure competència línies considerades un servei públic per raons d'interconnexió territorial. Aquesta era la qualificació que s'atorgava als 11 km d'aquests dos ramals del tram IV.

L'acord separava la prestació directa del servei de transport de viatgers de la gestió de les infraestructures a càrrec de l'ens de la mateixa Generalitat, Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (Ifercat). Per la seva banda, l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) aportaria el material mòbil necessari per al servei, amb l'aprovació del DPTOP.

Convergència i Unió (CiU), partidària de convocar un concurs, va criticar immediatament la decisió. Al·legava que aquesta decisió predeterminava la concessió de la resta de trams. El Govern català justificava que una única empresa explotant totes les línies garantiria millor la coordinació i la seguretat.

Metro de Barcelona. Línies 2 i 5

La xarxa de metro de l'àrea metropolitana de Barcelona registrava un fort creixement la primera dècada del nou segle. Els projectes aprovats fins aleshores havien de suposar la creació el 2010 de 70 km de vies, fins a arribar a un total de 156, un 81% de més.

A part de la construcció de la línia 9, s'estaven prolongant tres línies: línia 2, de Pep Ventura a Badalona Centre i, en projecte, de Sant Antoni al Parc Logístic; línia 3, de Canyelles a la Trinitat Nova, i línia 5, d'Horta a la Vall d'Hebron, on les obres es reprendrien el mes d'octubre, i l'execució d'una nova estació entre les de Collblanc i Pubilla Cases. A la línia 4 es renovaven les vies del Bogatell a la Selva de Mar per evitar vibracions i filtracions i a la línia 1 s'iniciaven els tallers i la cua de maniobres a l'Hospital de Bellvitge. Amb aquesta gran expansió, la xarxa passaria de 121 estacions a 194.



Obres de cubrició a Lesseps. Foto: Àlex Tarroja

El nombre de combois en servei també augmentava. La majoria s'incorporaven a la flota i tan sols alguns substituïen els més antics de la línia 5.

Per altra banda, la Generalitat invertia més de 100 MEUR en la millora dels accessos i la supressió de les barreres arquitectòniques al total de les 121 estacions de la xarxa de metro. Aquestes actuacions ja s'havien acabat en quaranta-vuit estacions, cinquanta-dues més estaven en obres i les vint-i-una restants tenien els projectes finalitzats. Entre aquestes estacions hi havia els intercanviadors en obres que eren més complexos: la Sagrera, Urquinaona, Diagonal, Arc de Triomf i Plaça Catalunya.

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) també desenvolupava un pla propi de rehabilitació integral d'estacions al qual destinava 12 MEUR cada any. Sants Estació, el Liceu, Santa Eulàlia i Joanic estaven en obres i al final d'any s'actuaria a Drassanes, Santa Coloma, Pubilla Cases i Alfons X. L'empresa ja havia donat cobertura telefònica a vint-i-vuit estacions centriques i als túnels que les unien. A final d'any en serien cinquanta.

També s'anunciava que a les línies 2, 9 i 11 hi circularien combois sense conductor, que funcionarien d'una manera totalment autònoma. Les proves s'iniciarien a la línia 2 el mes d'octubre.

A final d'any l'alcalde de Barcelona Jordi Hereu (PSC) anunciava per al mes de maig de 2007 un període de proves de sis mesos de servei de metro ininterromput una nit del cap de setmana. Posteriorment aquesta iniciativa es prolongaria a tot l'any.

ABR

Més informació

www10.gencat.net/ptop/AppJava/actuacions/ldepartament/public/metro/ll/index.jlp

92 MILLORA URBANA DE LA GRAN VIA-LLEVANT (BARCELONA)



La millora urbana de Gran Via-Llevant preveu la construcció de dos voladissos per damunt del tronc central de la C-31 on s'ubiquen els quatre carrils laterals de l'autopista. Això es redueix el soroll i es crea un passeig de 2 km de llargada i de 3 ha de zona verda. S'inclou un quart carril en sentit Barcelona per a ús del transport públic i un allargament del tramvia del Besòs amb cinc noves parades. S'aprofita per a millorar la connectivitat de les dues parts de la Gran Via amb nous ponts, com el del carrer Espronceda, i amb passarel·les de vianants. El cost total ascendeix a 125 MEUR, 46 MEUR més dels anunciats inicialment.

La Gran Via-Llevant se situa al districte de Sant Martí (Barcelona), des de la plaça de les Glòries fins al carrer Extremadura, al límit amb Sant Adrià de Besòs, i representa una de les principals portes d'entrada i sortida de Barcelona pel nord. El 1998 una plataforma d'entitats del districte de Sant Martí va iniciar una campanya a favor de la cobertura mitjançant un túnel de la Gran Via-Llevant. El juny de 2001 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i l'Ajuntament de Barcelona van signar un conveni per a redactar el projecte executiu de remodelació de la Gran Via-Llevant. L'estiu del 2003 van començar els treballs per a cobrir parcialment el tronc central de la C-31 al seu pas per Sant Martí. La Gran Via provocava problemes de connectivitat entre el costat de muntanya i el de mar, ja que només hi havia passos per als vianants cada 400 m en una zona de gran densitat de població.

Es transforma la Gran Via-Llevant

El projecte de millora urbana de Gran Via-Llevant transformava una zona per la qual passaven cada dia més de cent vint-i-cinc mil vehicles. Es reurbanitzaven 22 ha (2,2 km de llarg per 100 m d'amplada). Els arquitectes Andreu Arriola i Carme Fiol van dissenyar el projecte amb la col·laboració de l'estudi d'Enric Miralles i Benedetta Tagliabue. El pressupost final de les obres se situava en 125 MEUR, 46 MEUR més que els que s'havien anunciat inicialment, el 40% dels quals els aportava la Generalitat i la resta l'Ajuntament de Barcelona.

La construcció de dos voladissos per damunt del tronc central de la C-31 esdevenia l'eix central de la millora urbana. Els quatre carrils laterals de l'autopista, dos per banda, que abans passaven molt a prop dels habitatges, se situaven damunt dels dos voladissos. A més, es preveia un espai lliure de 25 m de profunditat que distanciava els cotxes de les façanes dels pisos. El soroll quedava parcialment esmorteït gràcies a la semicobertura i als plafons antisoroll que tapaven l'autopista. Es preveien dues mil pantalles acústiques, mil a cada costat, d'un blanc trencat, guarnides amb detalls de material translúcid de diversos colors.

Al nou espai de la semicobertura es creava un passeig de dos quilòmetres de llargada amb l'alliberament de 3 ha per a zona verda amb més de dos mil cin-cents arbres com pollancres, robínies o sòfores piramidals. Hi destacaven tres petits estanys artificials amb salts d'aigua de colors. Per sota del voladís del costat muntanya, es va construir un gran aparcament d'unes sis-centes cinquanta places. També s'hi projectaven ponts i passarel·les de vianants, almenys una cada 130 m. Igualment, es van aprofitar les obres per a instal·lar la xarxa de recollida pneumàtica d'escombraries.

El projecte inclòia el quart carril en sentit Barcelona per reservar-lo únicament per al transport públic. Aquest carril s'afegia a l'esquerra del sentit de la marxa, al contrari del que era habitual. El carril de transport públic en direcció Badalona i el Maresme es va descartar per falta d'espai.

S'avança l'execució de les obres

El febrer de 2006 es va obrir al trànsit el tram de la via lateral del costat mar i el penúltim tram de la semicobertura de la Gran Via entre la plaça de les Glòries i el riu Besòs del costat muntanya. També es posava en funcionament la nova calçada definitiva al costat de muntanya entre el carrer Extremadura, al límit amb Sant Adrià del Besòs, i la rambla Prim.

El mateix febrer de 2006 s'obria la nova sortida de la Gran Via cap al carrer Selva de Mar. Alhora, el carrer Selva de Mar es convertia en una via d'un sol sentit descendent, en direcció a Diagonal Mar. Aquest nou pas s'afegia als nous ponts i passarel·les instal·lades des de la tardor de 2005.

El 26 de maig es va estrenar el pont del carrer Espronceda, de direcció única cap al mar, que es va començar a construir l'abril de 2005. El nou pont permetia la continuació del carrer Espronceda per damunt de la Gran Via i recuperava l'antiga connexió transversal dels anys setanta entre els barris de la Vall d'Hebron i el Poblenou. A part de la millora dels accessos veïnals es descongestionava el carrer Bac de Roda, de sentit únic en direcció muntanya.

Durant l'estiu de 2006 seguien les obres de la semicobertura de la Gran Via-Llevant, es col·locaven les pantalles acústiques durant el dia i es treballava en el tronc central durant la nit. La pavimentació del tronc central des de la rambla del Poble Nou fins al carrrer Extremadura es va realitzar entre el 23 i el 24 d'agost. Al setembre es va acabar la primera fase de les obres.

L'octubre de 2006 el tramvia T-5, que havia d'unir el parc de la Ciutadella amb Badalona, va començar a circular per la Gran Via. La nova línia T-5 compartia recorregut amb la T-4 fins a la plaça de les Glòries on se separaven les dues línies del TRAMVIA DEL BESÒS [177]. La T-5 circulava per sota del voladís del costat mar de la Gran Via, tenia llum natural i un tram totalment segregat del trànsit on arribava a una velocitat de 60 km/h, la més alta de tota la xarxa. Es van construir cinc parades: la Farinera, Can Jaumandreu, Espronceda, Sant Martí de Provençals i Besòs. Aquesta última estació connectava directament amb el vestíbul de la línia L-4 del metro.

Al començament de 2007 es preveia la finalització definitiva de la millora urbana de la Gran Via-Llevant i la celebració d'una festa per commemorar-ho. També per al 2007 es projectava l'inici de les obres de la semicobertura de l'autopista C-31, en el tram de Sant Adrià de Besòs, comprès entre el carrer Argentina i el pas per a vianants conegut com la Llosa. Les obres havien de costar uns 30,4 MEUR i havien de cobrir un segment de prop d'un centenar de metres.

XCN

Més informació

www.bcn.cat/urbanisme

MILLORA URBANA DE LA PLAÇA DE LES GLÒRIES 93



L'Ajuntament de Barcelona avança en la definició del projecte de reforma de la plaça de les Glòries i inicia els tràmits administratius d'execució amb l'aprovació inicial de la modificació del Pla general metropolità (MPGM). Les associacions veïnals presenten al·legacions i l'oposició política critica la gestió del projecte. Formalment, el projecte preveu eliminar el tambor viari, ampliar la plaça pel costat muntanya, construir al subsòl un intercanviador de metro, Renfe i Ferrocarrils de la Generalitat (FGC), crear-hi nous habitatges, equipaments públics i zona verda i traslladar el mercat dels Encants en un solar proper. El projecte té un pressupost de 600 MEUR i un termini de deu anys per a l'execució de les obres.

Antecedents | 2003-99; 2004-108

La plaça de les Glòries està situada en el límit entre els districtes barcelonins de l'Eixample i de Sant Martí, en la confluència de l'avinguda Diagonal, la Gran Via de les Corts Catalanes i la Meridiana. Recull el trànsit de més de dos-cents mil vehicles diaris que entren i surten de la ciutat cap al Barcelonès Nord i el Maresme. Hi conflueixen també als voltants dues línies de metro, el ferrocarril amb connexió metropolitana i, des del mes d'octubre de 2006, el tramvia Sant Martí-Besòs (Tramvia del Besòs [177]) amb la nova línia T5 entre Glòries i Besòs que circula en paral·lel a la Gran Via de Barcelona, i que es preveia que arribés l'any següent a Sant Adrià de Besòs i Badalona.

La plaça de les Glòries va ser inaugurada el 15 de gener de 1992, en plena preparació dels Jocs Olímpics. La solució formal aplicada llavors, amb una doble anella viària elevada –popularment coneguda com l'scalextric o tambor– va permetre resoldre el trànsit en superfície i va millorar les condicions de l'accessibilitat rodada a la ciutat. Tanmateix, però, va suposar la creació d'una barrera per a la comunicació dels vianants dels barris que hi conflueixen, el de la Sagrada Família, el Fort Pienc, el Poblenou, el Clot i el Camp de l'Arpa, i també fou la causa de l'empitjorament de les condicions ambientals i de qualitat de vida de l'entorn urbà de la plaça que es genera de l'increment de la densitat de trànsit.

Des de la inauguració mateixa de la plaça, les associacions veïnals implicades van reclamar que s'eliminés el tambor i que el punt de la Gran Via esdevingués una via urbana com qualsevol altra de la ciutat. Les mobilitzacions veïnals es van anar repetint gradualment i es van fer més presents fins que van ser recollides en el Programa d'actuació municipal de 2003, en el qual es va manifestar la voluntat del govern municipal d'iniciar una reforma de la plaça de les Glòries i els voltants. Atenent aquest compromís municipal, es van iniciar converses entre els representants de les entitats veïnals i dels districtes i els representants del sector d'Urbanisme de l'Ajuntament.

Inici de la tramitació administrativa per a reformar la plaça de les Glòries

A final de 2003, l'Ajuntament de Barcelona va presentar un projecte de reforma de la plaça, amb la voluntat de millorar-ne la mobilitat i impulsar-ne la centralitat. Dos anys més tard, per Decret de la Primera Tinença d'Alcaldia, de 18 d'octubre de 2005, es va acordar iniciar el procediment per a la Modificació del Pla general metropolità (MPGM) en l'àmbit de la plaça de les Glòries i els voltants. En el document es van incorporar les Mesures de participació ciutadana com a garantia i foment del dret d'iniciativa, informació i participació dels ciutadans.

Finalment, el 15 març del 2006 la Comissió d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona va aprovar inicialment[1] la MPGM sobre la reforma de la plaça i els voltants, amb l'abstenció de Convergència i Unió (CiU) i Partit Popular (PP).

Procés participatiu

Al mateix temps que s'iniciava la tramitació administrativa per a transformar la plaça, es va posar en marxa un procés participatiu amb la implicació de les associacions de veïns de Sagrada Família, Fort Pienc, Poblenou i Clot-Camp de l'Arpa, i amb el suport de la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB), que el 17 de novembre de 2005 van integrar-se en un grup de treball amb tècnics municipals i tècnics independents a proposta de les entitats veïnals, encarregat del debat tècnic de la proposta de MPGM en l'àmbit de les Glòries.

L'aprovació inicial del MPGM el març del 2006 va ser considerada per les associacions de veïns com un progrés, però també va generar desacords i es va criticar la manca d'informació sobre el projecte. Com a conseqüència, es va acordar ampliar a dos mesos l'exposició pública del document, fins al 24 de juny de 2006.

Els treballs d'aquest grup de treball havien de culminar amb la presentació d'un manifest de síntesi –Compromís per Glòries– que es lliuraria definitivament en una reunió amb la Comissió de Seguiment prevista per al 2007.

Característiques del projecte

L'àmbit de la MPGM a la plaça de les Glòries i als voltants té una superfície de 378.019 m²



Plaça de les Glòries. Foto: Àlex Tarroja



La plaça de les Glòries, des de la Farinera del Clot. Foto: Àlex Tarroja

i l'integren els sòls de la plaça de les Glòries mateixa i la Gran Via entre els carrers Padilla i Selva de Mar, que presenten en conjunt una important transformació de l'estructura viària existent. També s'inclou una peça de 7.579 m² en l'àmbit de Glòries-Meridiana Sud.

Tal com queda recollit al document annex a la MPGM, "Estudi de síntesi de les diferents actuacions d'infrastructures que cal fer a la plaça de les Glòries de Barcelona", el projecte proposa l'enderrocament del tambor viari, l'ampliació de la plaça pel costat muntanya a fi de donar-li una forma quadrada, la construcció de 1.013 habitatges en la part que actualment ocupa el mercat dels Encants –un 50% dels quals en règim de protecció segons consta en la Memòria social de l'habitatge– i que aquest es traslladi a una edificació vertical ubicada al sector actual del Bosquet dels Encants, un solar situat entre els carrers de Castillejos, Casp i Meridiana. Les alçades de les edificacions previstes es limiten per a tot l'àmbit a un màxim de PB+9, amb l'excepció dels solars situats a Diagonal-Cartagena i a Gran Via-Cartagena (pendents de concretar).

D'altra banda, es preveu concentrar la qualificació de zona verda en l'espai central de la futura plaça –més de 192.000 m², dels quals uns 105.000 m² seran el parc de les Glòries, amb una forma ortogonal de més de dues illes de l'Eixample d'ample per més de tres illes de llargada–. Es preveu que un concurs de propostes en permeti escollir, amb la participació de representants de les entitats veïnals, el projecte definitiu, seguint el criteri de Parc Lineal Trinitat-Ciutadella de mantenir línies de continuïtat clares (recorreguts de vianants, carrils bici, visuals, etc.).

El projecte té un impacte directe en la mobilitat de la zona i en la promoció del transport públic i comportarà un augment important de trànsit, segons consta en l'informe de mobilitat inclòs en el projecte elaborat per l'Agència Metropolitana Barcelona Regional (BR): s'estima, doncs, un creixement de més del 45% i es fa una previsió d'uns seixanta mil cotxes més diaris que absorbirien els carrers del voltant i no el túnel previst.

La proposta de mobilitat de la MPGM estableix un túnel d'entrada a la ciutat del trànsit rodat per la Diagonal i un de sortida per la Gran Via. D'altra banda, es preveu passar dels actuals vuit carrils de trànsit en superfície a una via perimetral amb un traçat rectangular de quatre carrils per als vehicles privats, a més d'un de destinat al transport públic i un altre de segregat per a les bicicletes.

Finalment, l'intercanviador ferroviari subterrani connectarà la línia 1 de metro i una futura prolongació d'FGC, que comunicaria el Llobregat amb el Vallès, amb una altra de RENFE. La previsió de servei estima 20 milions de passatgers anuals.

Presentació d'al·legacions

Les entitats veïnals van convocar diferents jornades de debat i assemblees per a mantenir informats els ciutadans de les negociacions que es duen a terme. Així, van presentar al·legacions conjuntes al projecte inicial en què van recollir vuitanta-cinc canvis referits especialment a les previsions d'equipaments, transport públic i alçades d'edificis. "L'esquema general ens agrada, amb la plaça quadrada, l'intercanviador de transport públic i l'enderroc del nus viari, però no s'ha concretat prou en tres aspectes: mobilitat, habitatge de protecció i equipaments", deia Miquel Catasús, vocal d'Urbanisme de l'Associació de Veïns del Clot. També van sol·licitar una audiència pública per a conèixer el document que finalment es proposés dur a aprovació provisional, la qual encara no s'havia celebrat en acabar l'any.

La Unió territorial del Barcelonès de la Comissió Obrera Nacional de Catalunya (CCOO) i l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) també van fer públiques, el 26 de maig, les seves respectives al·legacions al projecte. La principal crítica manifestada per ambdues entitats era la preeminència que a parer seu s'estava donant a la mobilitat privada respecte al transport públic.

Finalment, els partits polítics a l'oposició també es van sumar a les al·legacions. CiU i PP, tot i estar d'acord en l'enderrocament de l'anell viari, van criticar l'elevat cost que va tenir construir-lo i van posar en dubte la capacitat del govern municipal per liderar la remodelació de la plaça a l'hora de nego-

ciar amb les administracions autonòmica i estatal i específicament amb Renfe i FGC.

Després de dos mesos d'al·legacions, els plens dels districtes de l'Eixample i Sant Martí, amb el vot dels grups de govern de l'Ajuntament de Barcelona –Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–, Esquerra Republicana de Catalunya –ERC– i Iniciativa per Catalunya Verds –ICV-EuiA–, van donar el vistiplau a l'informe MPGM de la plaça de les Glòries.

Calendari i cost previst d'execució

El conjunt d'operacions previstes en la MPGM s'articula en dos grans esquemes de gestió independent. El primer és la iniciativa pública, encaminada a la transformació de les grans infraestructures, en superfície i soterrades, sobre sòls que bàsicament són públics, i que tenia uns terminis d'execució subjectes a la redacció dels projectes i consecutius en el temps per tal d'impedir que es produeixin períodes d'aturada del trànsit. El segon és el que té a veure amb els sectors de desenvolupament delimitats que s'havien de dur a terme amb el planejament derivat.

L'Ajuntament preveia que el 2007 la Generalitat de Catalunya aprovaria definitivament la MPGM i que s'iniciarien les accions administratives perquè en el termini màxim d'entre sis i dotze mesos es posés en marxa l'enderrocament dels nus viari. Pel que fa al conjunt de les obres de remodelació, s'estimava un cost de 600 MEUR i un termini d'execució final de deu anys.

Aprovació del sector Glòries-Meridiana Sud

Cap a final d'any, es va aprovar en Comissió de Govern el Pla de millora urbana del costat mar del futur parc de la plaça. L'espai afectat, conegut tècnicament com a sector Glòries-Meridiana Sud, el formen dues illes situades al costat de la cara sud de la torre Agbar i delimitades pels carrers de Badajoz, Àlaba i Bolívia, i per la plaça mateixa.

És tracta d'un solar ocupat per magatzems de transportistes, tallers i alguns habitatges, que seran enderrocats durant el 2007 per donar pas a prop de vuit-cents nous pisos (65.319 m² de sostre edificat), un 30% dels quals, protegits. La nova ordenació urbanística consensuada amb les associacions de veïns inclou una zona verda de 21.395 m² que s'integrarà al parc i el futur Centre del Disseny i les Arts Decoratives. L'edifici que acollirà aquest equipament, dissenyat per l'estudi MBM (Martorell-Bohigas-Mackay) i que originàriament havia de passar per sobre de l'anella viària amb una forma popularment coneguda com "la grapadora", tindrà 20.000 m² de sostre.

MXA

Mes informació

www.avclot.org
www.bcn.es/parcsijardins/pa_glories.htm
www.bcn.es/urbanismo/exp/catala/b0831.htm
www.gencat.net/diari/4630/06122133.htm
www.glories.cat

94 MILLORA URBANA DEL BARRI ANTIC DE LLEIDA



El centre històric de Lleida ha estat testimoni d'una llarga trajectòria de mesures de millora urbana, entre les quals destaca el programa "Àrea de rehabilitació integral" (ARI) de 1994. Les actuacions engegades durant el 2006, com la inclusió en la tercera convocatòria de la Llei de millora de barris, van encaminades a continuar els treballs de recuperació d'un espai que ha sofert una forta degradació física i socioeconòmica. Els principals objectius del programa de rehabilitació integral, amb un pressupost de 16,8 MEUR, són la renovació de la trama urbana, la recuperació i rehabilitació d'equipaments històrics i artístics, la dotació i millora d'equipaments socials, l'enfortiment de l'estructura comercial i de l'educació cívica del barri i la millora de l'accessibilitat i l'adequació del vessant nord del Turó de la Seu.

Lleida és la capital del Segrià i de les terres de Ponent, i s'estén a les dues riberes de riu Segre. El centre històric de Lleida ocupa prop de 50 ha, es troba situat entre el turó de la Seu Vella i el riu i engloba l'espai clos per l'antiga muralla medieval. El centre històric disposa de dues zones clarament diferenciades: a la part baixa, l'eix comercial, la zona lineal de vianants més llarga d'Europa, amb una longitud de 3,5 km; i a la zona alta, entorn de la Seu Vella, una zona que, com en altres ciutats, ha patit un despoblament progressiu, l'envelliment de la població i la fugida de les activitats econòmiques.

La situació s'ha vist agreujada per la baixa qualitat de les edificacions i pel fet que bona part del parc edificat té més d'un segle de vida. El conjunt de la Seu Vella juntament amb les esglésies de Sant Llorenç i Sant Martí són els principals exponents monumentals en la zona alta, on escassegen els edificis històrics de caràcter civil, que es concentraren a la zona baixa (Palau de la Paeria, Hospital de Santa Maria). Amb una població de 6.081 habitants el 2005 (el 5% de la població urbana), hi ha una forta presència d'immigració estrangera, sobretot a la zona més degradada, on gairebé suposa la meitat dels residents.

Un llarg i inacabat procés de recuperació

L'Ajuntament de Lleida va emprendre d'ençà de 1979 diverses iniciatives i actuacions per recuperar el barri: des de la compra planificada de solars i immobles vells fins a l'aprovació, el 1986, del Pla especial del centre de Lleida i la declaració, el 1988, de zona ARI. L'Empresa Municipal d'Urbanisme de Lleida SL (EMU) va ser creada el 1994 com un òrgan de transformació i de gestió del sòl urbà municipal i d'execució de les actuacions necessàries per rehabilitar el centre històric de la ciutat en l'àmbit de l'ARI. L'estratègia que es va seguir fou revertir les plusvàlues obtingudes de les actuacions fetes en zones de creixement en la rehabilitació del centre històric. El programa ARI, desenvolupat de 1994 a 2004, ha permès rehabilitar nou-cents habitatges privats i construir-ne cent noranta-set de públics.

La inversió (que representa la suma de l'aportació privada dels propietaris més les subvencions) ha estat de més de 13 MEUR durant aquest període. Les promocions d'habitatge social (la Parra, el Pati del Miquelò, el Roser, Rosari-Cavallers, Gaimoles i Alsamora) es van ubicar a la zona més problemàtica del centre històric. Les unitats d'actuació dissenyades en el marc de l'ARI van comportar set expedients d'expropiació, un per àrea, que van afectar cent quatre edificis (tres-cents vuit habitatges). La necessitat de tornar a allotjar els afectats va comportar la compra i la posterior rehabilitació de vint-i-dos edificis, equivalents a cent trenta-dos habitatges. La neteja de l'espai del conjunt de les àrees de renovació urbana va suposar l'enderroc de vuitanta-un edificis. Es van obrir mil setanta-nou expedients urbanístics, dels quals cent dinou foren de ruïna. El nombre total d'edificis enderrocats o amb llicència d'enderroc va ser de dos-cents quaranta. El nombre d'expedients de rehabilitació va afectar cent vuitanta-vuit edificis, tretze dels quals van ser rehabilitats directament per l'EMU, iniciativa que va suposar una inversió municipal de 10 MEUR.

El programa ARI ha previst també tasques de control sobre l'estat d'edificacions, una ordenança específica del centre històric i el registre de solars. Pel que fa als equipaments construïts dins el programa ARI, moltes de les actuacions han situat el barri en el centre cultural de la ciutat (Centre d'Art la Panera, Sala d'Exposicions del Roser i Museu Morera, l'Escola Municipal de Belles Arts, l'Orfeó lleidatà, la Casa dels Artistes i Artesans, la Sala d'Exposicions del Mercat del Pla).

Pel que fa als equipaments de serveis cal destacar el casal i el centre d'atenció a la



Una vista del centre històric de Lleida des de la plaça del Seminari. Foto: Josep Ramon Mòdol

dona, els casals infantils, l'Oficina Local d'Habitatge (OLH), el centre obert municipal, el centre de maternitat, a més del suport a les associacions de veins del barri per arranjar i equipar els respectius locals. També es van dur a terme millores en els equipaments destinats a la seguretat ciutadana (local de vigilància de la guàrdia urbana al carrer Galera, servei de guàrdia de barri i pla de videovigilància).

Finalment, es van dur a terme millores urbanes com l'arranjament de l'enllumenat públic, el nou vial del centre històric i la reurbanització d'una llarga llista de carrers i places.

La degradació dels edificis posa a prova l'esforç de rehabilitació

L'ensorrament d'un edifici al carrer Cavallers i el desallotjament dels vint-i-cinc veins d'un altre al carrer Companyia a final de novembre de 2005, tots dos en estat ruinós i situats dins la zona ARI, desemboca en un tempesta política que va esclatar a l'Ajuntament, on es van recollir les peticions de dimissions per part de Convergència i Unió (CiU) de la regidora d'urbanisme, Marta Camps, i per part del Partit Popular (PP) del paer en cap, Àngel Ros, ambdós del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), al·legant que no s'havia fet cap cas de dos informes de l'OLH i de les queixes dels veins.

L'Ajuntament rebaté aquestes crítiques assegurant que es van seguir els procediments adients, i va culpar dels fets el promotor de l'immoble veí. L'equip de govern va assegurar que reformaria amb caràcter urgent l'ordenança de les condicions de manteniment de seguretat en les obres dels edificis del centre històric, per tal d'escurçar el termini d'execució de les obres i restringir les llicències d'enderroc. A més, va afirmar que se signaria un conveni amb els col·legis d'arquitectes i d'arquitectes tècnics per dur a terme una revisió més exhaustiva de l'estat dels immobles. Francesc Pané, tinent d'alcalde d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), va apostar per revifar el programa ARI de 1994 i fer la revisió dels edificis de més de cinquanta anys.

Per les mateixes dates, l'associació de veins del barri denunciava el que consideraven una estratègia especuladora de les immobiliàries a la zona atès que no hi efectuaven cap tasca de manteniment, amb la qual cosa augmentava la degradació dels edificis i tot plegat facilitava la recuperació de sòl per edificar. Entre les mesures preses *a posteriori*, en ple mes de desembre, cal incloure la creació d'un interlocutor per a les queixes dels veins del centre històric en matèria d'habitatge, emmarcat en la intenció d'incloure el barri en la convocatòria del Programa de barris i àrees urbanes d'atenció especial [174].

Durant el mes de desembre, el desallotjament d'un edifici al carrer Tallada (ocupat per dues famílies, una de les quals era al pis il·legalment), d'un altre al carrer Boters a causa d'un incendi i d'un immoble de propietat municipal a la plaça Sant Llorenç afegeixen més llenya al foc. Dels quarantavuit edificis revisats durant el mes posterior a l'ensorrament, trenta-cinc tenien deficiències que aconsellaven obres de reforma i manteniment, tres dels quals obres integrals. Davant d'aquesta situació, l'equip de govern va proposar una inversió de 4,5 MEUR a la zona que va incloure als pressupostos de 2006.

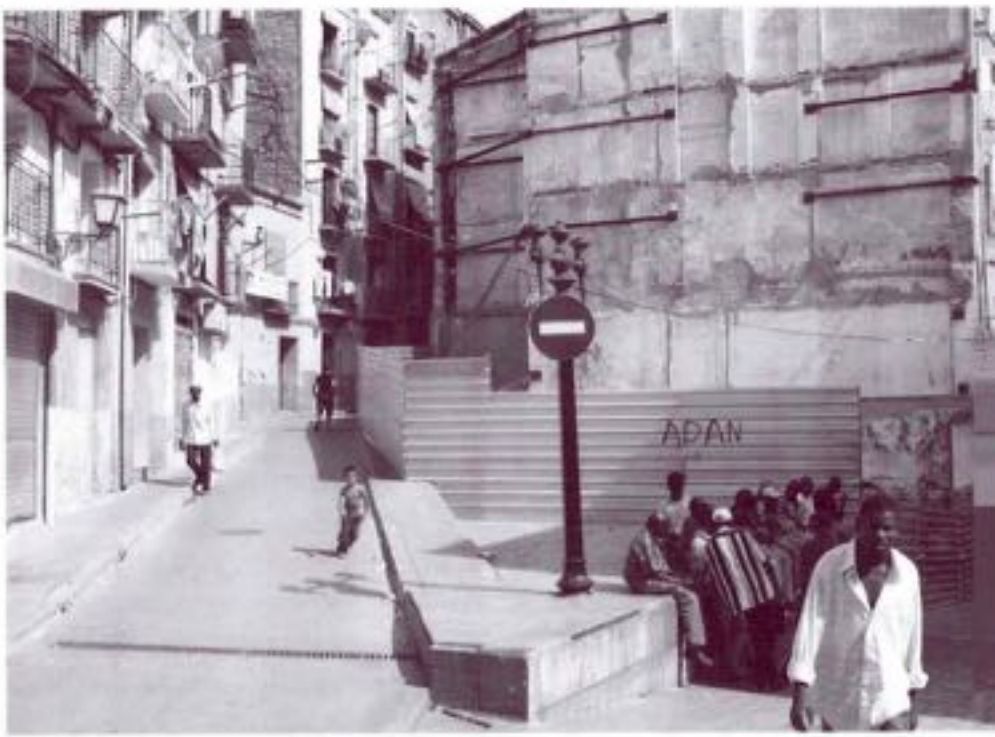
Mesures d'urgència

La polèmica sobre la perillositat de les edificacions va continuar durant el 2006. Com a mesures d'urgència, la Paeria va fer ensorrar diversos edificis durant la primavera en aplicació de la nova ordenança de seguretat en els edificis del centre històric, aprovada a mitjan mes de gener per la Comissió d'Urbanisme, un text en el qual es van preveure sancions d'entre 3.000 i 1.500.000 € per l'incompliment de la normativa, i l'expropiació de les propietats en cas d'incompliments reiterats. L'Ajuntament també va iniciar una campanya d'inspeccions extraordinàries gratuïtes d'uns tres-cents edificis del centre històric, que va permetre alhora incloure la possibilitat de fer inspeccions sota demanda dels propietaris dels immobles. La inspecció la farien els tècnics municipals conjuntament amb els col·legis d'arquitectes, els arquitectes tècnics i els aparelladors, en un calendari màxim de dos anys.

Durant el mes de febrer es va conèixer la resolució d'arxivar el cas de l'edifici ensorrat el novembre de 2005 davant la manca de denúncies dels afectats. El text exculpava la Paeria i atribuïa les responsabilitats a la propietària del solar contigu. Els propietaris van mirar d'arribar a un acord amb l'Ajuntament i la propietària responsable abans d'utilitzar com a últim recurs la via penal, i van aconseguir finalment que l'Ajuntament els proporcionés un nou habitatge en el mateix barri.

El programa de barris i àrees urbanes d'atenció especial

A final de maig el "Programa de rehabilitació integral del centre històric de Lleida" va resultar escollit dins la tercera convocatòria del "Programa de barris", amb un pressupost de 16,8 MEUR, subvencionat a parts iguals per la Generalitat i l'Ajuntament, i amb un calendari d'actuació que anava de l'any 2006 al 2010. El pla va incloure la renovació de la trama urbana, la recuperació i rehabilitació d'equipaments històrics i artístics, la dotació i millora d'equipaments socials, l'enfortiment de l'estructura comercial i de l'educació cívica



Millora urbana del barri antic de Lleida. Carrer Cavallers. Foto: Marta Casas



Entorn del casc antic de Lleida. Foto: Marta Casas

del barri i la millora de l'accessibilitat i adequació del vessant nord del Turó de la Seu.

Durant els darrers mesos de 2006, entre les primeres actuacions del programa, es van licitar diferents obres de millora de la via pública, com ara l'arranjament del carrer Cotxera i travessera de Cotxera, es van actualitzar els projectes per actuar al vessant nord de la Seu Vella i es va iniciar la instal·lació de l'ascensor de la Costa del Jan. També es van encarregar els projectes per a la renovació urbana de l'entorn del convent de Santa Teresa i per a l'habilitació d'un parc al vessant nord de la Seu Vella.

Pel que fa als equipaments, el projecte incorporava l'habilitació d'un centre per a joves en un edifici de nova construcció al carrer Gainoles, un nou equipament cultural a la plaça del Seminari i la creació d'un centre de dia per a gent gran. També es va preveure una atenció directa a l'urbanisme de proximitat amb l'arranjament de façanes i parets mitgeres de les cases del barri, i diferents actuacions per a la supressió de barreres arquitectòniques i de millora de l'accessibilitat dels carrers del nucli antic de la ciutat de Lleida. L'EMU, que ja va desenvolupar el programa ARI a la zona, va ser designat com l'encarregat de gestionar el pla.

L'ajut suposava la segona aportació d'aquesta mena rebuda per l'Ajuntament de Lleida amb què s'executava el Pla de millora de la Mariola iniciat el 2004, que va suposar una inversió de 5,5 MEUR per a la integració d'un barri situat a l'extrem oest de la ciutat i que concentra bona part de les promocions d'habitatge públic.

Altres actuacions

Durant el mes de maig es va iniciar la tercera i última fase de remodelació del paviments i serveis de l'eix comercial, amb un pressupost de 4,5 MEUR i en una actuació estructurada en tres trams adjudicats a tres empreses diferents: de la plaça Paeria al carrer de Sant Joan, de la plaça de la Sal al carrer del Carme i la dels carrers Democràcia, Travessera del Carme i Bafart, parcialment de vianants. Les obres de remodelació de l'eix comercial, començades el 2004 i amb una cost global de 13 MEUR, han afectat gairebé 2.400 metres lineals de vials i han suposat prop de 650 metres suplementaris de vials d'ús per a vianants. Per minimitzar l'impacte de les obres es va habilitar un telèfon d'informació gratuït i una adreça electrònica.

La federació de comerciants de l'eix comercial van reclamar que l'Ajuntament accelerés els treballs de remodelació de la zona, atès que durant les dues fases anteriors, fetes al llarg dels estius del 2004 i del 2005, es va registrar un descens de clients de gairebé un 10%, a causa de les molèsties que van generar les obres. També varen sol·licitar la renovació de les places Sant Francesc i Sant Joan, i la millora del pàrquing d'avinguda Blondel. El col·lectiu es va mostrar, però, majoritàriament satisfet dels avantatges derivats de la renovació.

El mes de desembre es va anunciar que el centre històric disposaria d'un nou consell de participació ciutadana, com a òrgan consultiu destinat a proposar projectes per millorar el barri, seguint el model d'iniciativa ja engegada en el barri de la Bordeta.

JRMR

Més informació

www.paeria.cat
www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/actuacions/departament/barris/lleidanucliantic.jsp
www.eixcomercialLleida.com

MILLORA URBANA DEL BARRI ANTIC DE VALLS 95



El barri antic de Valls presenta un creixent grau de degradació i envelliment i l'Ajuntament se'n planteja la rehabilitació mitjançant un projecte integral d'intervenció. Això obre un debat sobre quina és la millor opció per a integrar el barri a la ciutat i dotar-lo d'equipaments i infraestructures. El desembre de 2005 es presenta el document de revisió del PERI del centre històric i després d'algunes modificacions s'arriba a un acord entre tots els agents implicats. El mes de maig de 2006 el projecte surt escollit a la tercera convocatòria del programa de la Llei de barris i així obté una subvenció del 50% del cost total de les actuacions. Abans d'acabar l'any comencen algunes de les obres i s'espera la inauguració de l'aparcament del Pati.

La ciutat de Valls aglutina una mica més de 23.000 habitants (2006) i és la capital de la comarca de l'Alt Camp, a la província de Tarragona. A començament del segle XX, el barri antic va patir una progressiva despoblació que ha provocat que actualment hi hagi un fort envelliment, amb un 21% de població de més de seixanta-cinc anys, i que dels 1.908 habitatges existents 1.283 (67%) estiguin ocupats i 625 (33%) desocupats. A més quasi un 30% dels habitatges està en mal estat. També cal tenir en compte que les muralles no s'han enderrocat i en alguns punts les diferències de cota entre l'interior i l'exterior de la muralla arriben als 11 m, fet que dificulta la comunicació i que ha provocat una mala integració d'aquest barri amb la resta de la ciutat.



Nucli antic de Valls. Foto: Àlex Tarroja

L'estat de degradació del barri antic de Valls va portar el govern municipal, format per Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), a plantejar-ne la rehabilitació. Per fer-ho va elaborar un projecte integral d'intervenció al centre històric que es va presentar l'any 2004 en la primera convocatòria de la LLEI DE BARRIS (Llei 2/2004, de 4 de juny) [2004:103]. L'objectiu d'aquesta llei era crear un fons finançar a disposició dels ajuntaments que presentessin projectes de rehabilitació integral de barris, de manera que la Generalitat s'havia de fer càrrec d'un màxim del 50% del pressupost total.

El projecte presentat es va haver de redactar amb poc temps i finalment en aquesta convocatòria no es va escollir per a rebre ajuts. El gener de 2005 el secretari per a la Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Oriol Nel·lo, va ofenir a l'Ajuntament de Valls la col·laboració dels serveis tècnics de l'Institut Català del Sòl (Incasol) per a redactar un altre projecte i tornar a optar a la subvenció, fet que va acceptar l'alcaldessa de la població, Dolors Batalla (CiU). A final del mateix any, el regidor de Serveis Econòmics de l'Ajuntament, Albert Batet, va explicar que en el pressupost de l'any 2006 havien fet una reserva de prop de 2 MEUR per obres de millora del centre històric i poder respondre així a una possible adjudicació de l'ajut del PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [2005:175].

Una mostra de la necessitat de remodelació del barri antic va ser l'esfondrament, el 18 de desembre de 2005, de dues cases del carrer de Santa Marina, a causa d'unes obres il·legals que s'estaven fent en unes cases que precisament ja havien estat catalogades pel seu mal estat en el Pla especial de reforma interior (PERI) de Valls.

Es presenta el document de revisió del PERI

El 21 de desembre de 2005 l'arquitecte Ferran Navarro va presentar el document de revisió del PERI del centre històric que es considerava clau per a aconseguir la subvenció en la tercera convocatòria del PROGRAMA DE BARRIS [174]. Aquest preveia setze propostes per a millorar el barri i revitalitzar-lo. Es volia aconseguir un barri esponjat, amb més equipaments i espais públics i a la vegada nous habitatges i places d'aparcament.

Per a millorar la integració del centre històric amb la resta de la ciutat, es proposava crear tres accessos nous. Un havia de connectar el barri amb el passeig de l'estació mitjançant un nou carrer que seguia el torrent existent. Un altre accés havia de salvar el desnivell des de la muralla de Sant Antoni fins a la plaça dels Escolans. Finalment un tercer accés s'havia de fer per la muralla de Sant Antoni fins al carrer de la Cort, el qual afectaria tres cases. També es volia que la muralla de Sant Francesc fos de semivianants i enderrocar l'edifici de can Creus, ja que es considerava que no tenia prou interès arquitectònic. L'actuació del carrer Espardenyers també va ser modificada respecte al PERI vigent, però l'havia d'executar l'Incasol i, per tant, calia que hi donés el vistiplau. Una altra modificació important era que es desestimava la idea de fer una gran plaça. L'alcaldessa, Dolors Batalla, va recordar que es tractava d'un document que es podia modificar i que ara entrava en un procés de revisió obert a l'opinió pública.

L'any 2006 es va començar reobrint el debat sobre si calia enderrocar can Segarra, un edifici amb interès històric i arquitectònic, per poder ampliar la plaça del Blat. Aquesta proposta apareixia a la revisió del PERI i fins i tot es preveia la possibilitat de portar-la a consulta popular. Des que l'any 1984 l'Ajuntament va comprar l'immoble, s'havia valorat aquesta possibilitat i l'any 1991 es va desestimar la demolició després d'un intens debat ciutadà. Històricament el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) s'hi havien oposat, i Convergència i Unió (CiU) es mostrava favorable a l'enderroc. Finalment es va decidir no enderrocar l'edifici i adequar-lo per a equipaments.

Aprofitant el debat urbanístic que s'havia generat, durant el mes de febrer l'alcaldessa de Vallls es va comprometre a iniciar la revisió del Pla general d'ordenació urbana (PGOU). També va xifrar en aproximadament 8 MEUR la inversió a fer en el barri antic, una xifra que tenia en compte la capacitat inversora del municipi, ja que n'hauria d'assumir la meitat. La Fundació Cirem estava redactant el projecte que s'havia de lliurar per a optar a la subvenció de la Llei de barris i es va reunir amb la comissió de participació ciutadana del Pla de millora urbana (PMU)[1] del centre històric. En aquesta reunió es va delimitar l'àmbit d'actuació, que quedava fixat des de l'espai d'intramuralles fins a l'antic convent del Carme, i es van ajornar les actuacions d'esponjament i d'equipaments mentre s'esperava que es definissin els pressupostos. El que sí que estava decidit és que es presentarien actuacions urbanístiques de reurbanització de carrers i millora de serveis bàsics com enllumenat, clavegueram i xarxa d'aigua potable.

Es tanca el projecte i es presenta a la tercera convocatòria

El mes de març es va presentar l'última modificació del projecte. Aquesta proposava fer un gimnàs o centre de dia a ca la Mateueta, però finalment es va optar per fer-hi un centre cívic i habitatges de promoció privada. També es reafirmava en la idea d'enderrocar can Creus, ja que si es conservava l'edifici antic el cost de l'actuació s'encaria notablement. Allà s'hi volia crear un nou edifici per a equipaments, de 15.000 m², que es destinaria a la biblioteca. L'Ajuntament, que era el propietari del 80% de la finca, va decidir que acabar d'adquirir-la obligava a fer-ne l'expropiació forçosa. A l'antic convent del Carme, s'hi volia allotjar el CEIP Anxaneta, i un centre obert sobre la sala d'actes. També es volia subvencionar part de la urbanització de la plaça del Pati, actuació amb un pressupost inicial de 1.443.596 €, on ja s'havien començat les obres per a fer un aparcament subterrani.

Finalment aquest projecte es va presentar a la tercera convocatòria de la Llei de barris amb el suport de tots els grups de representació municipal (CiU, PSC i ERC). Del pressupost de 15.200.000 € amb el qual es va xifrar el conjunt d'actuacions, un 88% estava destinat a obra i el 12% restant a actuacions socioeconòmiques amb l'objectiu de fomentar activitats als col·lectius més desafavorits i a incentivar l'arribada de jovent.

Tot i el suport donat, Núria Segú, regidora del PSC, va criticar la manca d'idees de CiU i el retard amb el qual s'havia presentat el projecte a la convocatòria de les subvencions, del qual es va culpar l'alcaldessa. A la vegada, Albert Batet (CiU) va respondre criticant a la regidora la manca de suport que els havia donat des de la seva posició de diputada al Parlament. Els portaveus de la Candidatura d'Unitat Popular (CUP), Partit Popular (PP) i ERC es van mostrar satisfets per la fi del procés, tot i que es demanava una bona gestió de les actuacions. Aida García (CUP) també va fer notar que no estava d'acord amb la partida de 796.000 € destinada a urbanitzar el Pati, ja que aquests diners no es rebrien per a altres actuacions i es preguntava per què l'Incasol no es feia càrrec d'una part de l'actuació que havia de fer al carrer Espardenyers. Anton Guri, portaveu de l'Associació de Veïns del Barri Vell, que havia participat en la revisió del projecte mitjançant la comissió de seguiment, va remarcar que calia tenir cura de portar a terme els projectes socials i vigilar que no quedessin oblidats.

El mes de maig de 2006 la Generalitat va aprovar la tercera convocatòria de la Llei de barris. Dels cinquanta-vuit projectes presentats se'n van escollir disset, un dels quals era el del barri antic de Valls. Se li va atribuir aleshores una subvenció de 7.600.000 €, un 50% del pressupost previst.

Fins al 23 de juliol va estar obert el període d'informació pública i al·legacions al PMU del barri antic. Per no endarrerir-se i poder complir els terminis legals per a aprovar el planejament en què s'havia de basar el projecte de millora del barri vell, l'equip de govern va demanar a les entitats i als partits polítics que presentessin al·legacions al text en lloc d'obrir noves converses. Per aquest motiu, des de l'aprovació inicial del PMU es van estimar disset (33%) de les cinquanta-cinc al·legacions presentades. Les principals modificacions que es van acceptar afectaven l'actuació de l'illa d'en Gassó, on hi havia un tram de muralla, a la rectoria de l'arxiprestal de Sant Joan, on quedava pendent de concretar quin equipament s'hi faria, i al call jueu, on es va considerar de fer una parcel·lació més heterogènia.

El mes de setembre van començar les obres a la plaça dels Alls i, abans de finalitzar l'any, ja es preveia la inauguració de l'aparcament subterrani del Pati, que estava en obres des de feia un any.

JCV

Més informació

www.ajvalls.org/barriantic.htm
www10.gencat.net/prop/AppJava/cat/actuacions/departament/barris/ajutsllei/debarris.jsp

1 El 21 de juny de 2002 va entrar en vigor la Llei 2/2002 de 14 de març, d'urbanisme de Catalunya (LUC, DOG de 21 de març), a la qual s'adapta el nou planejament, i el Pla especial de reforma interior (PERI) passa a denominar-se Pla de millora urbana (PMU), amb la qual cosa conserva la seva significació i abast.

MILLORA URBANA DEL BARRI DE L'ERM (MANLLEU) 96



L'Ajuntament de Manlleu presenta el Projecte d'intervenció integral del barri de l'Erm a la primera convocatòria de la Llei de barris. El projecte planteja una intervenció en el barri per donar resposta a les problemàtiques socials, econòmiques i urbanístiques detectades, pal·liar els efectes de l'increment de població que ha generat la immigració i alhora connectar-lo amb la resta de barris de Manlleu. L'execució del projecte, que té un pressupost de 17 MEUR, incidirà en quatre grans àmbits: l'habitatge, els equipaments, els espais públics i el desenvolupament social i econòmic. Es preveu que l'execució del projecte duri un màxim de quatre anys.

Manlleu, municipi de la comarca d'Osona, l'any 2006 tenia 19.979 habitants. Es tractava del segon municipi més gran de la comarca, i tenia una gran tradició industrial. L'any 2003 prop del 62% de la seva població activa es dedicada a la indústria, majoritàriament metal·lúrgica, química i alimentària. El 20% de la població de Manlleu era nouvinguda i d'aquesta, el 80% era d'origen magrebí. La necessitat d'ubicar aquesta població va provocar un important moviment immobiliari i especulatiu als anys seixanta que va culminar amb la creaciódel barri de l'Erm en una zona que abans era estraradi. El municipi, que estava format per catorze barris, va créixer entre els anys 1960 i 1975 un 60%, un increment molt precipitat de la població que va provocar importants déficits urbanístics i arquitectònics. L'any 2006 el barri tenia uns tres mil tres-cents habitants, dels quals el 55% venien del Magreb. La convivència entre la immigració establerta al barri des dels anys seixanta, bàsicament procedent d'Extremadura i Andalusia, i la nova onada migratòria, amb recursos econòmics minsos, comportava problemes molt variats i alimentava dia a dia una visió del barri molt estigmatitzada.

El projecte del barri de l'Erm a la Llei de barris

El 2004 l'Ajuntament va presentar el Projecte d'intervenció integral del barri de l'Erm a la primera convocatòria de la Llei de barris feta pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) [LLEI DE MILLORA DE BARRIS 2004:103]. Aquesta llei tenia com a objectiu donar suport als ajuntaments que presentessin projectes de rehabilitació integral dels barris que per les seves característiques requerien una atenció especial. Els criteris d'avaluació per a determinar els barris beneficiaris eren la problemàtica urbanística i els déficits d'equipaments i serveis de la zona; també es valoraven les característiques demogràfiques, les problemàtiques socials i econòmiques i el percentatge de població en risc d'exclusió. El barri de l'Erm va ser un dels primers de Catalunya que es va beneficiar dels ajuts.

L'àmbit d'actuació del projecte tenia una dimensió de 18,4 ha, i incloia el mercat municipal, l'escola Puig i Agut i l'església. Segons les paraules de l'alcalde Pere Prat i Boix, l'execució del projecte tenia un doble vessant: resoldre la problemàtica social que acompanya la degradació urbanística del barri però també capgirar la imatge negativa que la resta de vilatans tenien de l'Erm i canviar de manera positiva la percepció de la immigració i les tensions que originava. L'equip redactor del projecte estava format pels lletrats de l'empresa Ballbé Advocats Associats i pels arquitectes Itziar Gonzalez, Pere Mogas, Arola Balanzó i Isabel Peirató, així com per l'Institut d'Urbanisme, Habitatge i Activitats Locals de la Diputació de Barcelona.

Durant el gener de 2006 es constitueix el comitè d'avaluació i seguiment del Projecte d'intervenció. El secretari per a la Planificació Territorial del DPTOP, Oriol Nel·lo, i alhora president del comitè, va valorar la qualitat del projecte i també la prestesa a posar-lo en marxa, ja que va permetre tenir enllestit el Centre Cívic Frederica Montseny en un període de temps gens habitual. L'alcalde de Manlleu, Pere Prat (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va destacar que el programa era una vertadera rehabilitació integral en la qual participaven tots els actors implicats i la majoria de departaments de l'Ajuntament i que afectava tots els elements de la vida del barri. En aquesta línia la Regidoria de Treball va preparar programes d'ocupació, la Regidoria d'Ensenyament va millorar les instal·lacions de les escoles i la Regidoria de Salut va posar en marxa el programa específic de "Salut als barris".



Edifici de Can Garcia des del parc de l'Erm. Foto: Isabel Peiretó



Edifici de Can Garcia. Foto: Isabel Peiretó

El projecte tenia un pressupost de 17 MEUR que aportaven a parts iguals la Generalitat i l'Ajuntament. A més del Centre Cívic, afectava espais públics, habitatges, carrers, equipaments i la reconstrucció del Mercat Municipal. Es tractava de donar resposta a les problemàtiques socials, econòmiques i urbanístiques detectades en el barri, i alhora connectar-lo amb la resta de barris de Manlleu. Millorar, per tant, la qualitat de vida i la convivència dels habitants de Manlleu mitjançant programes de desenvolupament social i econòmic. En aquest sentit, el Centre Cívic Frederica Montseny complia amb escreix part dels objectius socials marcats a l'inici del projecte, seria un espai destinat a conciliar i a retrobar les diferents cultures que tenien lloc al barri, i es convertia en la primera instal·lació de tot Catalunya que naixia amb la nova llei de barris.

Per desenvolupar el projecte es van posar en marxa dues línies estratègiques d'actuació. Actuar en el planejament urbanístic i crear un pla de convivència que tenia com a objectiu garantir la cohesió social dels veïns del barri de l'Erm i de tot Manlleu, a partir de la consideració d'igualtat, des d'un punt de vista democràtic de tots els ciutadans.

L'execució del projecte incidiria en quatre grans àmbits: l'habitatge, els equipaments, els espais públics i el desenvolupament social i econòmic. Pel que feia als projectes urbanístics, calia destacar l'enderroc del mur perimetral de l'escola per aconseguir la permeabilitat entre l'escola i el barri; la millora de patis interiors i el condicionament posterior com a pistes esportives d'ús col·lectiu; la millora del clavegueram i de la urbanització de carrers com el de Bellfort o la plaça Sant Antoni de Pàdua, o el Parc de l'Erm, on es pretenia repensar el parc com a espai de lleure, repòs i passeig amb l'enjardinament del parc, la millora del mobiliari urbà i l'enllumenat a més de la redefinició dels usos.

Pel que feia al desenvolupament social i econòmic, calia destacar els projectes destinats a integrar les noves tecnologies, a cercar espais de treball amb equitat de gènere, impulsar la participació ciutadana, impulsar la dinamització cultural i la integració dels immigrants al barri. Així naixia el Pla de convivència, que amb un pressupost de 2 MEUR impulsaria una trentena d'actuacions que tindrien com a voluntat eliminar els problemes que es generaven al barri bàsicament per la falta de coneixement que hi havia entre les diferents cultures que hi convivien. Des de l'Ajuntament es van contractar educadors per a identificar i resoldre els conflictes entre els diferents col·lectius de joves i entre els veïns i els serveis municipals. Un equip social visitava i treballava amb les famílies dels blocs de pisos on es generaven els problemes més greus de convivència. Les actuacions també anaven dirigides a promoure la inserció laboral, a fomentar l'aprenentatge del català i el coneixement de noves tecnologies com a eina de cohesió social.

Durant l'any 2006 es va enderrocar el mur perimetral que tancava l'escola i s'aconseguia la permeabilitat entre l'escola i el barri, es van millorar els patis entre els edificis, es va condicionar el carrer Bellfort a la vegada que s'actuava molt intensament a nivell de participació ciutadana a través de les diferents entitats del barri.

El president Maragall posa Manlleu com a exemple de ciutat amb projectes

El mes de març el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, i el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, visitaven el barri de l'Erm per a conèixer de prop les actuacions que havien de transformar-lo els propers anys. Acompanyats d' alguns membres del consistori, van recórre a peu el barri fins a arribar al Mercat Municipal i al nou Centre Cívic. El president va elogiar l'empenta de Manlleu per a transformar l'Erm. Per Maragall, Manlleu tenia problemes com tothom però també tenia projectes per resoldre'ls i va afegir que es tractava d'una aposta pionera, ja que participava en la primera convocatòria de la Llei de barris.

A final d'any l'Ajuntament va presentar la campanya informativa per explicar les actuacions de millora que es farien els propers anys al barri de l'Erm. La campanya es proposava com un porta a porta a tots els domicilis i comerços del barri. És important remarcar que el tríptic que es repartia estava traduït al castellà, a l'anglès i a l'àrab. Es preveia que el projecte acabés l'execució el 2008.

CDB

Més informació

www.manlleu.org

MILLORA URBANA DEL BARRI DEL CAMP CLAR (TARRAGONA) 97



Camp Clar de Tarragona és un dels barris que es troba dins del Programa de barris i àrees urbanes d'atenció especial en la convocatòria de l'any 2005. Durant l'any es comencen a desenvolupar alguns dels projectes del Pla integral de Camp Clar que tenen com a objectius principals la dinamització econòmica i social del barri i la seva millora urbanística. També es fa pública la decisió del consistori d'ubicar la nova Ciutat Esportiva al barri i s'inicien altres projectes que tenen com a objectiu revitalitzar la zona de Ponent de Tarragona.

Antecedents | 2005:175.

Camp Clar és un dels barris de Ponent de Tarragona i va néixer a final dels anys setanta, especialment a partir de l'arribada de població d'ètnia gitana procedent del desaparegut barri de l'Esperança. Actualment té vuit mil cinc-cents habitants i el 34,6% de la població es troba per sota del llindar de la pobresa. L'índex d'analfabetisme és d'un 4,8% i té un problema greu d'absentisme escolar que afecta especialment els estudiants de secundària. En aquests últims anys ha estat un dels barris de la ciutat que més població immigrant ha rebut.

El 2005, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar el projecte d'intervenció integral de Camp Clar a la segona convocatòria d'ajuts del PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [174]. Amb un pressupost de 15 MEUR, el Departament va concedir el 50% i l'Ajuntament es va comprometre a finançar la resta. La partida pressupostària per al 2006 va ser d'1,9 MEUR.

El Pla integral de Camp Clar (PIC) tenia com a principal objectiu la millora urbanística, econòmica i social del barri, donant un èmfasi especial als programes de millora de la mobilitat de vianants i de supressió de les barreres arquitectòniques.

Respecte a les actuacions urbanístiques previstes al PIC, s'ha de posar en relleu la millora de l'enllumenat públic i la reparació i el canvi de voreres. Per a fomentar la incorporació de les tecnologies d'informació i comunicació, es va elaborar el programa "Camp Clar a la xarxa" que, entre actuacions, preveia l'aprofitament de les obres de recuperació de les voreres per a crear una xarxa de conduccions a la via pública per a futurs operadors de telecomunicacions. El mes de març l'Ajuntament va adjudicar aquestes obres a l'empresa M i J. Cruas SA, amb un pressupost de 2,4 MEUR. Altres accions urbanístiques eren la remodelació de la plaça Major a partir d'un procés participatiu, la construcció de rotondes i aparcaments i el programa de millora de l'espai públic.

Pel que fa al vessant social del PIC, cal destacar el programa de suport a la primera infància, de prevenció de la violència domèstica o el projecte d'inserció laboral i dinamització econòmica. En la mateixa línia hi ha el projecte "Trobada d'espais" que consisteix en la creació d'un equipament amb diferents àmbits que combinen la formació, la inserció laboral, la convivència en la diversitat i diverses manifestacions artístiques i culturals. A més a més, una altra mesura del PIC era la creació d'un centre cívic polivalent.

Sensació d'oblit

A final de març, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), a l'oposició, va criticar el consistori (format per Convergència i Unió –CiU– i Partit Popular –PP–) i va denunciar l'oblit que patien els barris de Ponent. El mes següent era la Federació d'Associacions de Veïns de Tarragona (FAVT) la que criticava la manca d'inversions a la zona oest de la ciutat i exigia la construcció dels equipaments que feia anys que reclamaven com ara un centre cívic a Camp Clar o l'ampliació del col·lector de les Gavarres per a evitar les inundacions que es provocaven cada cop que plovia.

Al maig es va formar una nova entitat que aglutinava vint-i-set col·lectius, entre els quals destacaven algunes penyes i clubs de futbol, les associacions de veïns i eines del Pilar, Bonavista, Camp Clar i la Móra-Tamarit, l'associació Vidal i Barraquer, el club ciclista Camp Clar i la Unió de Botiguers de Sant Pere i Sant Pau, entre altres.

L'Agrupació d'Entitats del Camp naixia amb l'objectiu principal de millorar els barris, dignificar i recuperar el moviment veïnal i sociocultural. Pretenia vetllar per la seguretat ciutadana i solucionar problemes com ara la dificultat d'accés a l'habitatge, la manca de transport o la manca de llars d'infants.

El desenvolupament del PIC

El mes de gener es va iniciar el projecte de rehabilitació de l'oficina del PIC. De manera provisional, el personal del PIC va iniciar les seves tasques a l'oficina de serveis socials de Camp Clar (carrer Riu Brugent) esperant que a final d'any estigués habilitada l'oficina central a la plaça d'Oliveres (entre els carrers Llobregat i Onyar). A final d'any encara no s'havia obert però es preveia que els primers mesos de 2007 l'espai estaria condicionat.

A principi d'estiu es va constituir la Comissió d'Avaluació i Seguiment del PIC formada per membres del DPTOP, del consistori i entitats veïnals. Durant aquests mesos s'havien adjudicat obres per valor d'1,6 MEUR però dels projectes previstos només s'havia acabat el condicionament d'una zona de jocs a la plaça situada entre els carrers Ter i Llobregat.

A més a més, continuaven les obres de reparació de les voreres i la instal·lació del nou enllumenat però amb queixes del veïnat. Segons l'Associació de Veïns Camp Clar aproximadament cada setmana un edifici es quedava sense llum a causa de les obres. En aquest sentit, l'Associació Tarraco de Protecció als Consumidors i Usuaris de la província de Tarragona va denunciar que les obres feia més d'un any que duraven i s'estaven desenvolupant sense garanties de seguretat. Com a resposta, el tinent alcalde d'Urbanisme, Jordi Sendra, demanava paciència i anunciava que estava previst finalitzar les obres el febrer de 2007.

Respecte als projectes socials previstos, a mitjan any s'havien creat vint-i-un llocs de treball per a desenvolupar-los, tot i que cap dels programes socials s'havia iniciat. A l'octubre l'Associació de Veïns de Camp Clar proposava introduir d'urgència un altre projecte social dins del PIC: el progra-

ma de mediació social amb juntes d'escala. Aquest s'estava desenvolupant amb bons resultats al BARRI DE LA MINA [2005:101] de la ciutat de Sant Adrià de Besòs. A final de l'any, la Comissió Local de Seguiment insistia en la inclusió d'aquest projecte en el Pla integral de Camp Clar.

També a l'octubre s'anunciava l'inici de les obres del centre cívic de Camp Clar que s'ubicaria en un terreny sense urbanitzar entre els carrers Riu Brugent i Riu Llobregat. Una cinquantena de veïns es van concentrar en aquests terrenys per celebrar la construcció del centre cívic, reivindicació històrica del barri.

El Nàstic es trasllada a Camp Clar

L'alcalde de Tarragona, el convergent Joan Miquel Nadal, va anunciar a l'abril que finalment el nou camp de l'equip del Nàstic (Club Gimnàstic de Tarragona) es construiria a Camp Clar. Es descartava d'aquesta manera la proposta inicial de construir les noves instal·lacions al costat de l'actual camp municipal del Nàstic a l'àrea de Llevant.

L'equip de govern va canviar de decisió per diversos motius. Entre aquests cal destacar la bona accessibilitat de la nova ubicació amb l'entrada a CAUTOPISTA AP-7 [12], l'autovia de Reus i la variant N-340 [2005:16]. En segon lloc, per la possibilitat de finançar aquest projecte amb la requalificació dels terrenys de l'actual camp i la construcció d'habitatge. D'aquesta manera, l'empresa encarregada de construir el nou estadi rebria a canvi els terrenys de l'antic camp per a construir-hi edificis.

Un altra raó per a construir la nova Ciutat Esportiva a Camp Clar va ser mirar de revitalitzar els barris de Ponent i integrar-los a la resta de la ciutat. La majoria del veïnat compartia aquesta idea, especialment perquè s'obria la possibilitat de soterrar les línies d'alta tensió ubicades en el descampat que separa Camp Clar del barri de Bonavista i on s'ubicarà el nou complex esportiu. Malgrat això, l'alcalde va informar a l'agost que per a la construcció del nou complex no era necessari aquest soterrament.

La futura Ciutat Esportiva de Camp Clar estaria formada pel nou estadi del Nàstic, tres camps adjacents, un aparcament i per altres terrenys de reserva per a futures ampliacions (50.000 m²). Està previst que la grandària de la Ciutat Esportiva tripliqui l'extensió del complex actual i que el nou camp del Nàstic tingui capacitat per a 16.600 espectadors.

Al juliol, el ple de l'Ajuntament va aprovar la modificació puntual del Pla general d'ordenació urbanística (PGOU) per la modificació parcial de la zonificació dels sistemes generals de zona verda i equipament esportiu situats entre els nuclis de Camp Clar i Bonavista. Així doncs, els terrenys on es projecta el futur complex esportiu van canviar d'ús. Al desembre es va aprovar la segona proposta d'aprovació inicial de la modificació puntual del PGOU d'un sector de sòl urbà per la implantació de la nova Ciutat Esportiva a Camp Clar.

Les dificultats per a construir la Ciutat Esportiva

Al novembre el consistori va haver de modificar d'urgència les condicions del concurs d'obres de la futura Ciutat Esportiva (amb un pressupost de 23,5 MEUR). Per evitar que el concurs quedés desert, l'equip de govern, en una sessió extraordinària, va aprovar la modificació del plec de clàusules del concurs d'obres. Així, s'establia la no-obligatorietat de l'adjudicatari de construir el 20% d'habitatge protegit i el 10% d'habitatge assequible a la Budellera. L'Ajuntament va assegurar que aquest percentatge es faria per una altra via.

Amb el canvi, l'Ajuntament va allargar nou dies més el termini per a rebre ofertes de construcció de l'estadi. A final de novembre s'havien presentat tres empreses al concurs: Fomento de Construcciones i Contratas (FCC), Construccions FAI i la Unió Temporal d'Empreses (UTE) Comsa-Teyco. Finalment es preveu que el proper any s'adjudiquin les obres i s'iniciïn i que per al 2008 ja estigui acabada la nova Ciutat Esportiva.

Altres actuacions

Durant l'any es van desenvolupar altres projectes al barri de Camp Clar. D'una banda, a l'octubre, Adigsa (Administració, Promoció i Gestió, SA, empresa adscrita al DMAH) va iniciar les obres de rehabilitació del grup d'habitatges de Sant Magí i Santa Tecla. A més a més, el Ministeri de Foment (MIFO) va iniciar les obres de construcció de les rotondes a la carretera N-340, a l'entrada de Bonavista i Camp Clar. D'altra banda, l'Ajuntament es va comprometre a solucionar els problemes de capacitat del col·lector de les Gavarres i a construir un col·lector més ampli al carrer Riu Siurana.

Per al 2007 es preveu que s'acabaran les obres de millora de les voreres i l'enllumenat públic i, d'altra banda, que continuaran endavant els projectes que engloben el programa social del PIC.

RCN

Més informació

www.tarragona.cat

MILLORA URBANA DEL BARRI DEL CARMEL (BARCELONA) 98



L'Agència de Promoció del Carmel i Entorns, SA, creada per l'Ajuntament de Barcelona i finançada també pel Ministeri de l'Habitatge i pel Departament de Medi Ambient i Habitatge, comença a aplicar el programa d'intervenció integral d'actuacions urbanístiques al barri del Carmel i els encontorns. Disposa d'un pressupost de 14,5 MEUR per al període 2005-2007. Durant l'any 2006 s'executen diferents actuacions de reforma de l'espai públic –s'aprova el projecte d'una nova plaça a la zona de l'esfondrament–, s'inicien setanta-cinc expedients de rehabilitació, se n'informa gairebé uns cinc mil veïns i s'avança en la modificació del planejament urbanístic de la zona. Paral·lelament, cap a la meitat de l'any, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques inicia els tràmits administratius per reemprendre les obres del metro del Carmel.

Antecedents: 2003:83; 2004:106; 2005:99

Els barris del Carmel, la Teixonera, el Coll i Vallcarca, al districte d'Horta-Guinardó, són un contínu urbà densament ocupat que s'estén sobre diversos turons de material argilós, pissarra i gres, al peu de la serra de Collserola, on viuen unes seixanta-cinc mil persones. Tot i l'esforç inversor continuat dels darrers anys a la zona, el barri encara té una assignatura pendent i llargament reivindicada pels veïns: l'arribada del metro i, per tant, la connexió definitiva a través del transport públic ferroviari amb la resta de la ciutat.

L'any 2002 es va iniciar la prolongació de la línia 5 del METRO DE BARCELONA [2003: 83] per enllaçar-la amb la línia 3 al barri del Carmel. El projecte constructiu inclou la construcció de dues noves estacions intermèdies al barri (el Carmel i la Teixonera), i també la remodelació i l'ampliació de l'estació existent de la Vall d'Hebron, l'adaptació de l'estació d'Horta a persones amb mobilitat reduïda i la construcció de dues cues de maniobres. Els enginyers i geòlegs consideren aquest tram com un dels més complexos dels que s'han fet a la xarxa de metro, tant pels desnivells del terreny com per la densitat d'ocupació de la zona. L'operació s'emmarca en les tasques de millora i ampliació de la xarxa de metro de Barcelona i és simultània a les obres l'ampliació de la línia L3 i a les noves línies projectades de METRO LÍNIA 9 [2005: 97]; LÍNIA 12 i2005: 98] i L11, i també a l'arribada del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT A BARCELONA [66].

L'empresa pública de la Generalitat GISA (Gestió d'Infrastructures SA), encarregada de coordinar l'execució de les obres del metro a Barcelona, va adjudicar les obres a una unió temporal d'empreses (UTE), formada per FCC, Copisa i Comsa, que al seu torn va subcontractar algunes feines a altres empreses. La previsió era, llavors, que les obres estiguessin enllestides el primer semestre de 2006 amb un cost de 94 MEUR.

Les obres subterrànies de prolongació de la línia 5 van quedar aturades el mes de gener de 2005 a causa de L'ESFONDRAMENT AL CARMEL [2005: 99] de part de la cua de maniobres de l'estació el Carmel. Concretament, a les 11 del matí del dimarts 25 de gener, mentre es realitzava l'excavació del túnel de maniobres a la confluència de les vies passatge Calafell i carrers Sigüenza i Conca de Tremp, es va detectar un despreniment de terres que, dos dies després, va ocasionar l'aparició d'un primer esvoranc i l'esfondrament d'un edifici. La situació es va agreujar amb l'aparició, el dia 31, d'un segon esvoranc de 18 m de diàmetres i 35 m de profunditat que va afectar estructuralment diverses finques de la zona i va obligar a desallotjar 1.276 veïns de cinc-cents trenta habitatges.

El sinistre, conegut popularment com el *Forat del Carmel*, no va ocasionar cap víctima mortal però va generar una gran alarma social i va esdevenir una de les crisi més greus de la història recent de la capital catalana, amb conseqüències urbanes, socials i polítiques d'abast nacional, com ara l'intens debat sobre la gestió de l'obra pública a Catalunya. Les administracions públiques implicades van coordinar-se per donar suport als desallotjats, mentre s'executaven els treballs d'estabilització del terreny amb l'establiment dels fonaments del túnel.

A final de 2005, la majoria dels 1.276 desallotjats van poder tornar a ocupar els seus habitatges i van cobrar part de les indemnitzacions, però encara s'estava pendent de resoldre la pèrdua d'habitatge de 249 persones. A final de 2006, segons va informar GISA, es van lliurar les claus dels habitatges per als dos últims veïns desallotjats del barri del Carmel, que corresponien al carrer Sigüenza, número 44 i al passatge Calafell, número 13.

L'Agència de Promoció del Carmel i Entorns comença la millora urbana del barri

El 7 de febrer de 2005 l'Ajuntament de Barcelona, mitjançant decret d'alcaldia, va proposar a la Generalitat que es declarés el barri del Carmel àrea extraordinària de rehabilitació integral (AERI). Aquest instrument preveu desenvolupar un programa d'intervenció integral, fomentar la rehabilitació dels edificis existents, la coordinació dels programes de millora de l'espai públic i d'equipaments, i dinamitzar i executar nous plans de millora urbana en la zona, a més de fer possible que els veïns recuperin els seus habitatges i se'n creïn de nous. L'AERI inclou també, com a àmbits d'actuació, la Teixonera, la zona dels Tres Turons, la Vall d'Hebron i la Clota, atès que, amb el Carmel, formen un contínu urbà indissociable.

Finalment, el 28 de desembre de 2005 el Ministeri de l'Habitatge, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i l'Ajuntament de Barcelona van signar un conveni per dotar de finançament l'Agència de Promoció del Carmel i Entorns, SA, creada per l'Ajuntament un mes abans, a fi de que aquesta pogués gestionar el programa d'intervenció integral d'actuacions urbanístiques previst en l'àmbit de l'AERI del barri Carmel i entorns. Poc després, l'Agència va signar el Compromís Ciutadà per la Sostenibilitat de l'Agenda 21 de Barcelona i gestionà també els ajuts previstos en el PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [174], també conegut com a Llei de barris, per al nucli antic d'Horta. L'Ajuntament tenia previst llavors invertir a través de l'Agència 14,5 MEUR en projectes de millora del barri durant el període 2005-2007.

Durant l'any 2006 l'Agència va realitzar diferents actuacions de reforma de l'espai públic, va iniciar setanta-cinc expedients de rehabilitació i va atendre i informar prop de cinc mil veïns dins el programa d'ajuts previst a l'AERI, i va avançar en tots els àmbits previstos en relació amb el planejament urbanístic de la zona. Pel que fa a les actuacions de millora de l'espai públic, i després d'uns primers mesos centrats en l'anàlisi i disseny de projectes, es van executar les primeres actuacions, com són la urbanitza-

ció de la plaça Boyeros i el tram d'escales mecàniques entre els carrers Conca de Tremp i Alcalde de Zalamea.

Altres actuacions iniciades el 2006 van ser la reordenació de l'espai viari, la instal·lació de semàfors, la renovació de l'enllumenat i del paviment i l'increment de l'arbrat de l'eix Fastenrath –entre Sant Crispí i Arenys–, amb la voluntat que esdevingui un element d'identificació del barri que permetrà connectar adequadament Gràcia amb la Vall d'Hebron. S'hi van invertir més de 740.000 €. Altres actuacions importants foren la posada en marxa de quatre noves escales mecàniques als carrers Santa Gemma, Sant Dalmir, Agudells i la Manxa –en aquest darrer, també s'hi instal·là un ascensor–, la reordenació dels carrils de circulació, la renovació de l'enllumenat, del mobiliari urbà i de l'arbrat, la instal·lació de nous semàfors i la pavimentació de la calçada amb asfalt sonoreductor al carrer de la Mare de Déu del Coll –entre Dant i Fastenrath–; la substitució i millora del clavegueram, una nova pavimentació, el soterrament de línies elèctriques i la instal·lació de pilons i jardineres per evitar l'estacionament indiscriminat al passatge Sigüenza. Finalment, també cal destacar les actuacions de manteniment integral als carrers dels Agudells, Josep Sangenís i Santuari.

A final d'any estaven en fase de projecte més actuacions de millora al passatge Passarell, carrer Pantà de Tremp –entre Dant i Coll i Alentorn–, Camí Vell del Coll, carrer Cortada, carrer Josep Sangenís i al camp de futbol del Carmel.

Pel que fa al Programa de rehabilitació d'habitatges, el mes de juny de 2006 es va posar en marxa la campanya d'ajuts per a particulars amb una previsió d'aportació de 16 MEUR del Ministeri de l'Habitatge, per al període 2005-2009, i d'1,7 MEUR de l'Ajuntament de Barcelona, per al període 2005-2007. Durant l'any 2006 es van iniciar setanta-cinc expedients per obres de rehabilitació particulars amb un pressupost total de 2,39 MEUR –el 40% subvencionat–, tretze dels quals ja es van acabar i disset encara estaven en fase d'execució a final d'any. Una part dels projectes de rehabilitació privats corresponen a elements comuns (terrats, escales, façanes...) i la resta, a interiors de pisos. L'Oficina de l'Habitatge creada per informar d'aquests ajuts va atendre fins al 31 de desembre un total de 4.914 persones.

En relació amb el Planejament urbanístic, des de l'Agència i conjuntament amb el Districte d'Horta-Guinardó i el Sector Municipal d'Urbanisme, es va avançar en tots els àmbits previstos la definició del programa de l'AERI, i es va fer una especial atenció a l'obtenció de sòl per a la promoció d'habitatge protegit.

Durant el 2006 es va engegar la redacció de la modificació del PGM (Pla general metropolità) que havia de permetre la urbanització definitiva de la nova plaça del Carmel a la zona de l'esfondrament. El mes de juliol es va fallar el concurs d'idees per a la nova plaça, promogut per l'Agència, que preveia la construcció d'un edifici d'habitatges per a joves i un equipament. Paral·lelament, també es va iniciar la redacció de plans de millora d'altres zones com Vall d'Hebron-Teixonera, la Clota o la plaça Ciutadella.

La Comissió de Seguiment de l'AERI

La Comissió de Seguiment de l'AERI Carmel i Entorns es va constituir com a òrgan consultiu per tal d'assessorar en tot el procés d'aplicació de l'AERI i participar en tot allò que es considerés necessari. El componen, segons aprovació del consell plenari del Districte d'Horta-Guinardó del 12 de juliol de 2005, representants de l'Administració, d'entitats dels barris afectats i persones de reconegut prestigi d'aquest àmbit territorial. La primera reunió va tenir lloc el 6 d'octubre de 2005 per presentar l'Agència de Promoció del Carmel i Entorns i els grans programes d'actuació previstos. Internament s'organitzà en tres grups de treball específics: obres i espai públic, planejament urbanístic i rehabilitació.

Plans de millora urbana de la Teixonera, la Clota i la plaça Ciutadella

Els plans de millora urbana (PMU) dels barris de la Teixonera i la Clota desenvolupen les previsions establerts a la Modificació del PGM a la Vall d'Hebron de l'any 2005. El primer, sobre una superfície de 3'05 ha delimitades pels carrers Trueba, Segur, Cortada, Coll i Alentorn i el passeig de la Vall d'Hebron, és un àmbit de remodelació urbana de nova creació, l'objectiu principal del qual és donar resposta a les necessitats d'habitatge públic de protecció al barri. La seva redacció va quedar adjudicada a la tardor i preveu, entre altres actuacions, el trasllat de l'actual mercat de la Vall d'Hebron, que probablement se situarà a la llosa de les cotxeres del metro, situada tot seguit. El Pla preveu també una reserva de sòl per a equipament públic a la cruïlla del carrer dels Cortada amb Coll i Alentorn. Respecte de l'edificació residencial, es preveu un grup d'habitatges de poca alçada, que donaran al carrer Trueba. La seva disposició, envoltats d'espais lliures públics, permetrà una nova connexió del barri tradicional de la Teixonera amb els nous equipaments de la Vall d'Hebron i el metro, avui prou difícil.

En el cas del barri de la Clota, la modificació del PGM divideix el barri en dos sectors objecte de planejament derivat: n'hi ha un, el sector Conservació, que és fonamentalment un pla de preservació d'una morfologia urbana molt singular. L'objectiu que persegueix és conservar l'actual estructura urbana i garantir que les noves zones edificables siguin coherents amb les preexistències, mantenint el caràcter semirural de l'estructura de cases i carrers. Hi destaca la més bona relació del barri amb Horta i el Carmel, a través d'una nova façana al carrer Lisboa, la dotació de nous equipaments i espais lliures, la reurbanització del camí històric de Sant Genís a Horta, la substitució dels teixits més degradats, la recuperació del passatge Feliu com a eix paisatgístic per a vianants o la transformació del carrer Alarcon. El Pla preveu la creació de nou sòl per a viari, espais lliures i equipaments –en els 23.145 m² de sòl de cessió urbanitzada– i determina també la substitució de les edificacions inadequades, la creació de nou habitatge en règim de protecció –aproximadament, uns 6.500 m² de sostre– i també la proposta d'un nou marc normatiu que permeti substituir i millorar les edificacions existents que cal conservar. La gestió del pla serà pública, si bé semblava viable delimitar polígons d'iniciativa privada.

L'altre sector, Reordenació, correspon a la zona oriental del barri, ocupada majoritàriament per la bòbila de la Clota, obsoleta i sense activitat. En aquest cas, preveu una profunda transformació, que concentra el sostre edificable al voltant de la plaça i l'avinguda de l'Estatut, fet que permet destinar una gran superfície de sòl de cessió per a espais lliures, amb la finalitat de crear un parc urbà per al barri, de dimensions considerables. El sostre residencial màxim previst és de 52.887 m², dels quals un terç es destinaran a habitatge lliure, un terç a habitatge sotmès a algun règim de protecció pública i un terç a usos comercials i terciaris. El sostre residencial se situarà amb façana a l'avinguda de l'Estatut, seguint el model d'ordenació iniciat per la construcció de l'edifici d'habitatges municipal que ara es comença. Per ubicar el sostre terciari està prevista la construcció d'un edifici en alçada, proper a la plaça de l'Estatut i a la boca nord dels túnels de la Rovira, que adquirirà per la seva forta presència un paper referencial. Els sòls de cessió per a sistema viari, espais lliures i equipaments sumen 38.795 m².

La redacció d'aquests dos PMU de la Clota van ser adjudicats el 25 d'octubre als arqui-

tectes Antoni Ubach pel sector de la Clota Reordenació i Òscar Carracedo i Adolf Sotoca pel sector de Conservació.

També a final d'any, el 13 de desembre, es van presentar els documents previs del Pla de millora urbana de la plaça Ciutadella, redactat pels tècnics de l'Agència, al local de l'Associació de Veïns d'Horta. En aquest cas, la finalitat és concretar l'ordenació del sector, que actua com a porta d'entrada al centre històric d'Horta des de la Vall d'Hebron i evitar l'aspecte desestructurat que donen els usos i edificacions obsolets i també la forta presència de parets mitgeres. La superfície prevista d'ordenació és de 1.855 m² de sòl, i la zona edificable prevista és de 958 m².

Nova plaça a la "zona zero", illa delimitada pels carrers Sigüenza, Conca de Tremp i Calafell

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, i l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, van signar el 10 de març un conveni per reurbanitzar l'espai situat en el punt de l'esfondrament del Carmel, l'illa delimitada pels carrers Sigüenza, Conca de Tremp i Calafell. Estava previst que el solar, d'uns 1.000 m², donés cabuda a una plaça pública i a un nou edifici que permetés incrementar l'oferta d'habitatge assequible al barri. L'Ajuntament va iniciar llavors la tramitació urbanística i l'Institut Català del Sòl (INCASÒL) va anar completant les adquisicions de les propietats privades per tal de fer-ne possible la transformació.

L'equip format pels arquitectes Sergi Serrat Guillén i José Zabala Roji va resultar guanyador del concurs d'idees per urbanitzar el solar afectat per l'enfonsament, resolt a la primeria d'agost. El seu projecte, titulat Pati de jocs, preveu la construcció d'un edifici de dinou habitatges assequibles –amb un local social als baixos i un aparcament soterrat– i una plaça, el nom de la qual es preveia posar a votació dels veïns, amb parc un infantil, un fossat de sorra, estructures simples de tub d'acer i pneumàtics. Es preveia que les obres es licitessin abans no acabés l'any.

Paral·lelament, setze mesos després de l'ensorrament del Carmel, a final de maig, es van poder tornar a obrir al trànsit els carrers Calafell i Conca de Tremp, la qual cosa va permetre recuperar l'activitat dels dos carrers que havien resultat més afectats per l'esvoranc.



Nova plaça de la Ciutadella. Foto: Marta Casas

S'inicien els tràmits administratius per reempendre les obres del metro del Carmel

A començament del mes d'abril, GISA va treure a concurs públic la direcció d'obra d'ampliació de la línia 5 de metro entre Horta i la Vall d'Hebron, paralitzada des de l'esfondrament del gener de 2005. L'execució de les obres té una inversió prevista de 111,6 MEUR i un termini d'execució de dos anys i mig. L'empresa adjudicatària és l'agrupació formada per Acciona Infraestructuras, Corsán-Corviam Construcción i Proinosa Promoción i Enginyeria d'Obres. L'actuació consistirà a prolongar la línia 5 entre Horta i la Vall d'Hebron uns 2,5 km, en els quals es crearan tres estacions: el Carmel, el Coll/la Teixonera i Vall d'Hebron, amb correspondència aquesta última amb l'estació de la línia 3 de la Vall d'Hebron.

El nou projecte suposa, segons el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), una rectificació important respecte al projecte anterior perquè el túnel de maniobres, que la primera vegada es va construir sota les cases del barri del Carmel, ara se situa al costat mateix de les cotxeres d'autobusos de Sant Genís, a la Vall d'Hebron. També es preveia que es fessin nous estudis geològics. Amb tot, a final d'any encara no s'havien tornat a engegar les obres del metro.

Avaluació de costos

La crisi del Carmel va costar a la Generalitat, a través de les empreses públiques GISA, a Adigsa (Administració, Promoció i Gestió, SA) i a Incasol, un total de 88,70 MEUR. El Departament d'Economia va informar el mes de desembre que l'Administració autonòmica havia recuperat 25 MEUR de les companyies asseguradores i preveia rebre uns altres 25,35 MEUR de les companyies que van formar la unió d'empreses responsables de les obres en el moment de l'esfondrament.

MXA

Més informació

www.adigsa.org
www.agenciacarmel.net/
www.bcn.es/publicacions/b_barris/arxiu/EspecialCarmel/
www.gencat.net/generalitat/carmel/cat/index.htm
www.gisa.es
www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/actuacions/departament/public/metro/l5/index.jsp

1 Una cua de maniobres o túnel de maniobres s'excavava

99 MILLORA URBANA DEL NUCLI ANTIC D'OLOT



La millora urbana del nucli antic d'Olot preveu rehabilitar cinc espais amb la creació de noves places i de nous habitatges. La intervenció destina aproximadament la meitat dels 7,4 MEUR pressupostats en expropiacions, adquisicions d'immobles i enderrocs. L'actuació més polèmica s'escenifica amb el possible enderrocament de Can Sacrest per construir-hi la nova escola d'art. S'hi oposen l'equip directiu de l'Escola d'Art d'Olot, Alternativa per la Garrotxa i un grup de ciutadans.

El 2005 l'Ajuntament d'Olot va iniciar l'aplicació de la primera anualitat, amb un pressupost de 1,9 MEUR, de les quatre previstes en la millora urbana del nucli antic d'Olot inclòs en el PROGRAMA DE BARRIS [2004-103] de la Generalitat aprovat el 2004. Les polítiques de rehabilitació s'estenien des del carrer Esglaiers, al nord, fins a la plaça de Santa Magdalena, al sud, i de la plaça Major, a l'oest, a la plaça Palau, a l'est.

Al nucli antic de la capital garrotxina, s'hi concentraven habitatges en mal estat de conservació, desocupats i, fins i tot, sense les més mínimes condicions d'habitabilitat. Aquesta zona també concentrava un alt percentatge de gent gran i de nouvinguts.

La millora urbana del nucli antic

El programa de millora urbana del nucli antic d'Olot inclòia actuacions en cinc espais i una inversió de 7,4 MEUR, la meitat a càrrec de la Generalitat. En tots els casos, l'actuació preveia obrir un espai públic, una plaça, i construir-hi habitatges de protecció i de promoció privada. Es rehabilitava la plaça de Campdenmàs amb l'enderrocament de tota l'illa d'edificis inferior i s'hi habilitava una plaça i un equipament públic i a l'est s'hi projectaven habitatges i aparcaments subterranis. S'allargava el passeig de la Muralla fins a la plaça Palau, i a la plaça de Santa Magdalena s'enllestia la construcció del passeig fluvial amb els anomenats jardins de la Vila Vella.

Les operacions urbanístiques també afectaven la plaça que s'obria entre els carrers dels Sastres i Esglaiers, a l'altura del carrer Alta Maduixa, on ja es van enderrocar uns quants edificis. També es rehabilitava l'illa del Carme, amb l'enderrocament de l'antiga filatura de Can Sacrest, propietat de l'Ajuntament d'Olot. Posteriorment el consistori l'havia de cedir al Departament d'Educació perquè hi construís la nova escola d'art, situada actualment als claustres del Carme i amb dificultats d'espai. Al voltant d'aquests espais es projectaven habitatges socials i privats. A part, es preveia un aparcament públic entre el carrer Sant Bernat i la plaça Campdenmàs

El projecte de millora urbana també incloïa projectes de dinamització econòmica, comercial, cultural i turística, punts d'igualtat de gèneres, de foment del treball, d'integració i de mobilitat.

Avança la millora urbana

Al gener avançaven les tres primeres operacions immobiliàries públiques, amb vint-i-cinc habitatges. Els nous pisos, en règim de lloguer, es construïen a la plaça



Nucli antic d'Olot. Foto: Àlex Tarroja

del Carme, a la cruïlla dels carrers dels Sastres i Esglaiers, i al carrer Lliberada Ferrarons. Al mateix temps al nucli antic coincidien cent cinquanta-una rehabilitacions integrals privades.

A l'abril l'Ajuntament d'Olot va aprovar l'enderrocament de cinc edificis del nucli antic per acabar el passeig de la Muralla fins a la plaça Palau després de la primera fase executada el 2002.

Al maig el consistori olotí impulsava la rehabilitació de tres immobles a la cruïlla dels carrers Verge del Portal i Sant Bernat. De fet, la meitat dels diners de la millora urbana es destinaven a expropiacions, a l'adquisició d'immobles i a enderrocs. La millora urbana tenia pressupostats 2 MEUR per al 2006.

Al juny continuaven les negociacions, amb expropiacions incloses, per adquirir el patrimoni privat afectat pels projectes. Es pretenia adquirir una vintena d'edificis, per enderrocar-los i crear-hi habitatges i equipaments. El mateix juny, i per complementar el pla de barris, el Departament de Treball va aportar tres-cents mil € per projectes d'inserció laboral amb cursos de formació professional i una casa d'oficis.

Polèmica sobre l'enderrocament de Can Sacrest

Can Sacrest, situat a la pujada de Sant Bernat, havia d'enderrocar-se per construir-hi la nova escola d'art. A l'octubre un grup de ciutadans de diversos àmbits socioculturals i econòmics d'Olot van signar un manifest en defensa de Can Sacrest. Creien que la fàbrica representava el darrer vestigi de l'arquitectura industrial de la ciutat i que la nau més vella, del segle XIX, permetia ubicar-hi els ensenyaments artístics. Alhora el grup municipal olotí Alternativa per la Garrotxa va proposar mobilitzacions per a salvar l'edifici, i Joan Boada, d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), va apostar per crear-hi un centre d'arts visuals.



Detall del nucli antic d'Olot. Foto: Àlex Tarroja

El mateix octubre Joan Albesa, regidor d'urbanisme d'Olot, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), explicava que el manteniment de Can Sacrest no depenia de la voluntat del govern municipal sinó dels informes tècnics. Aquests informes desaconsellaven conservar la casa i destacaven que l'estructura i la composició dels volums no s'adaptaven als usos de la nova escola d'art. Tanmateix s'assegurava la conservació de la xemeneia industrial.

Al novembre l'equip directiu de l'Escola d'Art d'Olot es va manifestar a favor de conservar Can Sacrest. L'equip directiu també recordava al Departament d'Educació i a l'Ajuntament d'Olot l'oportunitat històrica per a crear un campus d'art com a embrió de la facultat d'Art.

També al novembre l'equip de govern d'Olot, format només pel PSC, va respondre als signataris del manifest de Can Sacrest recordant l'adquisició d'antigues fàbriques per a la reutilització pública. El govern olotí insistia al Departament d'Educació que estudiés detalladament si es podia mantenir tot Can Sacrest o una part.

Es preveia per a l'any 2007 la continuació de la millora urbana amb un pressupost d'1,9 MEUR. L'any 2008, amb un pressupost d'1,5 MEUR, havia de finalitzar el projecte.

XCN

Més informació

www.olot.org

100 MILLORA URBANA DEL PORT VELL DE BARCELONA



Els projectes de millora urbana del Port Vell tenen com a objectiu principal conciliar el port amb la ciutat de Barcelona. Durant el 2006 s'aconsegueix desencallar el projecte per a urbanitzar l'espai de la nova bocana nord amb l'objectiu de fer accessible a la ciutadania aquest nou espai guanyat al mar. La remodelació de les instal·lacions pesqueres o les millores del moll de la Barceloneta són altres intervencions que estan transformant urbanísticament el Port Vell.

El Port Vell és la zona del PORT DE BARCELONA [154] que se situa davant de la Ciutat Vella de Barcelona. Històricament ha estat una zona portuària dedicada fonamentalment al comerç i a la pesca però durant la dècada dels noranta es van diversificar els usos, tot barrejant l'activitat econòmica amb la lúdica. L'any 1989 es va aprovar definitivament el Pla especial del Port Vell que tenia com a principal objectiu reconciliar la ciutat amb el port tot obrint una part del Port Vell a la ciutadania. Entre les intervencions més destacades cal senyalar l'obertura del Moll de Bosch i Alsina, més conegut com el Moll de la Fusta; posteriorment també es va obrir al públic el Moll d'Espanya on es va concentrar la majoria d'activitats d'oci de la zona (el Maremàgnum, l'Imax Port Vell i l'Aquàrium).

Un altre impuls de reformulació urbana del Port Vell va tenir lloc el 2001, amb l'aprovació provisional del Pla especial de la nova bocana del port de Barcelona, que permetria l'entrada directa a tot el sector nord del port. L'objectiu era urbanitzar l'espai creat a partir de la construcció de la nova bocana. Concretament es guanyaven 130.000 m² de superfície al mar. D'aquests, aproximadament 90.000 m² eren edificables, 42.000 m² es destinaven a hotels, 30.000 m² per a usos recreatius i oficines, 8.660 m² per a ús industrial exclusivament i 10.000 m² per a zona industrial, serveis del port o comerç.

En l'esplanada guanyada al mar, el Pla especial preveia la construcció d'un hotel, d'un edifici d'oficines i d'un aparcament, de manera que tota l'àrea es feia accessible a la ciutadania. L'encarregat de dissenyar aquest espai va ser l'arquitecte Ricardo Bofill que va proposar la construcció d'un edifici amb forma de vela per a ubicar l'hotel. Davant d'aquest edifici, proposava la construcció d'un edifici triangular que seria per a oficines.

L'Ajuntament de Barcelona va acceptar el projecte però hi va introduir modificacions concretament pel que fa a l'alçada dels edificis ja que no volia que l'hotel dominés l'*skyline* de la ciutat. Amb tot, però, aquests canvis no serien els únics que Ricard Bofill hauria de fer ja que, amb l'aprovació de la Llei de costes (2004), es va veure obligat a adaptar el projecte a la nova legislació.

El 2003 l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), promotora dels terrenys, va adjudicar la construcció i execució de la zona de serveis i de l'Hotel Vela a la Unió Temporal d'Empreses (UTE), formada per Fomento de Construcciones y Contratas (FCC), Comsa, Sacresa i Obrascón Huarte



Platja de San Sebastià amb obres del port al fons. Foto: Marta Casas

Lain. L'APB assignava un pressupost de 136,9 MEUR.

El març de 2006 l'empresa Nova Bocana Barcelona SA que participava de la UTE va sol·licitar la llicència mediambiental per a exercir l'activitat hotelera i l'aparcament al Moll Oriental 1. Aquest era el pas previ per a obtenir la llicència d'obres tot i que abans s'havia d'aprovar definitivament la modificació del Pla especial de la nova bocana del port de Barcelona. No va ser fins al juliol que el consistori va procedir a l'aprovació del Pla. Aquesta votació va suposar la divisió de l'equip de govern, format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Iniciativa per Catalunya-Verds i Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). Així doncs, hi va votar a favor el PSC, ERC i Convergència i Unió (CiU) i en contra el Partit Popular (PP) i ICV-EUiA. La discrepància en la votació amb els seus socis de govern raia en el fet que ICV-EUiA considerava que es feia un ús privat excessiu a l'espai i, a més, que el paisatge urbà en sortia perjudicat.

La millora de les instal·lacions pesqueres

A més de la urbanització de la nova bocana es van desenvolupar altres actuacions de millora del Port Vell. Una de les més rellevants va ser la remodelació de les instal·lacions pesqueres ja obsoletes que s'ubiquen a la Dàrsena de la Indústria i ocupen el moll de Balears, Pescadors i el Rellotge. Aquesta era l'única part del port que estava pendent de reformar. Al maig, l'APB va presentar a la Confraria de Pescadors una proposta de remodelació que consistia en la construcció d'una nova llotja de subhasta de peix (1.800 m²) i una nova fàbrica de gel. El cost total del projecte era de 5 MEUR, 3 MEUR els posaria l'APB, 500.000 € la confraria i la resta l'Instrument Financer d'Orientació a la Pesca (IPOP) de la Unió Europea (UE).

Una altra proposta del projecte de remodelació era la concentració de l'activitat pesquera al Moll de Balears i la Dàrsena de la Indústria que se situen al voltant de l'actual llotja i l'edifici de la Confraria. D'aquesta manera es deixaria per a ús esportiu i recreatiu el Moll del Rellotge i el de Pescadors que estan ubicats davant de l'Aquàrium.

Amb aquest projecte l'APB pretenia suavitzar les relacions amb la Confraria de Pescadors, les quals estaven molt deteriorades des del juliol de 2004. Aquesta delicada situació era deguda a la denúncia que la Confraria havia fet per a reclamar la responsabilitat patrimonial de l'APB en la pèrdua dels caladors que havia estat conseqüència de les obres d'ampliació del port i del desviament del riu Llobregat. La Confraria demanava aproximadament uns 20 MEUR com a compensació.



Vista de l'estat actual del Port Vell. Foto: Marta Casas

Un altre element de tensió entre els pescadors i l'APB era la reclamació de l'empresa portuària, Marina Port Vell, del Moll de Pescadors. Aquest espai que utilitzaven els pescadors estava dins dels plans logístics de l'empresa per a ubicar vaixells grans. Aquests terrenys havien estat reclamats per l'APB diverses vegades tot senyalant un acord de cessió signat per l'anterior junta de la Confraria. D'altra banda, la Confraria assenyalava que l'acord no era legítim ja que mai no havia estat signat pel secretari de l'organització.

Després de diferents reunions, la Confraria va mostrar el seu desacord amd el projecte de remodelació en veure reduït l'ús pesquer dels molls; l'APB va indicar que havia dimensionat a la baixa, ja que durant els últims anys la tendència de vaixells de pesca decreixia considerablement. Malgrat això, al novembre es donaven mostres d'acord entre les parts. L'assemblea de la Confraria va acceptar finalment la proposta de remodelació de les instal·lacions feta per l'APB.

Un cop coneguda la decisió dels pescadors, l'APB va afegir un altra condició per a tancar l'acord. Aquesta consistia en la retirada de la denúncia per responsabilitat patrimonial que havia fet la Confraria ja que l'APB afirmava que el projecte ja preveia accions econòmiques compensatòries. Així doncs, es va produir una situació d'encallament, ja que la Confraria es va negar a retirar la denúncia i l'APB no va retirar aquesta condició, tot amenaçant, a més, d'iniciar les obres sense el seu consentiment i sense cap tipus d'actuació compensatòria per als pescadors.

Altres millores

Al novembre va acabar una altra actuació de millora del Port Vell que era la reconstrucció del Moll de la Barceloneta. La sal marina havia deteriorat molt la plataforma pesquera i calia fer-hi una reparació urgent. L'empresa encarregada d'efectuar les obres va ser Marina Port Vell SA i el cost va ser de 2 MEUR.

D'altra banda el mes de març la Confraria de Pescadors va arribar a un acord amb dos empresaris (Juan Guals i Casto Portillo). Aquests invertirien 3 MEUR a reformar l'edifici de la confraria (ubicada a l'avinguda Joan de Borbó) a canvi de poder llogar l'edifici i utilitzar-lo com a hotel de disseny. D'aquesta manera els pescadors intentarien fer front als problemes econòmics que patien com a conseqüència de la reducció dels ingressos que registraven a causa, principalment, de la disminució del nombre de pescadors i de l'augment de les taxes.

Un altre dels projectes que s'elaborava a final d'any era l'ampliació de la xarxa de transports per a facilitar l'accessibilitat al Port Vell, amb horitzó 2015, i l'ampliació del passeig marítim per tal que aquest arribés a l'hotel Vela.

RCN

Més informació

www.apb.es
www.bcn.cat

101 MILLORA URBANA DELS BARRIS DE LA SERRA D'EN MENA (BADALONA I SANTA COLOMA DE GRAMENET)



Els ajuntaments de Badalona i Santa Coloma de Gramenet, juntament amb el Consell Comarcal del Barcelonès, inicien el primer paquet d'obres previstes en el projecte de millora integral dels barris de la Serra d'en Mena aprovat en la primera convocatòria de la Llei de barris l'any 2004 que impulsa la Generalitat. A final de juny, representants d'aquestes administracions i de les quaranta-dues entitats civils dels barris constitueixen la Comissió de Seguiment i Avaluació del projecte. El conjunt de les obres i programes previstos, pressupostat en uns 40 MEUR, té un calendari d'execució comprès entre l'any 2006 i el 2008.

Antecedents: 2004:111

Pel nom de Serra d'en Mena es coneix el conjunt de set barriades que comparteixen un origen i característiques tipològiques similars i que ocupen 203 ha, entre els municipis de Badalona i Santa Coloma de Gramenet, en el Barcelonès Nord. Van créixer, sense planejament previ, des dels anys quaranta i més intensament al llarg de les dècades dels cinquanta i dels seixanta. Concretament, quatre barris pertanyen a Badalona (Sant Joan i Sant Antoni de Llefià, la Salut i la Pau) i tres a Santa Coloma (Fondo, Raval-Safareig i Santa Rosa). La població resident en aquest conjunt de barris arriba als 90.000 habitants, gairebé un terç de la població de les dues ciutats, i continua rebent població procedent de les noves onades immigratòries.

El diagnòstic socioeconòmic dels barris assenyala elevats índexos de pobresa i marginalitat i també elevats nivells d'inseguretat ciutadana. Els habitatges són de mala qualitat, amb bosses d'infrahabitatge; hi ha una notable insuficiència d'espais públics, dels quals es fa un mal ús; es registren problemes d'accessibilitat a les parts més altes de la carena i alhora una considerable insuficiència de comerços en determinades zones.

Aprovació d'ajuts als barris de la Serra d'en Mena en la primera convocatòria de la Llei de barris

El 16 de novembre de 2004, els ajuntaments de Badalona i de Santa Coloma de Gramenet i el Consell Comarcal del Barcelonès van presentar conjuntament, i amb la col·laboració del Consell Comarcal del Barcelonès, la candidatura per a la rehabilitació dels barris de la Serra d'en Mena, a la primera convocatòria de la LLEI DE MILLORA DE BARRIS, ÀREES URBANES I VILES QUE REQUEREIXEN ATENCIÓ ESPECIAL [2004: 103].

A mitjan desembre de 2004, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal i Farreres, va fer pública la llista dels dotze primers projectes seleccionats de tot Catalunya que inclota la Serra d'en Mena.

L'alcalde de Santa Coloma, Bartomeu Muñoz i Calvet (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), es va mostrar satisfet amb l'aportació aprovada finalment per la Generalitat de 18,6 MEUR (9,6 per a Badalona i 9 per a Santa Coloma de Gramenet), i va anunciar que l'ajuntament abocaria la quantitat restant necessària per complir el pla i que aquest "s'executarà tal com estava previst". Per la seva banda, l'alcaldessa de Badalona, Maite Arqué i Ferrer (PSC) va declarar la seva satisfacció perquè la Generalitat mai no havia invertit tant a Badalona i va afegir que es buscarien més recursos en altres institucions per tal de completar la inversió total prevista d'uns 40 MEUR. "Estem convençuts que aconseguirem recursos d'altres conselleries vinculades a l'àmbit social", va afirmar, tot mostrant-se convençuda que el Consell Comarcal "també hi està disposat a col·laborar".

Projecte d'intervenció integral dels set barris fronterers de la Serra d'en Mena: eixos estratègics

El projecte de rehabilitació integral presentat proposava dotar els barris d'una nova centralitat, tot programant actuacions per a la millora urbana, la cohesió social, la qualitat ambiental i la dinamització socioeconòmica, tot plegat justificat en onze eixos estratègics d'intervenció[1] amb què es facilita la participació ciutadana.

Es preveuen nombroses actuacions, com ara l'obertura de carrers, la creació de places i espais de convivència, la construcció d'equipaments, la rehabilitació d'edificis i l'eliminació de barreres arquitectòniques. Pel que fa a les actuacions socials, el projecte inclou programes de formació laboral, increment d'ajudes socials a la gent gran, creació d'equips de suport a nens i joves i mesures de dinamització del petit comerç. Alguns d'aquests projectes formen part del programa d'accions dels respectius governs municipals.

Pel que fa a les actuacions urbanístiques, que representen el 85% del pressupost total, preveuen millorar més de 6 km de carrers, obrir quatre places públiques, habilitar aparcaments subterranis, instal·lar tres trams d'escales mecàniques i enderrocar 270 habitatges i construir-ne tres-cents de nous, la majoria de protecció oficial. Les millores es concentren principalment en el carrer de Circumval·lació, entre el carrer Ramiro de Maeztu i el carrer Mercuri, que fa de frontera entre els dos municipis, a fi que esdevingui un eix vertebrador dels barris, tot transformant-lo en una gran avinguda de quasi 1,5 km, des de la plaça de la Torre de l'Ou fins a la plaça de la Pau, amb àmplies voreres, sense contenidors a la vista –se soterraran– i amb mobiliari urbà de qualitat.

Altres intervencions singulars de millora urbana són l'eliminació del passatge Sant Pasqual, l'obertura del carrer Bruc fins al carrer Circumval·lació i la urbanització dels carrers de l'entorn o la creació d'una plaça que incorpori l'actual passatge Peius Gener, entre altres. Estava prevista també la rehabilitació d'edificis d'habitatge i la creació de nous equipaments com el condicionament del Centre Cívic els Pins o el de la Pau; la construcció de xarxa de clavegueram per a aigües residuals i pluvial, la dotació d'enllumenat amb estalvi energètic i l'ordenació de la circulació de vehicles, entre altres.

Pel que fa als programes socials i de dinamització econòmica, estava previst que se centressin en la promoció de la dona, la integració de nouvinguts i la inserció sociolaboral de persones en risc d'exclusió. Amb aquest fi estava previst posar en marxa un pla de la Convivència, la dinamització dels consells de barri, la creació d'un observatori de l'exclusió social, l'impuls de la xarxa de serveis de proximitat,

a més de diversos cursos i tallers formatius i el suport i mediació en els processos de reallotjament.

Calendari i pressupost d'execució

El conjunt de les obres i programes previstos, pressupostat finalment en 39.540.444,46 €, té un calendari d'execució comprès entre els anys 2006 i el 2008, per bé que algunes actuacions incloses en el projecte ja havien estat assolides l'any 2005 –com la urbanització dels carrers Rellotge, Mas Marí, Pirineus, i Bruc en el municipi de Santa Coloma, la construcció d'alguns habitatges i aparcaments i també les piscines del barri Fondo, etc.–, mentre que altres tenen un caràcter continu, com la coordinació en matèria de prevenció i seguretat. D'altra banda, la complexitat d'algunes actuacions en feia preveure l'acabament l'any 2010.

Concretament l'Ajuntament de Badalona va quantificar en 18.617.930 € les seves actuacions i Santa Coloma en 18.003.935,62 €, mentre que el Consell Comarcal del Barcelonès estimava destinar-hi un total de 2.918.578,84 €. Les empreses públiques municipals de cada Ajuntament –Engestur SA i Grame Park SA, a més de Regesa (Rehabilitació i Gestió SA), societat pública del Consell Comarcal del Barcelonès– eren les encarregades de dirigir i executar les obres, amb el suport de l'Institut Català del Sòl (Incasol) i algunes constructores privades.

Primeres obres executades

El primer paquet d'actuacions es va iniciar el 6 de juny de 2006 amb la renovació del carrer Circumval·lació i d'alguns carrers adjacents com la Pau i Sant Joan de Lleià, a la zona coneguda com "els planetes", obres que abraçaven un total de 26.100 m² en el municipi de Badalona. Aquesta operació, pressupostada en 3,5 MEUR, havia de ser executada per Regesa durant el 2006, empresa que finalment va adjudicar les obres a Tau-icesa per 2,2 MEUR.

Altres projectes iniciats l'any 2006 són el que afecta el passatge Sant Pasqual i les obres de connexió entre Valentí Escala i Liszt. Les dues actuacions estan localitzades a Santa Coloma.

Avaluació, seguiment i participació

El 23 de gener de 2006 es va celebrar la primera reunió del Comitè d'Avaluació i Seguiment de les actuacions en marxa, previst a la Llei de barris com a grup de treball per garantir la pluralitat i la recollida d'opinions i suggeriments. Aquest Comitè està integrat per representants de les administracions públiques implicades –ajuntaments de Badalona i Santa Coloma, Consell Comarcal del Barcelonès i Generalitat–, i per sis representats del teixit associatiu de la zona.

Durant la reunió, el secretari per la Planificació Territorial, Oriol Nel·lo Colom, va anunciar que el Govern reforçaria el pressupost del projecte amb altres programes complementaris i va citar els exemples d'inversions en salut, habitatge i treball. Segons va declarar, l'actuació prevista "és la més important que, en el marc de la Llei de barris, s'executarà a Catalunya". Per la seva banda, Maite Arqué Ferrer va garantir que durant el primer trimestre de 2006 "es faran evidents les primeres actuacions urbanístiques" i va matisar que "alguns projectes socials ja han començat". Al seu torn, el president del Consell Comarcal del Barcelonès i primer tinent d'alcalde colomenc, Joan Carles Mas i Bassa (PSC), va assenyalar l'elevada participació en el Comitè de Seguiment com una garantia de la "potència del projecte".

Paral·lelament, cada municipi va crear també un grup de treball, amb membres del teixit civil i econòmic dels barris, nomenats oficialment en ple municipal. La Comissió Social, en el cas de Badalona, i la Comissió Territorial, a Santa Coloma, van realitzar al llarg de l'any reunions mensuals per seguir de prop l'evolució del projecte i proposar-hi canvis. Aquests grups constitueixen un espai de relació directe entre l'Administració pública local i el territori. En total, quaranta-dues entitats civils hi estan integrades en els òrgans de participació i gestió.

Al marge de les seves reunions periòdiques, les dues comissions municipals van celebrar, fins a l'acabament de 2006, dues trobades conjuntes. La primera va tenir lloc el 17 de desembre de 2005 a l'escola Antoni Gaudí, i s'hi va presentar el projecte de remodelació del passeig de Circumval·lació. L'equip tècnic encarregat d'aquest projecte, el despatx Bardají i Teixidor Associats, va exposar-lo i a continuació es va valorar en grups. Bona part dels seus suggeriments van quedar incorporats en el projecte final –com la recollida soterrada de les escombraries o la plantació d'espècies no al·lergògenes. La segona va tenir lloc el 14 de juny a l'Institut Terra Roja, per explicar l'operatiu de les obres.

Alguns grups veïnals van manifestar el seu malestar per les limitacions del procés participatiu. Segons Pedro Rodulfo, president de la Federació d'Associacions de Veïns de Santa Coloma de Gramenet (Favgram), "les actuacions estan dissenyades i només ens les presenten perquè les entitats hi donem el vistiplau. És una participació relativa, tot i que en molts aspectes coincidim". Altres entitats van criticar el retard en l'aplicació de programes socials. En aquesta línia, Joan Sillero, d'Amics de la Salut, va manifestar: "han donat preferència al que més es veu, que és la pedra. Això està molt bé i s'ha de fer, però el tema social està més endarrerit. Ni tan sols s'ha començat, tot i que els primers projectes tenien data del 2005. Anem massa retardats."

D'altra banda, l'estiu de 2006 l'Oficina Tècnica Comarcal del Programa de Barris va publicar el primer número de *La revista de la Serra d'en Mena*, de periodicitat semestral, per donar a conèixer les obres previstes i difondre'n l'estat d'execució de cada una.

Ajuts complementaris

El 3 de novembre, Maite Arqué, i el director del Servei d'Ocupació de Catalunya del Departament de Treball i Indústria DTI, Francesc Castellana, van signar un conveni amb el Servei d'Ocupació de Catalunya (SOC) d'accions complementàries a la Llei de barris en l'àmbit de les polítiques actives d'ocupació per mitjà del qual finançarà l'Ajuntament amb 507.770 €. Estava previst que aquestes accions comencessin durant l'exercici del 2006 i que es cloguessin el 2007.

MXA

Més informació

www10.gencat.net/ptop
www.ccbcnes.org
www.grame.net/rev_mena_01.pdf
www.gramepark.com
www.grame.net/
www.aj-badalona.es/

102 ORDENANÇA DE CIRCULACIÓ DE VIANANTS I VEHICLES DE LA CIUTAT DE BARCELONA



La necessitat d'adaptar l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles existent a la Carta municipal de Barcelona i l'increment d'usuaris de bicicletes i motos encoratja el Govern municipal a estudiar una reforma, cercant el consens amb diferents entitats cíviques implicades directament en la qüestió. El consell plenari de l'Ajuntament de Barcelona del 14 de desembre aprova inicialment la modificació i les entitats integrants de la Comissió Cívica de la Bicicleta i el Vianant, impulsores de la modificació, anuncien que presentaran al·legacions a causa de desacords amb el text final.

L'Ordenança de circulació de vianants i vehicles (OCVV) va ser aprovada per acord del consell plenari de l'Ajuntament de Barcelona el 27 de febrer de 1998 i modificada el 20 de juliol de 2001. La nova proposta de modificació, que es va presentar a la Comissió de Govern de l'Ajuntament de Barcelona el 8 de novembre de 2006, responia a la necessitat d'adaptar-la al nou marc legal establert per la Carta municipal de Barcelona i per a millorar la convivència entre vianants i vehicles.

L'esmentada modificació ateny especialment articles que versen sobre la circulació de vianants, circulació a les voreres i àrees de vianants; zones de prioritat invertida i zones 30; velocitat dels vehicles al nucli urbà; bicicletes; estacionament i parada de vehicles; motos i ciclomotors; retirada i immobilització de vehicles, així com intervenció cautelar de la retirada del permís de conduir. La normativa no incorpora un apartat de sancions, ja que s'apliquen les que regeixen les ordenances generals de circulació de vehicles, també en fase de revisió. De totes aquestes regulacions, la de l'ús de la bicicleta és la que va crear més expectatives, crítiques i ressó mediàtic dels sectors implicats.

L'ús de la bicicleta

Barcelona disposa de 35 km de carrils bici, amb la previsió d'augmentar anualment els recorreguts un 5%, segons va anunciar el segon tinent d'alcalde, Jordi Portabella, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). Es preveu que el 2010, hi haurà d'haver 129 km nous de vies per a bicicletes. Es va observar que, en divuit mesos, la ciutat havia experimentat un creixement d'un 30% pel que fa a l'ús de la bicicleta. En dies laborables, circulen per Barcelona uns quaranta mil ciclistes, xifra que en cap de setmana es pot arribar a duplicar o a triplicar, segons la lectura dels trenta-cinc aparells repartits per diferents barris i que en controlen els desplaçaments. Hi ha qui opina que l'increment es deu a l'augment de carrils bici de la xarxa i a la popularització de les bicicletes plegables. Tanmateix, els usuaris de la bicicleta topen amb diversos inconvenients, com són la manca d'aparcaments en tota la ciutat (n'hi ha uns cinc mil sis-cents, xifra que contrasta amb el nombre d'usuaris); a la xarxa de carrils, especialment a l'Eixample, en manquen per als que circulen en la direcció de mar a muntanya; l'elevat nombre de robatoris dels vehicles; el poc respecte que reben dels vehicles a motor; la invasió dels carrils bici per part dels vianants i altres vehicles, entre altres.

El Pla de mobilitat urbana (PMU) de la ciutat, en el balanç del quadrienni 2003-2006, va redactar un informe positiu de l'increment de l'ús del transport públic i de la bicicleta com a vehicle d'ús habitual.

El dia 1 de febrer de 2006 s'aprovà el Pla estratègic de la bicicleta (PEB) en el ple de la Comissió Cívica de la Bicicleta del Vianant, el president del qual, que és també el segon tinent d'alcalde de l'Ajuntament, el Sr. Jordi Portabella, el va presentar al ple de l'Ajuntament de Barcelona, per a ser aprovat a final de maig. En aquest document, prèvia valoració de la realitat existent, s'identificaven els objectius que en cal treballar i les mesures d'acció adequades per tal de fomentar l'ús d'aquest mitjà de transport sostenible.

La nova ordenança

La CCBV, integrada per representants de l'Ajuntament i de diverses entitats vinculades en l'àmbit de la circulació sostenible, va treballar conjuntament en la modificació de l'article 14 de l'OCVV per tal d'intentar arribar a un consens.

Amb la nova ordenança, el ciclista pot circular per la vorera, sense superar els 10 km/h, sempre que aquesta tingui una amplada superior a 3 m, que és l'espai que ha de respectar per al vianant, i sempre que no hi hagi aglomeracions. Per primera vegada es defineix el terme "aglomeració" com la "situació que no permet circular 5 m seguits en línia recta". També permet circular per qualsevol carril de la calçada si es tracta d'una "zona 30", és a dir, aquella àrea en la qual el límit de velocitat es generalitza a 30 km/h per a tots els vehicles.

S'obliga a dur timbre i elements reflectants a la nit, però en canvi no imposa l'ús del casc. Pel que fa a l'estacionament, es prohibeix fer-ho emprant mobiliari urbà (papereres, bancs, semàfors, elements



Rambla de Catalunya amb carrer Diputació. Foto: Marta Casas

adossats a les façanes), en els arbres, o davant de zones de càrrega i descàrrega, zones d'estacionament per a persones minusvalides, parades de transport públic o passos de vianants.

Les reaccions

Diverses entitats civiques vinculades amb el món de la bicicleta –algunes de les quals formaven part de la CCBV– van manifestar el seu desacord amb alguns punts de la modificació de l'OCVV.

La Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta (CCUB) es va mostrar especialment contrària a la prohibició d'estacionament si només es disposa de 5.600 places d'aparcament. Albert Garcia, d'Amics de la Bici, opinava que l'OCVV no facilita els desplaçaments però, en contrapartida, se sentien satisfets, ja que es van introduir algunes de les peticions que havien formulat, com poder utilitzar tots els carrils de la calçada.

El Consell de la Joventut de Barcelona (CJB) criticava l'excessiva restricció en la circulació per les voreres, la prohibició d'aparcar en semàfors i arbres, la falta de polítiques de pacificació del trànsit o l'accés de les bicis en els transports públics.

Per la seva banda, el Bicicleta Club de Catalunya (BACC) es mostrava favorable a la remodelació de l'OCVV a causa de l'increment en l'ús de la bicicleta però declaraven la seva intenció de presentar-hi al legacions demanant que es reduís el límit de velocitat a 30 km/h a tota la ciutat.

Barcelona Camina, entitat que vetlla pels drets del vianant, es declarava satisfeta de l'ordenança, per la qual cosa no hi presentaven al legacions.



Parking bici a Les Rambles de Canaletes. Foto: Marta Casas

Aprovació inicial

El 14 de desembre , el ple de l'Ajuntament va aprovar inicialment l'OCVV, amb la votació a favor dels grups integrants del tripartit, Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), ERC i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), l'abstenció del Partit Popular (PP) i el vot en contra de Convergència i Unió (CiU).

El PP no veia en l'OCVV una garantia de seguretat per al vianant, i el grup de CiU opinava que l'ordenança no significava, pel que fa a les bicicletes, una solució a la qüestió dels aparcaments i no afavoria la circulació.

Aprovada inicialment el 14 de desembre de 2007 pel consell plenari de l'Ajuntament, es va publicar al Butlletí Oficial de la Provincia de Barcelona (BOP) el 16 de desembre de2006, per obrir un període de trenta dies per a la presentació d'al·legacions. El Sr. Ferran Julian, regidor de Mobilitat i Seguretat de l'Ajuntament de Barcelona, va assenyalar que es tindrien en compte. abans de donar el vist-i-plau a l'aprovació definitiva

NTB

Més informació

www.bcn.cat

103 ORGANITZACIÓ EN BARRIS (BARCELONA)



L'any 2005, l'alcalde de Barcelona impulsa els treballs per a una nova delimitació dels barris de la ciutat amb l'objectiu d'establir unitats mínimes de planejament dels equipaments i els serveis de proximitat. Una comissió d'experts s'encarrega de la concreció, mentre que les associacions veïnals reclamen la seva utilitat. El nou mapa s'aprova a final de 2006 sense vincular una previsió d'equipaments.

L'actual divisió administrativa de la ciutat de Barcelona data de l'any 1984, quan, per tal de culminar el procés d'adaptació del govern municipal als mecanismes democràtics, l'Ajuntament va organitzar la seva representació territorial en deu districtes. Paral·lelament, es va elaborar el mapa estadístic de la ciutat en el qual figuraven 1.917 "seccions estadístiques", 248 "zones de recerca petites" i 38 "zones estadístiques grans", a banda de les seccions censals, sotmeses a les respectives revisions del cens electoral.

Una comissió d'experts per al nou mapa de barris

A començament de l'any 2005, l'alcalde Joan Clos (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) va impulsar una nova divisió administrativa amb l'objectiu d'establir les delimitacions i denominacions dels barris de la ciutat i determinar les funcions i dotacions que corresponien a cada territori com a àmbits de planificació, prestació de serveis de proximitat i participació ciutadana. A tal efecte, el consistori va constituir una comissió tècnica multidisciplinar de divuit membres, amb representació política i coordinada per la regidora Assumpta Escarp (PSC), amb la comesa de dibuixar el nou mapa de barris de la ciutat, tot partint d'una proposta municipal que conjugava les trenta-vuit zones estadístiques amb un mapa de barris elaborat l'any 1980 per la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB). Aquesta iniciativa, batejada amb el nom de "La Barcelona dels barris" plantejava un nombre total de setanta-dos barris als quals assignava una mitjana de població de 22.000 habitants.

A final de febrer de 2006, la comissió d'experts va presentar el document "El barri, espai de convivència urbana, proximitat i participació" on, a més de dibuixar, ara sí, una proposta clara de delimitació de setanta unitats territorials, fixava la necessitat d'elaborar un catàleg de proximitat on es definissin les necessitats en matèria d'equipaments i de serveis de cada un dels barris així com una proposta d'optimització de l'ús dels ja existents. Aquest catàleg hauria de ser elaborat, segons la comissió, tot partint de l'anàlisi de quatre grans eixos: l'espai públic, els serveis a les persones, la mobilitat i accessibilitat així com l'activitat econòmica.

La presentació d'aquest document va obrir un debat ciutadà entorn de la seva utilitat i conveniència, del qual van aflorar tres corrents d'opinió.

Els veïns reclamen que el nou mapa redistribueixi equipaments i serveis

D'una banda, es plantejava, des de les associacions cíviques i veïnals, la necessitat d'elaborar en paral·lel un pla d'equipaments i serveis que concretés la idea plantejada per l'alcalde amb motiu de la presentació del projecte de crear grans illes d'equipaments de proximitat. La definició i delimitació de nous barris seria, segons els representants veïnals, tant més benvinguda com més explícita fos en l'assignació d'equipaments i serveis per a cada una de les noves unitats territorials. Tot intent de definir noves unitats administratives sense un propòsit dotacional contribuiria, va declarar el president de l'associació de veïns del Poblenou, Manel Andreu, a multiplicar els òrgans de participació i a l'atomització del teixit associatiu i cívic de la ciutat.

Un segon debat, en aquest cas de caràcter polític, es fonamentava en la idea d'aprofitar la divisió de Barcelona en barris per a establir un sistema d'elecció directa en els comicis municipals millorant, així, la representativitat territorial del consistori. Tot i haver declarat en aquest sentit diferents representants polítics amb presència en el consistori barceloní, aquests admetien la dificultat d'aconseguir aquest propòsit en virtut de la necessària modificació de la llei electoral.

La proposta del nou mapa fereix sensibilitats identitàries

Una tercera línia de debat, aquesta amb més repercussió mediàtica, plantejava l'enorme dificultat de consensuar la divisió proposada per l'Ajuntament amb el teixit social de la ciutat a causa de la lesió de moltes sensibilitats identitàries que veien, d'una banda, segmentada en diferents unitats el que determinades associacions consideraven com un sol barri, com van ser els casos de Poblenou, Sants o el Clot, entre altres, o, d'altra banda, petites unitats veïnals cohesionades que no veien satisfetes les seves aspiracions a esdevenir barris amb reconeixement oficial com ara la Clota, Can Peguera, Can Caralleu, Torre Melina, el Polvorí o el Baró de Viver.

Dificultats per consensuar una nomenclatura

Paral·lelament a aquests debats de fons, originats arran de la presentació pública de les conclusions de la comissió d'experts, va tenir especial rellevància la qüestió de la nomenclatura. La divisió de grans unitats territorials, com ara l'Esquerra de l'Eixample, plantejava la necessitat d'anomenar noves unitats que fins al moment mai no havien existit com a tal. D'altra banda, la toponímia de nous barris compostos per petites unitats sense una veritable cohesió interna com els de ponent de les Corts, que finalment van rebre el nom de Maternitat i Sant Ramon, o com el cas del barri Antic –format pels barris de Sant Pere, Santa Caterina, la Ribera i el Born–, anomenat per la comissió "Antics Palaus" van despertar crítiques entre les associacions afectades pel nul arrelament que despertaven aquestes nomenclatures entre els veïns.

Procés de participació ciutadana

Totes aquestes pulsions ciutadanes i polítiques van ser canalitzades en un procés de participació pública en què, a més de mantenir un seguit de reunions entre la comissió d'experts i les diferents associacions de veïns de la ciutat, es va obrir un



Barris de Barcelona. Font: Departament d'Estadística Ajuntament de Barcelona

període d'exposició pública del projecte i es va fer un enviament massiu, mitjançant el butlletí municipal *Barcelona Informació* d'un qüestionari on es presentaven les conclusions de la ponència i es requerien les aportacions de cada ciutadà.

El procés de participació pública i el seguit de reunions i consells de districte en què es van abordar els diferents aspectes del nou mapa de barris de Barcelona va culminar amb la presentació de 2.060 al·legacions i les modificacions, algunes de substancials, dels límits i les denominacions dels nous barris de la ciutat respecte de la primera proposta de la comissió d'experts. No es va avançar, tanmateix, en l'elaboració d'un pla d'equipaments i serveis, ni en un reglament de participació ciutadana aplicats a la nova divisió, tal com demanaven els partits de l'oposició municipal i, sobretot, les entitats veïnals.

S'aprova el nou mapa de barris sense un pla d'equipaments

Així, el tretze de desembre de 2006 la Comissió de Presidència, Hisenda i Coordinació Territorial de l'Ajuntament de Barcelona va aprovar, amb els vots favorables del PSC i d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i l'abstenció d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), una proposta que hauria de ser ratificada pel ple municipal en què, com a principals modificacions, constaven la incorporació de tres barris més respecte de la primera proposta –la Clota, el Baró de Viver i Can Peguera– la divisió de l'Esquerra de l'Eixample seguint l'eix mar-muntanya definit pel carrer del Compte d'Urgell i no el de Besòs-Llobregat de l'avinguda de Roma com proposava la ponència, així com modificacions en la nomenclatura d'algunes noves unitats que incorporaven una filiació al barri històric com ara el Clot –Camp de l'Arpa del Clot–, Sant Gervasi –Sant Gervasi Galvany i Sant Gervasi Bonanova–, Sants –Sants-Badal– i, sobre tot, el Poblenou –Vila Olímpica del Poblenou, Parc i Llacuna del Poblenou, Diagonal Mar i Front marítim del Poblenou, Provençals del Poblenou.

Finalment, i després d'incorporar algunes modificacions de darrera hora, entre les quals destaca el canvi de nom de l'anomenat barri d'Antics Palaus pel nom més fidel a la seva història de Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera, el 22 de desembre, el ple de l'Ajuntament de Barcelona aprovava el nou mapa municipal amb els vots favorables dels membres del tripartit i els vots desfavorables dels dos partits de l'oposició. Aquest nou mapa municipal no va anar acompanyat, en el moment de la seva aprovació, de cap vincle en matèria d'assignació d'equipaments i serveis, fet que va provocar la demanda qwue es retirés per part de la FAVB, tal com va declarar el seu vicepresident, Josep Charles.

JBL

Més informació

www.bcn.es/bcnbarris/ca/barris.html
www.favb.cat/

A LA RECERCA DEL BARRI PERDUT

Jordi Borja
Urbanista

O a la recerca del ciutadà oblidat. Aquesta va ser una de les pensades d'una alcaldia abatuda per un Fòrum que esperava triomfar i que va passar amb més pena que glòria. O així el van viure a posteriori, al final de 2004, els seus responsables. Ho havien plantejat amb arrogància, gestionat amb incompetència i publicitat amb una ambició al límit del ridícul ("les idees que mouran el món", "cinc milions de participants", etc.). Amb la distància i sense prejudicis, el cert és que no va estar tan malament: els diàlegs van ser d'alt nivell i fins i tot ara podrien donar joc; algunes exposicions van resultar molt atractives, i la zona urbanitzada, molt discutible pel que fa a l'execució, és malgrat tot un motor de desenvolupament d'una zona de la ciutat que fins aleshores havia estat marginal. Bé; de fet, l'autoritat municipal de l'època va confirmar els seus temors: havia rebut un regal enverinat del seu antecessor i en l'aventura van perdre la ciutadania. I es van posar a buscar-la. Per exemple, als barris.

"Els barris no són el producte d'una decisió administrativa. Són realitats heterogènies i amb contorns canviants, als quals no es poden fixar límits."

"Com més petita és la unitat, menys es qüestiona la política municipal, més fàbil és el moviment social i més forta és la temptació localista i de vegades insolidària."

L'actual alcaldia ha rebut, entre altres, el regal d'una divisió de la ciutat en barris. Dubto que per aquest camí trobin el ciutadà buscat; és més probable que no vagin més enllà del temps perdut proustià. És difícil d'entendre les raons que els han portat ara, al final del seu mandat, a aprovar una proposta tan inoperant, tan ximple i alhora tan polèmica com la que va aprovar el ple municipal a la vigília del Nadal. Com que vaig ser membre de la comissió d'experts que va assessorar la proposta (encara que sempre m'hi vaig manifestar explícitament contrari), alguna cosa hi puc dir. I assumeixo que haver dirigit als anys vuitanta els treballs que van portar a estructurar la gestió de la ciutat en districtes em fa especialment sensible, encara que no necessàriament objectiu, a aquest tema. Llavors (1983) es va aprovar una divisió de la ciutat en deu districtes i durant els mesos següents, fins a disset paquets de transferències de competències, funcions, serveis i recursos. Finalment, el 1986, els reglaments d'organització política i administrativa i de participació ciutadana. Tot va ser aprovat per unanimitat en el ple municipal; crec que va obtenir un consens ciutadà ampli i que continua vigent. Des dels districtes, la relació amb els barris i les entitats es fa naturalment i amb la flexibilitat deguda.

Els barris no són ni poden ser el producte d'una decisió administrativa. Són el que són: realitats heterogènies pel que fa a la composició i canviants quant als contorns, als quals no es poden fixar límits de població i de territori. Són realitats històriques i socials, de vegades marcades per la morfologia original, altres vegades per la vida associativa. El barri és un àmbit possible perquè s'expressin voluntats col·lectives, però no és l'únic. De vegades ho pot ser el districte, molt més gran. I, en altres casos, agrupacions més petites que el barri (o diferents, segons sigui la temàtica), derivades d'una iniciativa pública o d'una demanda ciutadana. La participació, entesa com a relació més o menys regulada entre el Govern i l'Administració de la ciutat, d'una banda, i la ciutadania, associada o no, de l'altra, en uns casos es concretarà als barris i en altres en àmbits diferents.

En resum, definir el barri com el lloc de la nova descentralització no és resoldre un problema, és crear-ne un o molts, de problemes.

Es defineixen i esategen setanta-tres barris amb presses al final d'un mandat, amb prou temps perquè s'expressin els desacords, però sense temps perquè s'instrumentin actuacions que en demostrin la utilitat per als ciutadans. No s'obté un consens previ, ni en el ple ni amb les entitats ciutadanes. I ningú no és capaç avui dia d'explicar per a què serviran. Primer es va vincular aquesta

proposta a un pla d'equipaments, encara que ara s'hi posa sordina. L'Ajuntament corre el risc que els setanta-tres barris reconeguts constitueixin setanta-tres focus reivindicatius, ja que cada un voldrà assolir el nivell màxim d'equipaments, sigui quina sigui la dimensió que té o la posició que ocupa a la ciutat, la qual cosa en certs casos pot ser una raonable exigència de justícia i en d'altres pot menar a una carrera incontrolada de demandes impossibles d'assumir.

Sense entrar ara en hipòtesis sobre objectius implícits, més o menys perversos, encara que hi hagi indicis que alguna cosa s'amaga en les intencions confessades d'alguns estrategs de l'Ajuntament ("més val tractar amb veins individuals que amb les associacions", hem sentit dir alguna vegada), sí que podem apuntar alguns probables efectes negatius per a la democràcia ciutadana derivats d'aquest retorn municipal al barri. És obvi que aquesta divisió pot significar un retrocés de la descentralització real del govern de la ciutat, ja que aquesta és viable en àmbits majors que existeixen i estan consolidats: els districtes. Però no ho és en setanta-tres unitats reduïdes i desiguals que poden significar un debilitament dels districtes i una recentralització sectorial. I si ens atenem als àmbits de participació, a més del fet que el barri no sempre és l'adequat, cal tenir en compte que com més petita és la unitat en la qual aquesta es manifesta, més específiques són les demandes, menys es qüestiona la política municipal, més feble és el moviment social i més forta és la temptació localista i de vegades insolidària. En aquests casos, la demanda o bé obté una resposta clientelista per part de l'Administració o bé es deslegitima perquè no es pot recolzar en una visió més àmplia de l'interès ciutadà. És a dir, es redueix la participació a una discussió de l'estil d'una comunitat de propietaris d'una escala.

Es miri com es miri, el pompós Pla de barris no és un pla, ja que al darrere no hi ha cap altra cosa que una delimitació territorial discutible, i ni tan sols va a favor dels barris, ja que ni afavoreix la descentralització ni possibilita una participació veïnal potent. Més que un retorn al barri (barri que evocava emotivament Gardel a "Melodia de raval"), el barri del pla municipal és el barri condemnat, el barri reu que cantava Fugazot en el Paral·lel dels anys trenta. Tan absurd ens sembla que el govern municipal actual hagi aprovat un pla inoperant i inoportú que heretava l'autisme que va caracteritzar l'anterior alcaldia, com que l'oposició s'hagi prestat a una negociació, fallida per cert, sobre els detalls en comptes de criticar la concepció errònia de la proposta.

Com que volem creure en la bona fe de l'actual alcaldia, cal suposar que encara no s'ha volgut assumir que aquesta ciutat requereix un projecte urbà ambiciós i global que doni sentit a les actuacions concretes a cada zona de la ciutat; que no es pot continuar amb les actuacions disperses que han caracteritzat l'última dècada; que fan falta estratègies que garanteixin una coherència integradora de territoris i ciutadans. Una tasca que requereix idees fortes i no gests febles com el del Pla de barris. Aquesta pensada ens fa recordar la dita popular Qui no te feina el gat pentina, però la feina hi és; el que caldrà veure en les pròximes eleccions és qui són capaços de dur-la a terme, és a dir, quin és el grau de renovació de les candidatures.

Article publicat al diari El País el 10 de gener de 2007.

104 ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. DEBAT SOBRE EL MODEL I LA DIVISIÓ TERRITORIAL



El debat sobre l'organització i la divisió territorials de Catalunya ha estat marcat, l'any 2006, pel calendari d'aprovació de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya. Aquest defineix el municipi i la vegueria com a entitats estructuradores de l'organització territorial bàsica catalanes. La definició i el desplegament final resten, però, sotmeses a una futura llei del Parlament de Catalunya i al seu encaix en el marc constitucional.

Antecedents: 2004:114; 2005:106

El debat sobre la divisió territorial de Catalunya va ser precedit, l'any 2006, per la seva desvinculació de l'aprovació de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya [59]. Així, si bé el Pacte del Tinell [2003:5] recollia el compromís de reformar l'organització i la divisió territorial, el Parlament de Catalunya va aprovar el 30 de setembre de 2005 una proposta d'Estatut on es recollia un model propi d'organització territorial estructurat bàsicament per municipis i vegueries, el desplegament del qual hauria de ser definit per una llei específica del Parlament mateix.

Quan la proposta d'Estatut era en tràmit parlamentari a les Corts Generals, el president de la Generalitat, Pasqual Maragall (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), anunciava a final de gener de 2006 la represa dels treballs per la nova divisió territorial. Aquests treballs, dirigits per una comissió encapçalada pels consellers Joan Carretero (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC) de Governació, Joaquim Nadal (PSC) de Política Territorial i Obres Públiques i Joan Saura (Iniciativa per Catalunya Verds, ICV) de Relacions Institucionals, recollien una primera proposta presentada l'any 2005, de divisió territorial en set vegueries, que hauria de ser presentada al Parlament per a la corresponent tramitació.

Consulta institucional i informe jurídic sobre la proposta d'organització territorial

Prèviament al tràmit parlamentari, el conseller primer, Josep Bargalló (ERC) va notificar la intenció del Govern d'efectuar una consulta institucional entre els ajuntaments catalans per tal de conèixer, mitjançant un qüestionari, a quina comarca i a quina vegueria es mostraven partidaris de pertànyer. Aquesta consulta, que havia de clarificar els límits de les diferents comarques i vegueries del nou mapa administratiu, complementava els treballs de fons de la ponència encarregada de definir el nivell de descentralització de la Generalitat en el territori, la coordinació entre les administracions locals, així com la definició dels àmbits competencials entre municipis, comarques i vegueries.

La definició del nou model d'organització territorial i el seu desplegament havien de ser analitzats prèviament per l'Institut d'Estudis Autonòmics, òrgan assessor de la Generalitat, per tal d'emetre un informe sobre el seu encaix amb la divisió territorial de l'Estat i, sobretot, per la seva harmonització amb l'Estatut d'Autonomia, fet que vinculava, doncs, les conclusions de l'informe a l'aprovació definitiva d'aquest darrer a les Corts Generals.

Ajornament fins a la legislatura següent

Aquest retard forçós va ser aprofitat pel president de la Diputació de Barcelona, Celestino Corbacho, per fer pública la seva opinió sobre la conveniència de posposar el debat territorial a la legislatura següent. Corbacho va defensar la modificació del model d'organització i la divisió territorial tot i que va esgrimir la provisionalitat, en aquell moment, de l'Estatut, la proximitat de les eleccions municipals i, fins i tot, la manca de consens sobre la matèria en el si del tripartit per justificar un nou ajornament de qualsevol decisió sobre el mapa administratiu català.

Paral·lelament al debat local entre el Govern de la Generalitat i les administracions catalanes, la ponència parlamentària del Congrés dels Diputats encarregada de la redacció final de l'Estatut per a la seva aprovació definitiva va donar per tancat el capítol dos, sobre les institucions, que efectivament reconeixia l'organització territorial de Catalunya en municipis i vegueries a l'hora que definia les comarques com a entitats locals de col·laboració municipal.

Aquest reconeixement no va definir, però, un desplegament competencial concret. Tot i recollir la substitució futura de les diputacions pels consells de vegueria el redactat final de l'Estatut vincula qualsevol modificació dels límits provincials al que estableix en aquesta matèria la Constitució espanyola.

En un context d'indefinició jurídica de la proposta d'organització territorial, de tràmit parlamentari de la proposta d'Estatut i de dissensió entre els membres del tripartit sobre la futura divisió territorial, el president Maragall va confirmar a final d'abril que no seria possible, en aquella legislatura, portar a terme la reforma del model d'organització territorial de Catalunya, i que, en tot cas, aquesta es formularia d'una manera independent a la futura llei electoral. En la mateixa compareixença, el president va reafirmar, tanmateix, la voluntat de dotar els municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona d'una entitat conjunta de govern que unifiqués les diferents entitats de serveis metropolitans tot assumint noves competències.

El futur ens metropolità centra el debat

Aquest anunci va centrar el focus del debat sobre l'organització territorial en el futur ENS METROPOLITÀ DE BARCELONA [2004:115], debat que va evidenciar, encara més, les diferències internes entre els socis de govern. Així, el conseller Carretero es va mostrar disconforme amb la possibilitat d'avançar cap a la constitució d'una entitat de govern metropolità independent a la redacció d'una llei de reforma conjunta de les administracions territorials catalanes.

La proposta de Maragall responia, però, a les iniciatives preses uns mesos abans pels alcaldes de l'àrea metropolitana de Barcelona, dels alcaldes de les ciutats més grans de l'anomenat Arc metropolità,[1] així com del president de la Diputació de Barcelona, en què varen signar uns acords de col·laboració per la constitució de dues ponències de treball. La primera d'aquestes dues ponències tindria un caràcter institucional i vetllaria pel bon desenvolupament de la futura entitat de govern metropolità

tot col·laborant en la definició de polítiques de transport, urbanisme, habitatge, infraestructures, promoció econòmica i medi ambient que evitessin greuges entre els municipis membres, més propers a la ciutat de Barcelona i aquells que, experimentant dinàmiques de caràcter plenament metropolità, en quedarien exclosos. La segona d'aquestes dues ponències, de caràcter tècnic, es va vincular a la redacció del Pla territorial parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona, amb un àmbit territorial corresponent al de la futura vegueria metropolitana, per tal de fer un seguiment dels treballs de redacció i, quan s'escaigui, elaborar les propostes pertinents.

Al llarg de la primavera de 2006, bona part dels alcaldes de l'àrea metropolitana de Barcelona, tret de Lluís Recoder, alcalde de Sant Cugat del Vallès de Convergència i Unió (CiU), van demanar reiterades vegades al Govern de la Generalitat que s'iniciessin els tràmits parlamentaris en favor de la constitució del govern metropolità, demanda subscrita, així mateix, per agents socials i econòmics aplegats entorn de l'associació Pla Estratègic Metropolità de Barcelona.

Aquesta urgència responia a la voluntat de constituir el nou govern metropolità abans de la celebració de les eleccions municipals de maig de 2007, ja que en cas contrari s'hauria d'esperar fins a la constitució dels ajuntaments resultants dels comicis locals de 2011.

Malgrat la pressió exercida, Joan Clos i Dídac Pestaña, president i vicepresident respectivament de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), van admetre durant el mes de juny que, malgrat que la voluntat del Govern de la Generalitat era ferma, no s'havia establert cap calendari per a la constitució d'un govern metropolità. Jordi Hereu, que va substituir Joan Clos al capdavant de l'Ajuntament de Barcelona i de l'AMB, va reafirmar, tanmateix, a final del mes de novembre la seva voluntat d'aconseguir una entitat pròpia de govern per als municipis metropolitans, tot defensant la maduresa del projecte en coincidència amb l'exposició "MetròpolisBarcelona. El projecte comú", organitzada per l'associació Pla Estratègic Metropolità.

Proposta de mancomunitat metropolitana a Lleida

A banda del debat metropolità de Barcelona, l'Estatut d'Autonomia de Catalunya reconeixia així mateix la possibilitat de crear entitats de govern metropolità per a les altres aglomeracions urbanes de Catalunya. En aquest sentit es va expressar, pocs dies després de l'aprovació definitiva de l'Estatut per referèndum, el regidor de planificació urbana de Lleida, Josep Maria Llop, en anunciar la proposta de crear una comunitat pròpera als quaranta municipis al voltant de la ciutat de Lleida per mancomunar serveis, sempre de comú acord, va declarar Llop, amb el Consell Comarcal del Segrià i la resta d'administracions catalanes.

L'Estatut reconeix l'especificitat d'Aran

Especial rellevància va adquirir el REGIM ESPECIAL DERA VAL D'ARAN [2005:107], que veia recollides en els articles 11 i 94 de l'Estatut les aspiracions històriques de reconeixement de la seva identitat occitana, així com la disposició d'un règim jurídic específic i d'una organització institucional pròpies, les competències de les quals hauran de ser regulades per una llei específica del Parlament de Catalunya.

La Generalitat desplega els seus serveis territorials segons el futur mapa

L'àmbit territorial de l'Alt Pirineu va ser aprofitat pel conseller Carretero per a exposar, a Arsèguel, com, malgrat el procediment estatutari i els entrebancs soferts per la reforma de la divisió territorial, el Govern de la Generalitat mostrava la seva actitud positiva envers les futures demarcacions catalanes amb el desplegament territorial dels diferents departaments, així com amb l'aprovació de figures de planificació territorial, amb especial incidència en el territori de L'ALT PIRINEU I L'ARAN [127].

Aquest mateix desplegament dels serveis de la Generalitat sobre el territori va revifar, en el cas de les comarques centrals, el tradicional conflicte lligat a la seva capitalitat, protagonitzat per les ciutats de Vic i Manresa. El fet d'haver localitzat a Manresa la seu territorial del Departament de Justícia va motivar les queixes de l'alcalde de Vic, Jacint Codina (CiU), pel fet de consumar, va declarar l'alcalde, una política de descentralització selectiva sense haver consultat la resta del territori implicat. L'alcalde de Manresa, Jordi Valls (PSC) responia per la seva banda que Vic havia d'exercir el seu dret a la reivindicació, sense implicar ni generar greuges amb altres ciutats properes. Valls justificava, així mateix, la localització a Manresa dels serveis de Justícia, entre altres pel fet d'haver acollit, en la seva comarca, una institució penitenciària.

Segueix la reivindicació d'una vegueria pròpia per al Penedès

Un dels altres arguments que ha alimentat al llarg dels darrers anys el debat sobre l'organització i la divisió territorials de Catalunya ha estat el de la proposta de VEGUERIA DEL PENEDÈS [105]. L'any 2006 va experimentar, tot i que d'una manera més mitigada, la dinàmica dels anys anteriors en què, com a resposta de la previsió del Govern de definir set àmbits de Vegueria, sense que cap no recollís la reivindicació de diversos agents polítics i socials de les comarques de l'Alt i el Baix Penedès, el Garraf i part de l'Anoia de disposar d'una vegueria pròpia, la Plataforma que duu, precisament, el nom Per una Vegueria Pròpia va continuar la seva campanya reivindicativa.

La reedició del tripartit proposa avançar en la nova organització territorial

El debat sobre l'organització i la divisió territorials de Catalunya va experimentar, doncs, l'any 2006, un procés d'estancament degut fonamentalment al lapse generat per l'aprovació i posterior entrada en vigor de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, que no es va esdevenir fins al 9 d'agost de 2006. La posterior dissolució prematura del Parlament de Catalunya i la celebració d'eleccions autonòmiques en va posposar qualsevol declaració per part dels diferents agents polítics catalans, unes declaracions que van arribar amb la reedició del tripartit en què els partits membres van mostrar el seu desig de treballar en conjunt per a definir un nou model d'organització territorial, tot complint el que es recollia a l'Estatut, sense plantejar, tanmateix, cap horitzó temporal concret.

JBL

Més informació

www.bcn2000.es
www.gencat.net/generalitat/cat/estatut
www.veguerapropia.org

1. Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú.

105 ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. VEGUERIA DEL PENEDÈS



El debat sobre la inclusió d'un àmbit propi del Penedès històric en la futura divisió territorial catalana es caracteritza, l'any 2006, per una estratègia d'adhesions municipals a la campanya impulsada per la Plataforma per una Vegueria Pròpia i per una iniciativa parlamentària a favor de la corresponent delimitació d'un àmbit funcional de planificació territorial.

Antecedents: 2004:120; 2005:106

El debat sobre ORGANITZACIÓ I LA DIVISIÓ TERRITORIAL DE CATALUNYA [104] va adoptar, l'any 2006, especial rellevància a les dues comarques del Penedès, al Garraf i a l'Anoia. L'activitat de la Plataforma per una Vegueria Pròpia, creada l'any 2005, així com una intensa activitat política orientada al desplegament d'una vegueria corresponent als territoris coneguts com el Penedès històric –de l'Arc de Berà al Pont del Diable i de la Serra d'Ancosa a la Mediterrània, segons els seus promotors– van ser els eixos principals sobre els quals es va conjugar el debat, tant d'ordre cívic, com polític i institucional.

Estratègia institucional de la Plataforma per una Vegueria Pròpia

Ja el mes de gener de 2006, la Plataforma per una Vegueria Pròpia va aprofitar una festa popular a la ciutat de Vilafranca del Penedès (Alt Penedès) per manifestar públicament el suport rebut per part de diferents forces polítiques de l'Alt Penedès, el Baix Penedès i el Garraf, a la vegada que els demanava una implicació més ferma tot portant la reivindicació pròpia de la plataforma als diferents consistoris municipals. En aquest sentit s'expressà el president de la plataforma, Fèlix Simon, en assegurar que els càrrecs electes que havien donat suport a la campanya per una vegueria pròpia, fonamentalment de Convergència i Unió (CiU), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Partit Popular (PP), iniciarien en aquell moment un moviment de "pressió" dins els respectius partits i en els ajuntaments per obtenir finalment el recolzament parlamentari necessari per a definir una nova organització territorial de Catalunya que reconegués una entitat de govern pròpia del Penedès.

Adhesions de les administracions locals

Aquest anunci es va veure efectivament acomplert en un seguit d'ajuntaments i consells comarcals, els plens dels quals van debatre i aprovar al llarg dels primers sis mesos de l'any mocions d'adhesió a la campanya per una vegueria pròpia, no només en les tres comarques sinó també en alguns municipis de l'Anoia.[1] D'aquestes adhesions, la de l'Ajuntament de Vilafranca del Penedès així com les dels consells comarcals de l'Alt Penedès i del Garraf van merèixer especial atenció per les implicacions institucionals que se'n van derivar.

Així, en tots tres casos, regidors de CiU van presentar mocions en defensa d'una vegueria pròpia que anaven acompanyades d'un paquet de mesures que vinculaven, en cas de ser aprovades, la creació de comissions paritàries ajuntament (o consell comarcal) - plataforma per al finançament i desenvolupament de les activitats pròpies d'aquesta última.

En tots els casos, els plens van resoldre positivament aquestes mocions amb el suport de CiU, ERC i PP i la negativa o abstenció del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV).

Entre les mesures adoptades arran de l'aprovació d'aquestes mocions, hi constava el finançament parcial de la plataforma per part de les administracions adherides, l'elaboració i exposició de materials de propaganda, així com el compromís de tots els càrrecs electes de no recolzar, ni a l'Ajuntament ni en altres institucions, cap mesura ni decisió favorable a un model d'organització territorial que no preveiés la vegueria del Penedès. Aquestes restriccions van aflorar, en forma de conflicte, als ajuntaments de Vilafranca i Vilanova i la Geltrú arran de la participació dels seus alcaldes en una reunió de l'anomenat Arc metropolità en què es va formular un manifest així com la creació d'una comissió de coordinació entre les ciutats més grans de l'entorn metropolità de Barcelona i els ajuntaments susceptibles de formar part d'un futur GOVERN METROPOLITÀ [2004:115].

Iniciativa parlamentària

A banda dels esdeveniments municipals, el debat sobre la vegueria del Penedès també va ser present al Parlament de Catalunya. Tot i que l'agenda de l'organització territorial va quedar, l'any 2006, supeditada primer a l'aprovació de l'ESTATUT D'AUTONOMIA DE CATALUNYA [59] i després a la convocatòria d'eleccions autonòmiques, l'activitat parlamentària sobre la matèria no va cessar. Així, CiU proposava la presentació d'una iniciativa parlamentària a favor de la constitució de la vegueria del Penedès. Aquesta iniciativa va posar de manifest diferències internes en el si d'alguns partits com el PSC i ERC, on el posicionament d'alguns càrrecs electes locals era disconforme amb la línia marcada pels òrgans directius. Finalment, i amb el suport de CiU, ERC i PP i l'abstenció de PSC i ICV, la comissió parlamentària de política territorial aprovava, el mes d'abril, la creació d'un àmbit funcional de planificació territorial per al Penedès i Garraf.

L'aprovació en ponència parlamentària de la proposta de CiU, així com les comissions paritàries ajuntaments-plataforma, van quedar en via morta amb la dissolució del Parlament i amb l'abandonament de les comissions per part dels càrrecs electes del PSC i ICV en veure limitada la seva capacitat de decisió sobre aspectes fonamentals per al futur dels seus municipis, tal com varen declarar els alcaldes de Vilafranca, Marcel Esteve, i de Vilanova, Joan Ignasi Elena.

Adhesió prudent dels municipis de l'Anoia

Més enllà de la incidència en la política municipal, la Plataforma per una Vegueria Pròpia va continuar amb la campanya de defensa dels seus postulats amb l'extensió de les seves activitats a la comarca de l'Anoia. Si bé l'adhesió de les comarques del Garraf i del Penedès van ser majoritàries, l'Anoia i el seu Consell comarcal, els seus ajuntaments i els

col·lectius cívics i socials d'Anoia varen mostrar una actitud més prudent fruit del paper articulador que pot desenvolupar la comarca en una organització territorial poc definida. Així, tal com reconeixia el mateix conseller de governació, Joan Carretero (ERC), l'Anoia, d'una banda, podria, a mitjà termini, dividir-se en dues o més comarques (Alta Segarra, Conca d'Òdena, Pla de Monserrat) i de l'altra, jugar un paper ben diferent en funció de la seva adscripció a la vegueria de la Catalunya Central, l'opció més ferma fins al moment, a la vegueria metropolitana de Barcelona, o, en el seu cas, a una vegueria del Penedès. Fruit d'aquesta incertesa es va constituir la plataforma L'Anoia decideix, que, tot i mostrar una actitud col·laboradora amb la plataforma penedesenca, se'n desmarcà tot postulant la necessitat d'un debat serè, obert i de llarg abast, on els ciutadans de la comarca poguessin preveure les diferents opcions i manifestar-se en conseqüència.

Tot i això, la Plataforma per una Vegueria Pròpia va defensar la inclusió de l'Anoia en la seva proposta argumentant la unitat demogràfica, econòmica i industrial del conjunt de les quatre comarques. Aquests arguments van ser recollits en una edició de l'Institut d'Estudis Penedesencs, presentada a Vilafranca per Sant Jordi, sota el títol *Plataforma per una Vegueria Pròpia* on es recollien treballs de diversos autors que formulaven allò que el mateix Fèlix Simon va definir com les cinc raons de ser de la vegueria: fonaments demogràfics i econòmics comuns, identitat compartida, límits naturals, història comuna i projecte polític conjunt.

Tal com succeí amb el debat general d'organització territorial de Catalunya, les eleccions autonòmiques de novembre i la proximitat dels comicis municipals van refredar el debat al voltant de la vegueria del Penedès. Tanmateix, els partits polítics favorables a la definició d'un àmbit funcional de planificació territorial per al Penedès van expressar el mes de desembre la voluntat de recuperar al llarg de 2007 la iniciativa que ja va ser aprovada l'any 2006. Pel que fa a l'àmbit municipal, totes les forces polítiques van coincidir a centrar el debat en aspectes locals i a obviar la defensa de la vegueria pròpia fins que el desplegament estatutari requeris un posicionament definitiu.

JBL

Més informació

www.veguerapropia.org

1 Els ajuntaments i consells comarcals que, fins a final de 2006, es van adherir a la campanya varen ser: Vilafranca del Penedès, Albinyana; Arboç, Banyeres del Penedès, Bellvei, Bonastre, Cabrera d'Igualada, Calafell, Capellades, Castellolt, Castellví de la Marca, Cubelles, Cunit, el Montmell, el Pla del Penedès, el Vendrell, Font-rubí, Gelida, Igualada, la Bisbal del Penedès; la Granada, la Llacuna, la Torre de Claramunt, les Cabanyes, Masquefa, Montmaneu, Llorenç del Penedès, Olèrdola, Olesa de Bonesvalls, Olivella, Piera, Pacs, Pontons, Puigdàlber, Sant Jaume dels Domenys; Sant Martí de Tous; Sant Martí Sarroca; Sant Quintí de Mediona, Sant Sadurní d'Anoia, Santa Fe del Penedès, Sitges, Subirats, Torrelavit, Vallbona d'Anoia, Veciana, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú, i Vilobí del Penedès. Consell Comarcal de l'Alt Penedès, Consell Comarcal del Baix Penedès i Consell Comarcal del Garraf.

106 PARC AEROESPACIAL I DE MOBILITAT DE CATALUNYA (VILADECANS)



El 2006 és l'any en què es dóna l'empenta definitiva a la construcció del Parc Aeroespacial i de Mobilitat de Catalunya, a Viladecans. Si el 2003 la Generalitat, l'Ajuntament i la Cambra de Comerç van signar el conveni de col·laboració per a la promoció i gestió conjunta d'aquest parc, al 2006 es crea el consorci urbanístic que permetrà desenvolupar-lo. Aquest projecte forma part d'un altre, encara més ambiciós: el Parc de Negocis de Viladecans, que pretén ser un eix econòmic de primer nivell.

El municipi de Viladecans se situa a la zona deltaica del riu Llobregat a la comarca del Baix Llobregat, molt a prop de grans infraestructures de transport com l'Aeroport de Barcelona [6] i el Port de Barcelona [154] i, a més, al costat del campus de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) on es cursa Enginyeria Tècnica Aeronàutica. Per aquests motius, Viladecans es troba en un emplaçament estratègic per a ubicar el Parc Aeroespacial i de la Mobilitat de Catalunya.

La construcció d'aquest parc empresarial forma part de les actuacions estratègiques del Programa de sòl 2005-2008 que executen el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) mitjançant l'Institut Català del Sòl (Incasol).

El principal objectiu del Parc Aeroespacial i de Mobilitat és crear un complex d'empreses industrials i de serveis relacionats amb el sector aeroespacial, aeronàutic i altres sectors afins, com ara el sector de subministrament d'equips per a aeroports i components per a diferents tipus de transports o les enginyeries vinculades al tema de la mobilitat, entre altres. El Parc Aeroespacial s'ubicarà al sector de Ca n'Alemany, situat entre l'autopista C-32 (corredor del Mediterrani) i l'estació de tren de Viladecans.

Segons la modificació del Pla general metropolità (PGM) que afecta el sector de Ca n'Alemany (aprovada definitivament el 2005), aquest Pla ocupa una superfície de 53,6 ha de les quals el 75,4% són propietat de l'Incasol. La meitat d'aquesta superfície serà destinada a ús públic i es dedicarà a zona verda, vials, aparcaments i equipaments de diferents tipus. La superfície destinada a sòl privat serà de 22,2 ha, aproximadament i 72.000 m² es destinaran a equipaments i serveis a les empreses.

El pressupost del projecte d'urbanització ascendeix a 50 MEUR i es calcula que les obres finalitzaran el 2008. Els encarregats de la construcció del parc aeorespacial són la promotora Bali, Proinosa i la Societat Privada Municipal Viladecans Mediterrània SA (VIMED).

El Parc de Negocis de Viladecans

El Parc Aeroespacial i de Mobilitat de Catalunya forma part del desenvolupament de la segona fase d'un projecte molt més ampli com és el Parc de Negocis de Viladecans. Aquest té una extensió d'1,2 milions de m² i està integrat per tres sectors urbanístics. Abraça tota la reserva de sòl del municipi en la façana de l'autopista C-32 entre Gavà i Sant Boi de Llobregat.

Durant l'any, les consultories immobiliàries com ara CB Richard Ellis, Cushman & Wakefield y EXA o Healey & Baker, entre altres, van començar a comercialitzar els terrenys. Aproximadament, els preus oscil·laven entre els 12 i els 16 €/ m² mensual.

La primera fase d'urbanització es va començar al final de l'any 2001, amb una superfície de 512.000 m². Entre els equipaments i serveis que es van planificar, cal destacar la construcció del Parc de la Marina al voltant de la riera de Sant Climent. L'acabament d'aquesta obra es preveu per a mitjan any 2007 i suposarà la zona verda més gran de la ciutat ja que tindrà una extensió de 130.000 m².

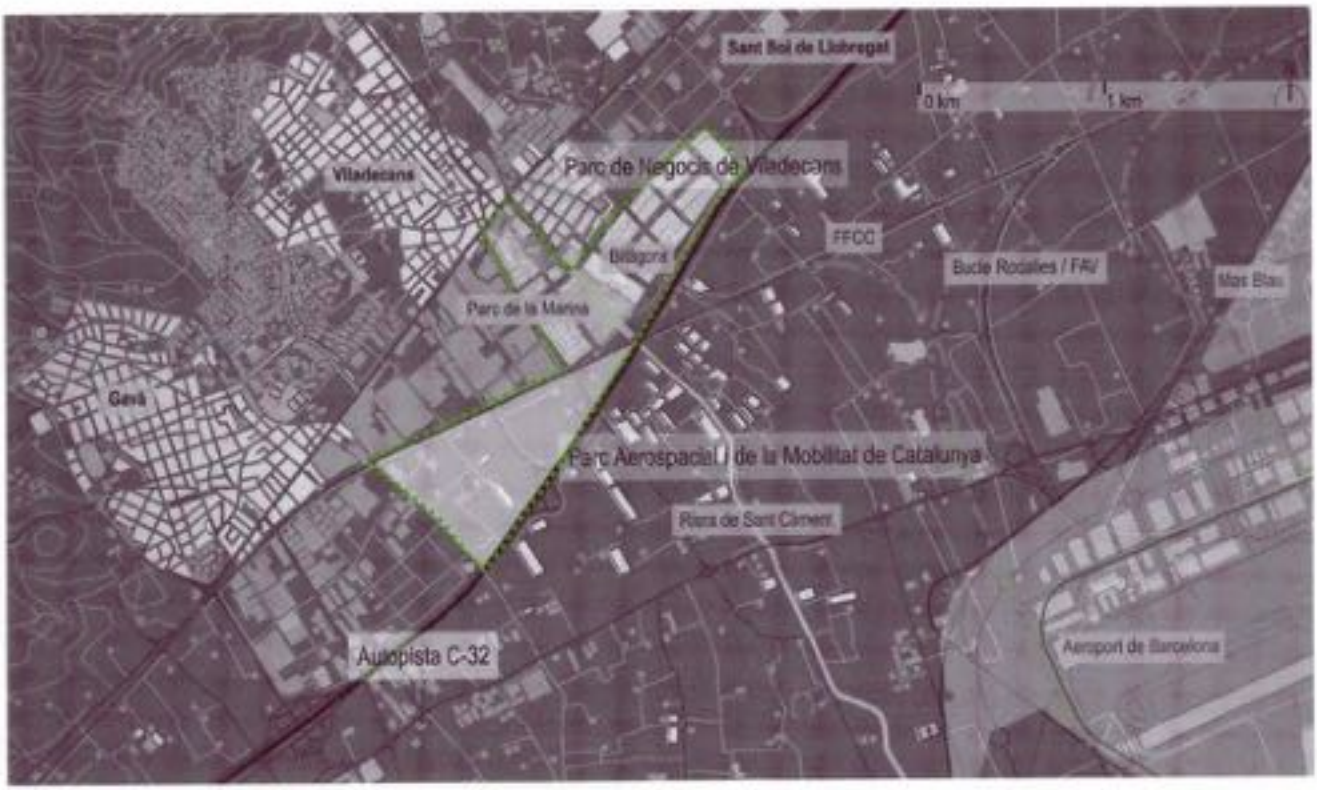
Entre aquest parc i la carretera de la Vila es preveia desenvolupar un conjunt d'espais residencials, comercials i terciaris, anomenat Parc Vilamarina. De gestionar i construir aquests 207.000 m² de superfície, se n'encarrega la promotora Sacresa. D'altra banda, també es preveia la construcció del Centre de Desenvolupament i Promoció de Noves Tecnologies Bitàgora (60.000 m²) i la construcció d'oficines (135.000 m²).

En aquest sentit, aquell any, l'empresa multinacional Arlington Securities va començar a gestionar el parc d'oficines que haurà de tenir una extensió de 98.000 m² i un cost global de 100 MEUR. La intenció era de construir oficines de lloguer amb una superfície que oscil·lés entre els 200 m² i els 11.000 m² (corresponent a la superfície de tot un edifici sencer). D'aquesta manera, es pretenia donar resposta a la demanda d'oficines amb espais amplis i polivalents que s'havia indicat que hi havia a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).

L'empresa multinacional va invertir 45 MEUR per desenvolupar la primera fase de construcció d'aquest parc d'oficines de lloguer. Es preveia que a l'octubre finalitzés el primer edifici dels quatre que formen el complex anomenat Arlington Business Park Barcelona, juntament amb una zona comercial i un aparcament amb capacitat per a cinc-centes vint places. No obstant això, en acabar l'any encara no s'havia finalitzat l'obra però es calculava que a mitjan 2007 es podria donar per acabada. La segona fase d'execució del projecte es planificarà en funció de la demanda d'espai que facin les empreses privades.

La creació del consorci

Un pas més en el desenvolupament del projecte del Parc Aeroespacial i de Mobilitat es va fer a començament d'any. Al febrer, l'Ajuntament de Viladecans va aprovar inicialment el conveni de col·laboració entre el consistori i l'Incasol per a la formació d'un consorci per al desenvolupament del Parc d'Activitats Aeroespacials i de Mobilitat. Tant els membres del govern (Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–, Iniciativa per Catalunya-Verds i Esquerra Unida i Alternativa –ICV-EUiA), com l'oposició (Esquerra Republicana de Catalunya –ERC–, Convergència i Unió –CiU– i el Partit Popular –PP–) estaven d'acord a desenvolupar aquest projecte. Al maig es tenien



preparats els estatuts del consorci urbanístic i, finalment, el 22 de setembre es va procedir a signar-los.

Entre les competències del consorci hi havia la redacció i tramitació dels instruments de planejament, gestió i projectes d'urbanització i infraestructures necessaris per al desenvolupament del parc. D'altra banda, també fixa els criteris per a la instal·lació d'activitats lligades al camp aeroespacial i es preocupa per obtenir-ne una bona viabilitat econòmica. A més a més, el consorci té previst delegar totes les facultats que li siguin possible a la societat privada municipal VIMED.

L'Ajuntament de Viladecans i la Generalitat, a través de l'Incasol, participen un 50% cadascun en el consorci. Per al bon funcionament d'aquest consorci, es va crear un consell assessor que vetllés per la promoció de l'activitat principal del consorci on s'integren les institucions públiques i privades que hi tenen relació: el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, el Departament d'Indústria i la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona. L'aportació econòmica inicial del consorci va ser de 150.000 €.

El següent pas a fer per tal de dur a terme el projecte del Parc Aeroespacial i de Mobilitat de Catalunya serà elaborar-ne el planejament urbanístic i posteriorment dur a terme les expropiacions necessàries. Es calcula que a final de 2007 es podran començar les obres d'urbanització. Tot feia preveure que el primer llogater del Parc podria ser el Centre Tecnològic per a la Indústria Aeronàutica i de l'Espai (CTAE).

RCN

Més informació

www.aj-viladecans.es
www.gencat.cat

107 PARC CIENTÍFIC I TECNOLÒGIC AGROALIMENTARI DE GARDENY (LLEIDA)



El març de 2006 l'Ajuntament de Lleida presenta l'avantprojecte del Parc Científic i Tecnològic Agroalimentari de Gardeny. L'avantprojecte preveu rehabilitar les antigues casernes militars i construir nous equipaments i immobles en un total de 7,5 ha. Més de la meitat de la inversió prové del Ministeri d'Educació i Ciència. D'altra banda, noves empreses s'integren al Parc, que preveu ser operatiu a final de 2007 i poder acabar les obres a final de 2008.

Antecedents | 2005:109

L'altiplà del Gardeny, situat a l'oest de la ciutat de Lleida, té prevista en el Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de 1999 una transformació d'usos que ha de convertir les antigues casernes militars en un parc agroalimentari pioner en la investigació i el desenvolupament tecnològic del sector. L'any 2005, el Consorci del Parc, format per l'Ajuntament de Lleida i la Universitat de Lleida (UdL), va signar els primers convenis amb empreses de noves tecnologies, com és el cas de Soluziona, que havia de crear un centre de desenvolupament tecnològic amb especial atenció en la innovació dels sistemes de reg, i que estudiava diferents projectes per incorporar nous centres d'investigació, com ara l'Institut Tecnològic del Pa. D'altra banda, el Ministeri d'Educació i Ciència li va atorgar la primera subvenció de 3 MEUR per a despeses de personal.

Se'n presenta l'avantprojecte

El 15 de març de 2006, Àngel Ros (Partit dels Socialistes de Catalunya PSC), alcalde de Lleida, va presentar l'Avantprojecte del Parc de Gardeny a la Junta de Portaveus de l'Ajuntament. L'avantprojecte preveia actuar sobre 7,5 ha de la superfície total del turó, rehabilitar 24.300 m² dels antics edificis militars i construir 28.500 m² per a equipaments. També preveia edificar dotze immobles d'ús residencial.



Foto: Marta Casas

Segons Ros, l'obra tindria una inversió de 61 MEUR en els propers dos anys. El 58% el finançaria el Ministeri d'Educació i Ciència (MEC) mitjançant un crèdit, tot i que els interessos i l'amortització anirien a càrrec del Departament d'Universitats Recerca i Societat de la Informació (DURSI). La resta se sufragaria amb inversions privades (22%), l'endeutament de les dues institucions promotores (16%), la Unió Europea (UE) mitjançant el Fons europeu de desenvolupament regional (Feder) (1%) i l'Ajuntament (3%).

L'Avantprojecte també situava les noves oficines centrals del Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca (DARP) en el complex de Gardeny. Les dependències dels serveis centrals del DARP ocuparien 2.475 m², dels quals 2.028 m² serien superfície útil. El DARP esperava rebre la llicència municipal en pocs mesos per poder començar les obres a l'estiu i tenir enllestida l'obra la primavera de 2007. Tant els responsables de la conselleria com els del Govern de la Generalitat van explicar el trasllat dels serveis centrals del DARP com una mostra del tripartit per descentralitzar i racionalitzar l'administració autonòmica.

Els grups polítics de l'oposició, Convergència i Unió (CiU) i Partit Popular (PP), van abandonar la Junta de Portaveus en considerar que havien estat menyspreats pel fet d'haver estat "els últims" a ser informats de l'Avantprojecte.

Nous convenis amb empreses

El patronat de la fundació Confederación Española de Organizaciones de Panadería (CEOPAN) va aprovar l'1 de març per unanimitat situar l'Institut Tecnològic del Pa en el Parc Científic i Tecnològic Agroalimentari de Gardeny. L'Institut, amb un pressupost de 800.000 €, havia de ser un centre de difusió tecnològica d'àmbit estatal amb una important projecció internacional, sobretot a Amèrica del Sud i a Amèrica Central. L'acord amb l'Ajuntament comportava la cessió de 900 m² del Parc per a la construcció de l'Institut.

D'altra banda, el 20 de març, el consorci del Parc va signar un acord amb la multinacional Microsoft i l'empresa IFR Group per instal·lar-hi un centre de desenvolupament tecnològic. El centre comptaria amb una inversió d'1 MEUR i generaria cent llocs de treball i vint places per a la formació de becaris universitaris de la UdL procedents de la titulació d'informàtica. Les funcions del centre serien desenvolupar eines de programari per als ajuntaments i les indústries alimentària i del transport, primer en l'àmbit europeu i més endavant en l'internacional.

Es col·loca la primera pedra

L'11 de desembre el príncep Felip de Borbó va col·locar la primera pedra del Parc. L'acte simbòlic es va considerar el punt de partida per a la rehabilitació i construcció del turó de Gardeny.

A final d'any es preveia que el Parc seria operatiu el setembre de 2007 i que estaria totalment acabat el setembre de 2008.

JJFR

Mes informació

www.pglleida.paeria.es
www.parcteclleida.es
www.consorci.paeria.es

PARC D'ATRACCIONS TIBIDABO. AMPLIACIÓ (BARCELONA) 108



L'any 2005 l'Ajuntament de Barcelona inicia un procés de remodelació del Parc d'Atraccions Tibidabo per instal·lar-hi noves atraccions, obrir-hi un gran espai públic i millorar-ne l'accessibilitat. Durant el 2006, veïns i ecologistes rebutgen aquesta ampliació per la tala d'arbres que comporta i demanen que es millori l'accés al Parc per mitjà dels transports públics. A final d'any, s'aprova inicialment el Pla especial del cim del Tibidabo.

El Parc d'Atraccions Tibidabo es localitza al Tibidabo, el cim més alt (512 m) de la serra de Collserola. Inaugurat l'any 1901, és el parc d'atraccions més antic de l'Estat espanyol i el segon més vell d'Europa. La societat anònima El Tibidabo, constituïda pel doctor Salvador Andreu i altres personalitats il·lustres de l'època, en va promoure la construcció en el marc del procés d'urbanització de la muntanya, el qual va comportar també la creació d'una nova línia de tramvia i d'un funicular –el primer de l'Estat espanyol– que hi facilitaven l'accés.



Sínia del parc d'atraccions del Tibidabo. Foto: Marta Casas

Després d'una llarga crisi econòmica i de gestió, l'Ajuntament de Barcelona va adquirir l'any 2003 el 100% de les accions del Parc i des d'aleshores l'ha gestionat a través de l'empresa municipal Barcelona de Serveis Municipals (BSM).

Durant el 2005 el consistori barceloní va elaborar un pla director per engegar un procés d'ampliació i millora del Parc. Aquest pla pretenia millorar i ampliar l'oferta d'atraccions de vertigen i d'activitats relacionades amb la pedagogia, potenciar la condició d'espai públic del parc i millorar-ne l'accessibilitat. En aquest context s'emmarcaven les propostes d'ampliació de la muntanya russa i l'obertura com a espai de lliure accés de la denominada cota 500, un espai de jardí que inclouria les atraccions històriques del Parc (l'Avió, la Talaia, el Carroussel, el Panoràmic, el Museu dels Autòmats i les Atraccionetes) i els nous espais culturals de l'Ingenium (un centre dedicat a l'enginy i la creació), l'Espai 8 (una sala polivalent amb una programació cultural pròpia) i el Dibidabo (un cinema en quatre dimensions per oferir sensacions visuals i tàctils). El cost total de la remodelació s'estimava entorn dels 50 MEUR.

Paral·lelament, es va iniciar un procés per adequar l'operació de remodelació al planejament urbanístic. En aquest sentit, el 18 de novembre de 2005, l'Ajuntament va aprovar inicialment una modificació del Pla general metropolità (PGM) corresponent al cim del Tibidabo[1]. D'altra banda, es van iniciar els treballs per a l'elaboració d'un pla especial que havia d'establir el marc de regulació dels usos en l'àmbit del Parc.

Veïns i ecologistes s'oposen a l'ampliació del Parc

L'oposició al procés d'ampliació del Parc es va començar a manifestar durant el 2006, amb la construcció de l'atracció anomenada el Pèndol. Segons un grup de veïns de la zona, les obres havien implicat la tala de més d'un centenar d'arbres, principalment alzines, roures i pins, alguns dels quals eren



Vista parcial de les muntanyes russes al parc d'atraccions del Tibidabo. Foto: Marta Casas

centenaris. Davant la possibilitat d'una eventual ampliació de les muntanyes russes i de l'aparcament, els veïns van advertir del risc que aquesta situació es tornés a repetir. També van denunciar que la proposta de l'Ajuntament d'incrementar les places d'aparcament fins a vuit-centes fomentaria l'accés al parc per mitjà de l'automòbil, quan el que calia era, a parer seu, millorar l'accés amb transport públic, tot incrementant la freqüència de pas dels autobusos i possibilitant la integració tarifària del funicular del Tibidabo.[2]

En aquest context, el mes d'octubre es va constituir l'Associació de Veïns del Cim del Tibidabo (AVCT), que va rebre el suport d'altres col·lectius ecologistes (Salvem Collserola), veïnals (Plataforma SOS Tibidabo, Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona) i professionals (Col·legi de Biòlegs). Algunes desenes de veïns i de membres d'aquests col·lectius es van manifestar tots els diumenges del mes de novembre davant l'accés principal del Parc i també el 13 de desembre a la plaça de Sant Jaume de Barcelona.

El procés de remodelació del Parc avança i se n'aprova el Pla especial

A començament d'agost es va inaugurar l'atracció el Pèndol[3] i a principi de novembre van començar les obres de reforma del funicular del Tibidabo per instal·lar-hi un nou motor, millorar-ne la sala de control i rehabilitar l'estació de la plaça del Doctor Andreu. Es preveia que aquesta millora permetria doblar la capacitat d'aquest mitjà de transport i arribar als mil cinc-cents viatgers per hora.

Pel que fa a l'adequació urbanística de la remodelació, l'1 de març es va aprovar definitivament la modificació puntual del PGM, necessària per poder aprovar el Pla especial del parc.

El regidor Carles Martí, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va presentar les línies principals del Pla especial en la sessió del 13 de desembre de la Comissió d'Urbanisme, Infraestructures i Habitatge de l'Ajuntament de Barcelona. Segons aquest pla, s'establien tres grans àmbits d'usos dins la zona de parc: espai lliure d'ús públic (28.420 m²), corresponent al passeig de la cota 500; espai de tractament i gestió com a zona forestal (24.700 m²), i espai de parc d'atraccions (26.500 m²). D'altra banda, es fixava un límit de sis-cents mil visitants anuals i de cinc-centes places d'aparcament, i es pretenia que un 60% dels visitants del parc hi accedís amb transport públic. El mateix regidor va anunciar la creació de tres comissions de seguiment per a assumptes de mobilitat, medi ambient i desenvolupament de les atraccions i de la proposta de lliure del parc.

El 22 de desembre, l'Ajuntament de Barcelona va aprovar inicialment el Pla especial urbanístic de concreció d'ús i condicions d'edificació del parc d'atraccions del Tibidabo.

Noves actuacions de millora i ampliació per al 2007

També en la sessió del 13 de desembre, la Comissió va aprovar definitivament el projecte d'urbanització corresponent a l'ampliació de la muntanya russa. En relació amb aquest projecte, l'Ajuntament havia anunciat a final de novembre que estava estudiant les possibilitats d'integració de l'atracció dins el bosc i reduir així el nombre d'arbres talats. Malgrat això, els veïns continuaven oposant-se a l'operació adduint que no era viable ni segura.

De cara als primers mesos de 2007, es preveia l'obertura al públic de la cota 500, l'acabament de les operacions de millora del funicular, la construcció d'unes noves taquilles i la implantació d'un servei d'autobús llançadora des de la plaça Kennedy fins al funicular. També s'esperava l'aprovació definitiva del Pla especial.

MSM-X3EA

Més informació

www.tibidabo.es
www.bsmsa.es/bsm_cat.htm
www.collserola.org
www.bcn.cat/urbanisme

1 Aquesta modificació permetia la consolidació, renovació i ampliació de l'equipament del parc d'atraccions, i també la determinació del seu caràcter de titularitat pública. Preveia igualment l'existència d'àmbits d'accés lliure al cim i establia les directrius bàsiques per al desenvolupament del planejament derivat.

2 El funicular de Vallvidrera, en canvi, sí que participa de la integració tarifària.

3 En el moment en què es va posar en funcionament, es tractava d'una atracció única a l'Estat espanyol, ja que permetia als visitants experimentar una caiguda al buit des de 38 m d'alçada.

PARC DE COLLSEROLA 109



El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) inclou el Parc de Collserola a la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000. Per la seva part, diversos ajuntaments dels municipis que envolten Collserola impulsen intercanvis de sòl amb propietaris que volien edificar al voltant del parc. Mentrestant, continuen els treballs de restauració del pantà de Vallvidrera amb la previsió d'enllestir-los abans de la primavera de 2007. D'altra banda, sorgeixen reaccions contràries a la construcció del vial de cornisa i es crea la Plataforma No al Vial de Cornisa.

Antecedents | 2005:110

La serra de Collserola, situada entre el pla de Barcelona i la depressió del Vallès, i envoltada pel rius Besòs i Llobregat, conté en les seves 8.470 ha una important mostra dels ambients naturals mediterranis. El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), per incrementar-ne el grau de protecció, va proposar a principi de l'any 2005 que es declarés parc natural. Tot i això, durant aquell any no es preveia que s'inclogués a la Xarxa Natura 2000, fet que va provocar les protestes d'entitats civiques i ecologistes.

Collserola a la Xarxa Natura 2000

El 18 d'abril de 2006, el DMAH va posar a informació pública la proposta d'ampliació de la XARXA NATURA 2000 [190] que incorporava la serra de Collserola amb els límits previstos al Pla d'espais d'interès natural (PEIN). El DMAH ho va justificar perquè Collserola acull importants poblacions d'espècies i hàbitats d'interès comunitari en molt bon estat de conservació i, a més, disposa d'una situació estratègica pel que fa a la connectivitat ecològica, sobretot en relació amb el sistema de la serralada Litoral.

A final de juny, la Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural (Depana) va reclamar que la declaració de Collserola com a parc natural es fes a través d'una llei, tal com s'havia fet per al CAP DE CREUS [2004:125]. L'entitat va esgrimir arguments jurídics, ja que aquest procediment donaria més garanties per limitar els usos del parc i permetria aturar projectes que podien amenaçar Collserola i que seguien vigents, com els túnels d'Horta i Central, previstos en el Pla general metropolità (PGM), o el VIAL DE LA CORNISA PALLEJÀ-MONTCADA [197], inclòs en el PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA 2006-2026 [116].

Els municipis volen preservar Collserola mitjançant acords amb els propietaris

Al llarg de l'any, diversos ajuntaments dels municipis que envolten Collserola van impulsar intercanvis de sòl amb els propietaris que tenien terrenys als voltants i que hi volien edificar a l'empara del PGM de 1976. A l'abril, l'Ajuntament de Sant Just Desvern i el Consorci del Parc de Collserola (CPC) van signar un conveni per realitzar els treballs de recuperació de 141 ha forestals de la Vall de Sant Just, entre de les quals van passar a formar part del Parc de Collserola. Aquests terrenys forestals havien passat a propietat municipal després d'un acord dels propietaris amb l'Ajuntament, a través del qual se'n traslladava el dret edificatori a l'àrea urbana del municipi i a altres municipis propers. El mes de setembre, la



Torre de Collserola. Foto: Marta Casas

Generalitat va aprovar definitivament el PLA URBANÍSTIC DE LA VALL DE SANT JUST [2005:138], que suposava una modificació puntual del PGM en l'àmbit de la Vall. La Plataforma Cívica per a la Defensa de Collserola va mostrar el seu desacord perquè l'execució d'aquest projecte afectaria el torrent, el bosc i l'entorn fluvial natural de Can Biosca, on s'havien traslladat 5.000 m² urbanitzables amb què l'Ajuntament havia de compensar els propietaris de la Vall de Sant Just.

D'altra banda, l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès i l'Entitat Municipal Descentralitzada (EMD) de Valldoreix van acordar que les 78 ha forestals de la finca Can Monmany passessin a ser de propietat municipal. A canvi, la família Gassó, fins llavors propietaris de Can Monmany, podria construir vint-i-set habitatges unifamiliars en uns altres terrenys forestals propers.

El Consorci del Parc de Collserola recupera el pantà de Vallvidrera i els seus voltants

El CPC, en col·laboració amb l'Ajuntament de Barcelona, va endegar l'agost de 2005 els treballs de restauració del pantà de Vallvidrera. Entre les actuacions realitzades destacava la rehabilitació de la caseta del vigilant, obra original d'Elies Rogent de l'any 1864, que faria de seu d'un centre d'informació del pantà. El març de 2006 el CPC va començar la recuperació d'una desena de camins per fer-hi itineraris. El CPC volia tenir acabades totes les actuacions de millora abans de la primavera de 2007.

Reaccions contràries al vial de cornisa

A principi de febrer, els veins de Molins de Rei i una desena d'entitats van crear la Plataforma No al Vial de Cornisa per exigir al Govern català que retirés la proposta de construcció del vial de la cornisa Pallejà-Montcada. La iniciativa va rebre el suport de l'Ajuntament de Molins de Rei, qui va anunciar que presentaria al·legacions als plans del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP).

JRL-X3EA

Més informació

www.parccollserola.net/
www.collserola.org/
www.xtec.es/serveis/cda

110 PARC NACIONAL D'AIGÜESTORTES I ESTANY DE SANT MAURICI



La nova proposta d'ampliació del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici elaborada pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) aixeca fortes discrepàncies entre els diversos ajuntaments que hi volen pertànyer, els uns, o en volen ser exclosos, els altres. El conflicte d'interessos fa posposar el termini de presentació de les al·legacions fins entrat el 2007.

Antecedents | 2004:122; 2005:112

El Parc Natural d'Aigüestortes té una superfície de 40.582 ha repartides entre les quatre comarques de l'Alta Ribagorça, el Pallars Sobirà, el Pallars Jussà i la Vall d'Aran i va ser declarat parc nacional mitjançant el decret del 21 d'octubre de 1955.

Des de 2004 el departament de Medi Ambient i Habitatge DMAH es planteja l'ampliació de la superfície del parc. Així, el Patronat del Parc ja havia fet una proposta d'ampliació el juliol de 2004 de 2.854,57 ha, la qual suposava un augment del 25% de la superfície. Aquell projecte disposava del suport dels municipis inclosos i de l'acord per consens parlamentari del novembre de 2004. Aquell any, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà Solsona, esperava que la UE es manifestés sobre l'afer de la inclusió de la Xarxa Natura 2000 [199] i alhora prometia que s'augmentarien els recursos financers del parc, tradicionalment ben minsos.

Últims preparatius dels actes de celebració del cinquantè aniversari i aprovació de l'ampliació

El 3 d'abril de 2006 es tancaven els actes de celebració del cinquantè aniversari del Parc amb la visita dels princeps d'Astúries, del president de la Generalitat, Pasqual Maragall Mira, del conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà i del director general per la Biodiversitat del Ministeri de Medi Ambient, José Luis Herranz Sáez, en substitució de la ministra Cristina Narbona Ruiz. Allà, Milà anunciava que els treballs d'ampliació del 25% de la superfície del Parc acordats pel Parlament per incloure nous espais d'interès natural es farien públics al juny i es durien al Congrés dels Diputats. Per a Milà l'ampliació del Parc era un exemple de l'aposta que feia la Generalitat en la xarxa d'espais naturals, juntament amb el nou Parc Natural de l'Alt Pirineu [2004:123]

Un mes més tard, el 3 de maig de 2006, es reunien a Madrid el nou conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar Albesa, i la ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, per a pactar els termes de l'ampliació.

Nova proposta d'ampliació del Parc

El 4 de juliol de 2006, Ramon Luque Porrino, director general de Medi Natural del DMAH, presentava a Boí als alcaldes dels municipis afectats i membres del Patronat del Parc, segons informava el diari *La mañana* del 5 de juliol, que es passaria de les 13.000 ha actuals a aproximadament 26.000 ha (un augment del 94%). La notícia també informava que la zona de preparc, que es proposava com a un futur parc natural, passés de les 26.000 ha actuals a 41.000, un augment del 56%, força superior doncs al que havia estat proposat des del Patronat. Tot plegat sumaria una ampliació de 67.685 ha. El Patronat del Parc i els ajuntaments tenien temps fins al setembre per a estudiar l'ampliació i presentar-hi les al·legacions.

Front comú d'alcaldes contra l'ampliació

Els alcaldes, reunits a Barruera el 20 de juliol després d'haver estat consultats, es queixaven que es provoqués un procés innecessari de desacords i al·legacions. Joan Perelada Ramon, amfitrió de la trobada i alcalde de Boí, demanava que es revoqués el projecte d'ampliació fins que no s'hagués arribat a un consens.

Entre les principals preocupacions expressades pels alcaldes, hi havia la del possible impediment de connectar l'estació d'esquí de la Vall Fosca (Estacions d'esquí i urbanitzacions de la Vall Fosca [2005:63]) amb una futura ampliació de l'estació d'esquí de Boí-Taüll (Estació d'esquí i urbanització de Boí-Taüll [2005:60]). Baltasar manifestava que no hi hauria cap problema per fer la connexió, ja que també es defensaria el desenvolupament de la zona. Ramon Luque afirmava que, tanmateix, no hi havia cap proposta d'ampliació de cap pista d'esquí que pogués connectar amb la Vall Fosca.

En suma, els alcaldes afectats per la nova ampliació mantenien que la darrera proposta d'ampliació no tenia sentit si no se'ls garantia un pla d'inversions i compensacions econòmiques, plantejament que va tenir l'oposició de la resta dels alcaldes del Patronat.

Procediment legal condicionat a l'evolució de l'Estatut de 2006

Després d'un període d'informació pública, i si encara no havia entrat en vigor el nou Estatut d'Autonomia de Catalunya [59], hauria de ser el Congrés dels Diputats l'òrgan que aprovés l'ampliació en tractar-se d'un parc nacional. En cas contrari, si a l'agost ja es podia aplicar l'Estatut de 2006, l'aprovació del Parc aniria a càrrec d'una comissió bilateral d'acord amb l'article 144, formada per representants dels governs català i espanyol. Aquest procés no afectaria la declaració de la zona perifèrica, que serà fruit d'una llei al Parlament.

L'any es tanca i continuen les al·legacions

El 22 de juliol el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Bastalsar, anunciava l'ampliació del període de presentació d'al·legacions fins al 15 d'octubre. Posteriorment, s'analitzarien totes les consideracions, valoracions i al·legacions i es plantejarien les mesures necessàries, si fos pertinent, per tal de sotmetre-les a informació pública, juntament amb la memòria justificativa del text legal de l'ampliació. En no tractar-se d'un procés administratiu formalitzat, l'any es tancava recollint encara al·legacions.

MPB

Més informació

www.mediambient.gencat.net
www.medi-ambient.net
www.feec.org/Noticies

PARC NATURAL DE LES MUNTANYES DE PRADES 111



L'octubre de 2006 el conseller de Medi Ambient i Habitatge presenta l'Avantprojecte del Parc Natural de les Muntanyes de Prades i Poblet davant dels alcaldes dels vint-i-dos municipis afectats. El projecte rep crítiques per l'oportunisme electoral de la seva presentació i també perquè no ha comptat amb la participació dels municipis de la zona a l'hora d'elaborar-lo, malgrat la promesa de l'anterior conseller. D'altra banda, la inclusió del topònim Poblet en el nom del parc genera un debat entre els municipis de les muntanyes de Prades i els més propers al paratge de Poblet.

Les muntanyes de Prades són un conjunt de serres que pertanyen a la Serralada Litoral, situada entre les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp, la Conca de Barberà, el Priorat i les Garrigues. Abracen uns 260 km² de superfície i s'hi inclouen diversos espais d'interès històric, social i natural.

Pel que fa als aspectes naturals, al Tossal de la Baldassana hi ha l'única localitat de roureda de roure reboll de les muntanyes de Prades. A més, hi ha altres superfícies forestals d'àrea reduïda, com la pineda de pi roig amb boixerola, individus aïllats de teix a les capçaleres de barrancs ombrejats o roquers. També s'hi poden poden trobar poblacions reduïdes de roure martinenc i roure de fulla petita. Pel que fa a arbustos, rarament hi ha salze de cingle a les obagues del pic de l'Àguila i en algun penyasegat entre Prades i Capafonts.

Hi destaquen, també, nombrosos punts d'interès arquitectònic i arqueològic com el monestir de Poblet, els nuclis de Siurana i Prades, les coves del cingle Blanc, d'Arboli, o l'abric del Gallicant de Cornudella de Montsant.

En l'aspecte social, a la zona de les muntanyes de Prades durant les darreres dècades s'ha produït un despoblament progressiu que ni tan sols s'ha aturat amb la millora de la xarxa viària.

Malgrat que la promesa de creació del Parc Natural de les Muntanyes de Prades es remunta a l'any 2001, quan Convergència i Unió (CiU) era al govern, i que la creació definitiva del Parc Natural de les Muntanyes de Prades figurava en les previsions del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) en començar l'any 2005, a començament de 2006 la creació del Parc encara semblava llunyana i no tenia data d'acabament prevista.

No va ser fins que es van anunciar les eleccions anticipades, a mitjan maig, que el DMAH es va imposar com a tasca prioritària el fet de declarar la zona amb la figura de Parc Natural de les Muntanyes de Prades abans del final de la legislatura. La conselleria va anunciar que aquell projecte estava molt avançat i madur, que les tramitacions havien progressat molt, i es comprometé a presentar el projecte complet abans de l'estiu.

Finca del Garber, a l'Espluga de Francolí

Durant la Diada de l'Onze de Setembre, es va inaugurar a la finca de cal Garber, a l'Espluga de Francolí (Conca de Barberà), un jardí botànic que inclota un ampli ventall d'espècies autòctones de la zona, des



Vista general de les muntanyes de Prades des de Siurana. Foto: Àlex Tarroja

del pi pinyoner, passant pel roure reboll i l'avet, i també un bé de Déu de plantes aromàtiques. La finca, d'una hectàrea de superfície i abandonada durant més de vint anys, es convertia d'aquesta manera en la porta d'entrada al futur Parc.

El consistori de l'Espluga tenia la voluntat que el Garber funcionés com un espai d'oci per als veïns de l'Espluga, sobretot per als del nucli de les Masies i, per tant, estava previst que tingués els horaris propis d'un parc públic. El projecte, a més, proposava obrir un punt d'informació per als futurs visitants del Parc.

Declaració de "Parc"

A mitjan d'octubre, i a cinc dies de l'inici de la campanya per a les eleccions catalanes, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar, va presentar l'Avantprojecte del futur Parc Natural de les Muntanyes de Prades i Poblet, que havia d etenir aproximadament 36.830 ha, davant dels alcaldes dels vint-i-dos municipis afectats i diverses entitats ecologistes.

Fonts del DMAH van assegurar que el projecte definitiu no sortiria a exposició pública fins després de la propera comesa electoral i van explicar que l'executiu català, un cop recollides les al·legacions, hauria de donar-hi el vistiplau i traslladar-ne al Parlament l'aprovació definitiva.

L'avantprojecte presentat per Baltasar preveia que el parc conservés les figures de Paratge Natural d'Interès Nacional (PNIN) de la vall del monestir de Poblet i de la reserva natural parcial del barranc de la Trinitat, ja existents. A més, es proposava la declaració de dues reserves més: la del Tossal de la Baltassana i la de l'altiplà del Motllats. Una junta rectora – administracions competents, organitzacions i sectors socials implicats–, un consell de cooperació i una unitat tècnica de gestió havien de ser els responsables de gestionar el parc.

El futur parc integra l'antic CAMPAMENT MILITAR DE CASTELLEJOS [2005:22], recollint una petició dels ajuntaments d'Arbolí, Vilaplana, Alforja i Febró, als quals pertanyen les 700 ha d'aquest deteriorat enclavament militar.

Crítiques al projecte

L'Agrupació de Municipis de les Muntanyes de Prades, formada per vuit ajuntaments ubicats al cor del territori del futur parc, formada bàsicament per municipis del Baix Camp, es van mostrar "sorpresos" davant del conseller per haver presentat el document al final de legislatura i es van queixar de "falta de diàleg de la Generalitat", malgrat que Salvador Milà, l'anterior conseller, s'havia compromès a consensuar el tema el juliol de 2004. "Nosaltres vam plantejar una proposta conjunta i encara n'esperem la resposta", va dir el portaveu de l'Agrupació, Antoni Marca.

Els alcaldes de l'Agrupació de Municipis de les Muntanyes de Prades temien que la denominació de *Poblet* provoqués desequilibris i deixés la seva zona en un segon pla. L'alcalde de Vilaplana, Tomàs Bigorra, va afirmar que "no tenim res en contra dels municipis de la zona de Poblet, però entenem que si el nom inclou *Poblet* es dirigeix el parc cap a una zona determinada". A més, segons Bigorra, tampoc no aprovaven la inclusió de Poblet "perquè ja és un espai desenvolupat".

Per contra, l'alcalde de l'Espluga de Francolí, David Rovira, creia que el nom de *Poblet* permetria ubicar millor la zona en un entorn conegut mundialment, pel fet de ser patrimoni. Segons ell, la resta dels alcaldes de la zona de Poblet –Vimbodí i Montblanc– i els responsables del PNIN compartien aquesta opinió. Per Rovira, incloure el nom de *Poblet* "no hi fa cap mal" i va assegurar que el parc "no serà més, o menys, pel nom".

Per la seva banda, el conseller Baltasar va tenir en bona consideració les reclamacions sobre el nom del futur parc i va afirmar que "són absolutament lògiques. Vam incloure la marca per donar-hi un valor afegit, però compartim plenament les inquietuds. Si no es veu bé, es tornarà a canviar la denominació sense cap problema".

Paral·lelament, el candidat de CiU al Parlament, el reusenc Carles Pellicer, va acusar Baltasar d'oportunista i va qualificar de vergonya que "a quatre dies de l'inici de la campanya electoral, vingui a presentar als pobles del Baix Camp l'Avantprojecte del futur Parc Natural de les Muntanyes de Prades".

PNIN de Poblet

El president de l'Associació d'Amics del Paratge Natural de Poblet, Manel Martínez, va declarar a mitjan octubre en un manifest el temor que el model del futur parc comportés el desmantellament de la junta rectora del PNIN de Poblet. Segons Martínez, el PNIN de Poblet "ha aconseguit els últims cinc anys, després de molt de temps oblidat, un nivell de gestió amb personal, infraestructura i pressupost que es pot considerar acceptable" i destacava la importància que l'espai disposés d'una gestió diferenciada de l'espai respecte de la resta del parc.

El 2006 va suposar l'inici de la fi d'un procés que es va iniciar el 2001 amb la promesa de creació del Parc Natural de les Muntanyes de Prades. Tot i que la presentació de l'avantprojecte no va estar lliure de crítiques per la manca de participació amb la qual havia estat elaborat el projecte, el nom que havia de tenir el futur parc i l'oportunisme de les dates, finalment el procés de creació del parc s'havia posat en marxa de manera, ara ja sí, concloent esperant-ne la seva declaració definitiva per al 2007.

JOS

Més informació

www.muntanyesdeprades.com

PARC NATURAL DELS AIGUAMOLLS DE PALS, EL MASSÍS DEL MONTGRÍ I LES ILLES MEDES 112



El projecte de Parc Natural dels Aiguamolls de Pals, el Massís del Montgrí i les Illes Medes continua en la fase de consultes i suggeriments per part d'entitats i ajuntaments. Mentrestant, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) defensa la inclusió dels arrossars, continuen els projectes de recuperació del front litoral de Pals i Torroella de Montgrí i es decideix que l'antiga depuradora de l'Estartit sigui la seu del futur Parc.

Antecedents: 2004:128; 2005:113

L'àrea costanera situada al nord-est del Baix Empordà és un dels sectors del litoral català amb més diversitat natural i es localitza en un entorn sotmès a una forta pressió urbanística vinculada al turisme. El Pla d'espais d'interès natural (PEIN), aprovat el 1992, protegia 5.000 ha al massís del Montgrí, 40 ha a les illes Medes (que també eren reserva marina) i 205 ha als aiguamolls del Baix Ter i de Pals, englobant els municipis de Torroella de Montgrí, Pals i Ullà.

L'any 2005 el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va presentar l'Avantprojecte del Parc Natural dels Aiguamolls de Pals, el Massís del Montgrí i les Illes Medes, amb una extensió de 7.378 ha, de les quals més de la meitat pertanyien al municipi de Torroella de Montgrí. S'hi incloien espais com el massís del Montgrí, les illes Medes, el front litoral de l'Escala, l'antic estany de Bellcaire, els aiguamolls del Ter Vell i de Pals, els arrossars i els antics estanys de Pals i Bosada i la platja de Pals. Després de la presentació el projecte entrava en la fase de consultes i suggeriments per part d'entitats i ajuntaments.

Es debat la inclusió dels arrossars

A principi de 2006 el director general de Medi Natural, Ramon Luque, assegurava que els arrossars es beneficiarien del fet de formar part del Parc Natural perquè podrien aconseguir ajuts de la Unió Europea (UE) en tant que activitat agroambiental, justament quan les subvencions europees destinades directament a la producció d'arròs s'estaven acabant. Luque, que va efectuar aquestes declaracions en un acte públic a Pals davant de seixanta persones de diferents sectors afectats pel futur Parc, defensava la inclusió dels arrossars per la sintonia existent entre aquesta activitat productiva tradicional i el seu interès com a àrea de biodiversitat. L'avantprojecte del Parc preveia incloure prop de 500 ha de camps d'arròs.

El president de l'Agrupació de Defensa Vegetal de l'Arròs de Pals, Josep Pericay, va demanar que la inclusió no els suposés més limitacions per al conreu de l'arròs, perquè considerava que ja hi estaven aplicant prou mesures agroambientals. Els arrossaires també reclamaven que el Parc suposés una millora del manteniment de rieres i desguassos i que el director fos algú procedent "del territori".

D'altra banda, a la reunió celebrada a Pals Ramon Luque va assegurar que la creació del Parc no implicaria el final de la cacera, la pesca ni les activitats turístiques, sinó que bàsicament seria un límit físic a la urbanització.

Projectes de recuperació del front litoral

Durant el 2006 van continuar els projectes de millora ambiental del front litoral de Pals i Torroella de Montgrí, uns espais que s'havien d'incloure al futur Parc. Així, el mes de març el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va demolir les antenes de Radio Liberty [57], situades a la platja de Pals, i va anunciar que firmaria un acord amb la Generalitat per incloure la zona al Parc Natural.

A Torroella del Montgrí se seguia executant el projecte "Recuperació de l'hàbitat d'amfibis i rèptils aquàtics als aiguamolls del Baix Ter", iniciat el 2004 i finançat al 50% pel programa LIFE de la Unió Europea, que tenia com a objectiu restaurar i recuperar l'estat ecològic de les zones humides del Baix Ter que en les darreres dècades havien sofert un procés d'atomització a causa de les activitats agrícoles i la urbanització. Així, durant el setembre de 2006, els càmpings Delfín Verde i Castell Montgrí van cedir a l'Ajuntament 31 ha, situades prop de la zona del Ter Vell, per condicionar-les amb la creació de basses en què es volia introduir novament, a partir de la primavera de 2007, la tortuga d'estany.

A més, també dins el programa LIFE, el Servei de Costes del MMA va encarregar el mes de novembre el projecte per a executar l'eliminació del passeig marítim de la Pletera, una urbanització parcialment executada durant els anys vuitanta a primera línia de mar del municipi de Torroella i que fou protegida en el Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de 2002. Al seu lloc es preveia crear una nova llacuna. L'alcalde de Torroella de Montgrí, Carles Negre (Convergència i Unió, CiU) destacava que seria la primera actuació a l'Estat espanyol de "desurbanització del litoral".

La tramitació del Parc

Durant tot l'any 2006 el projecte de Parc Natural va continuar en la fase de consultes i suggeriments al document de l'Avantprojecte per part d'entitats i ajuntaments. El mes d'abril l'alcalde de Torroella de Montgrí, Carles Negre, va reclamar que els ajuntaments tinguessin un fort pes en els òrgans de direcció del Parc i va acusar el DMAH de fer-se seu el projecte. En resposta, el director general de Medi Natural, Ramon Luque, va assegurar que mai la creació d'un parc natural no havia sigut tan participativa com en aquest cas.

El mes de setembre el DMAH va donar a conèixer que l'antiga depuradora de l'Estartit, situada prop del Ter Vell, seria la seu administrativa del futur Parc Natural. A part de l'àrea administrativa també inclouria espais per a la divulgació, exposicions i treballs d'investigació. També es preveia crear dues seus més del Parc al centre cultural Can Quintana de Torroella i a l'antiga central de l'emissora Radio Liberty de Pals, que tindrien un vessant divulgatiu i educatiu.

Un cop finalitzada la fase de consultes i suggeriments es preveia que el Govern català aprovés el projecte de llei, que es realitzés la fase d'informació pública i que finalment el Parlament de Catalunya aprovés la Llei de declaració del Parc Natural.

MJP

Més informació

www.torroella.org

113 PASSEIG MARÍTIM DE LA PLATJA LLARGA DE TARRAGONA



El Ministeri de Medi Ambient presenta el projecte de construcció del passeig marítim de la Platja Llarga de Tarragona. Les entitats ecologistes hi presenten al·legacions i la plataforma Salvem la Platja Llarga demana aturar el projecte i incloure la platja dins del futur Parc Natural del Gaià.

Antecedents: 2005:115

La Platja Llarga es troba al nord de la ciutat de Tarragona, al costat de l'Espai d'Interès Natural (EIN) Tamarit-Punta de la Mora. És una de les darreres platges naturals i un dels pocs ecosistemes que encara romanen vius a la zona.

Des de 2003, el Ministeri de Medi Ambient (MMA) hi tenia prevista la construcció d'un passeig marítim de 2,7 km, però diferents entitats ecologistes, associacions veïnals i ciutadans s'hi van oposar argumentant que la platja és un espai natural que s'ha de preservar i que l'obra provocaria l'accés de vehicles motoritzats a la zona i que hi augmentaria la pressió humana. Per aquest motiu, el desembre de 2005 es va constituir la plataforma Salvem la Platja Llarga. L'objectiu de la plataforma era aconseguir una moratòria, tot i que la tramitació urbanística del projecte estava molt avançada.

Les entitats ecologistes presenten suggeriments al Ministeri de Medi Ambient

El febrer de 2006 les entitats ecologistes van fer arribar diferents propostes i suggeriments al MMA respecte al projecte del passeig marítim de la Platja Llarga. D'una banda, l'entitat ecologista Mediterrània suggeria que els fanals fessin una llum més tènue i que es garantís la connectivitat ecològica de la tanca de fusta per al pas de la fauna. D'altra banda, Greenpeace va remetre un escrit a la ministra Cristina Narbona en contra del projecte, ja que considerava que no s'ajustava a la Llei de costes i que posava en perill l'EIN de Tamarit-Punta de la Mora. Finalment, la plataforma Salvem la Platja Llarga va demanar a la Generalitat que la platja verge s'inclogués dins del Parc Natural del Gaià, que abraçaria els espais naturals i els boscos de la conca del riu i les platges properes a la desembocadura del riu.

El PDUSC redueix el nombre d'habitatges programats a dos sectors de la Platja Llarga

El PLA DIRECTOR DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [2005:128], aprovat pel DPTOP a final de 2005, va suposar una reducció del nombre d'habitatges previstos a l'oest de la Platja Llarga de Tarragona. La planificació inicial de l'Ajuntament preveia cent noranta-un habitatges al sector la Bóta-Mas Clarà (pla parcial 27, de 12 ha) i set-cents més a Mas Rabassa (pla parcial 28, de 50 ha). Però la protecció del litoral imposada per la Generalitat només permetria que, entre els dos sectors, es construïssin cinc-centes cases en comptes de les gairebé nou-centes que hi havia programades. L'Ajuntament va acceptar aquesta reducció però va demanar al govern que se'n canviés la distribució de les zones verdes i els equipaments de manera que es concentressin entre l'N-340 i la costa.

Es presenta el projecte

El 7 d'abril de 2006, la Direcció General de Costes del MMA va presentar el projecte de construcció del passeig marítim de la Platja Llarga. Aquest projecte presentava un recorregut de 2,7 km de longitud d'ús exclusiu per a vianants i bicicletes, fet de fusta i pedra, que es construiria a 30 m del mar. L'actuació urbanística disposava d'una inversió de 6,5 MEUR. El Ministeri va assumir suggeriments plantejats per les organitzacions ecologistes Mediterrània, Defensa del Patrimoni Natural (Depana) i pel grup polític



Platja Llarga de Tarragona. Foto: Àlex Tarroja



Vista de les edificacions a la platja Llarga de Tarragona. Foto: Àlex Tarrida

Iniciativa per Catalunya Verds ICV. El projecte preveia la substitució de les palmeres per vegetació autòctona, com el tamarinde; l'escurçament d'un carril bici per preservar el territori limítrof amb l'EIN de Tamarit-Punta de la Mora; la introducció del reg per degoteig; la millora de l'enllumenat, i la permeabilitat ecològica de les tanques que separarien el càmping i altres construccions de dunes.

L'entitat ecologista Depuna va celebrar que la Direcció General de Costes acceptés totes les al·legacions que havia presentat i va manifestar que el fet d'incorporar-les comportava una sèrie de millores que permetrien garantir l'ús públic de la zona i potenciar els espais naturals. En canvi, Greenpeace va demanar la retirada del projecte per incompliment de la Llei de costes, de la d'espais naturals de la Generalitat i per incompliment de la Directiva europea sobre hàbitat. Finalment, la portaveu de la plataforma Salvem la Platja Llarga, Lola Paniagua, va declarar que no acceptaven el projecte i exigia que s'incloguès la platja al futur Parc Natural del Gaià.

A final d'any, la plataforma havia recollit sis mil cinc-centes signatures per aturar la construcció del passeig marítim, les obres del qual es preveia que començarien el 2007.

JJFR

Mes informació

www.moviments.net/platjallarga/

114 PEATGES A LA XARXA VIÀRIA



El debat sobre els peatges a la xarxa viària catalana continua present durant l'any 2006, així com les mobilitzacions ciutadanes per tal d'eliminar barreres o aconseguir importants descomptes en alguns peatges catalans. L'any s'inicia amb l'anunci de Convergència i Unió (CiU) que abandona el Grup de Treball per a la Reordenació de Peatges de Catalunya (GTRP) i finalitza amb la presentació dels pressupostos de l'Estat per a l'any 2007 a Catalunya, que doten amb 12 MEUR una partida per alliberar totalment o parcialment els peatges d'Alella, Mollet, Rubí i el túnel del Cadí.

Antecedents: 2004:132; 2005:116

El Grup de Treball per la reordenació de peatges de Catalunya (GTRP) va ser creat el febrer de 1997 pel Parlament de Catalunya amb l'objectiu de posar fi a la discriminació que provoca el fet que Catalunya concentri la major part de les vies de pagament de l'Estat. Format pel Govern català, els grups polítics catalans, les empreses concessionàries, els sindicats i les cambres de comerç, fa anys que reclama a Madrid que aporti diners per a crear un "fons de rescat" de peatges.

CiU abandona el GTRP

A començament d'any, el portaveu de Convergència i Unió (CiU) al Parlament, Felip Puig, anunciava que el seu partit deixava el GTRP. Denunciava l'augment abusiu dels peatges i l'incompliment sistemàtic per part del Govern català de promeses electorals, d'acords de govern i de pactes consensuats al Parlament de Catalunya i al Congrés dels Diputats. Es queixava també de la "paralització" que estava patint el GTRP, que no es reunia des del mes de juliol de 2005, i assegurava que els peatges s'havien apujat entre un 13 i un 14% en els dos anys de govern tripartit. Finalment CiU deixava clar que no era partidària de suprimir tots els peatges, sinó tan sols els de proximitat i mobilitat obligada.

Un mes més tard, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–), reclamava a CiU que tornés al GTRP, expressant la voluntat del Govern de recompondre la unitat i arribar a acords que permetessin avançar. També ho feia Salvador Alemany, conseller delegat d'Abertis, la primera concessionària del país.

Continuen les mobilitzacions ciutadanes als peatges catalans

Arreu del territori català se seguien alçant veus per tal d'alliberar peatges. Algunes reivindicacions eren noves però la gran majoria ja feia anys que estaven a l'ordre del dia del GTRP.

El Consell Comarcal del Maresme, amb el suport de tots els grups polítics, aprovava una moció en la qual reclamava al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i a la concessionària de l'autopista ACESA l'aplicació del descompte d'un 100% de la tarifa dels peatges de la C-32 compresos entre Alella i Palafolls per als usuaris empadronats als municipis de la comarca. El veins d'Alella se seguien manifestant per demanar la gratuïtat de l'accés a l'autopista des del municipi.

A la Seu d'Urgell continuaven les reivindicacions per tal que el peatge del Túnel del Cadí passés a ser gratuït per als residents de l'Alt Urgell, el Berguedà i la Cerdanya durant els dies laborables. A començament d'any, el ple de l'Ajuntament de la Seu d'Urgell aprovava per unanimitat la proposta del grup municipal de CiU que instava el Govern català a adoptar les mesures pertinents per tal que es fessin realitat les reivindicacions abans esmentades. Aquesta proposta s'inscrivia en la línia de descomptes fetes per l'anterior Govern el 1999 quan bonificà els residents amb un 50% de descompte en el preu del peatge.

A final de febrer, l'Ajuntament de Mollet del Vallès celebrava l'acord assolit entre el Ministeri de Foment (MIFO) i ACESA, per tal que l'autopista C-33 fos totalment gratuïta per a tots els ciutadans que n'utilitzessin l'entrada o la sortida per la ciutat de Mollet, si bé hi havia l'excepció que caldria utilitzar el teletac de Mollet, diferent de tota la resta.

El senador d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) per Tarragona, Lluís Aragonès, a mitjan maig defensava novament al Senat la moció sobre la gratuïtat del peatge de l'AP-7 entre Cambrils i Salou mentre duressin les obres de construcció i millo-



Vista aèria del peatge al Vendrell de l'AP 7. Foto: Kris Scheerlinck

ra de la carretera N-340 per tal d'evitar problemes de trànsit i millorar-ne la seguretat, especialment a l'estiu. A començament de juny, el Govern encara no havia començat l'estudi per tal de donar resposta a la moció presentada.

A final d'any, el president del Consell Comarcal de l'Alt Penedès demanava als quatre representants dels grups parlamentaris catalans que negociaven a Madrid el pressupost general de l'Estat la seva implicació per aconseguir la gratuïtat de l'autopista AP-7 a Martorell, com a mínim per als ciutadans de l'Alt Penedès.

La Generalitat espera el "fons de rescat" de l'Estat per a alliberar peatges

A mitjan mes de març, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, insistia a dir que el Govern defensava la supressió o el descompte rellevant en algunes barreres, però que també era possible la creació de nous peatges, i deixava la porta oberta a l'aplicació de "peatges sectorials", per exemple, per als vehicles pesants. També recordava que el Govern esperava els diners de l'Estat per a crear un fons econòmic que permetés suprimir o aplicar descomptes en algunes barreres on no hi havia alternativa de desplaçament. Aquest acord es va aprovar al Congrés dels Diputats després que el Parlament el ratifiqués per unanimitat el 2004.

Segons Manel Nadal, secretari de Mobilitat, s'estaven aportant 40 MEUR a l'any, amb el 6% d'increment anual, per tal de finançar els descomptes que s'aplicaven en aquell moment, i no s'incrementaria aquella quantitat fins que el Govern de l'Estat aportés els diners del fons de rescat, que estava pendent de la negociació de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya [59].

A mitjan any, per petició de CiU i ERC, la comissió parlamentària que estudia l'equilibri del sistema de peatges a Catalunya feia una avaluació del cost que representaria ampliar els descomptes a sis peatges de Catalunya (túnel del Cadí, Mollet, accés a Mollet, accés a Martorell, tram entre Montgat i Mataró i les Fonts a Rubí); el resultat de l'estudi indicava que eren necessaris 3.522 MEUR a pagar durant els vint anys següents. L'alt cost i la poca predisposició de l'Estat a contribuir al rescat feia que en aquells moments el Govern veiés molt difícil tant els rescats totals com els descomptes. Manel Nadal considerava que era necessària una alternativa i apuntava al pla d'autovies com la millor solució d'aquell moment.

Altrament, el GTRP proposava de nou els descomptes en alguns peatges a les hores vall



Primer pla d'un peatge. Foto: Marta Casas

(de menys afluència de viatgers) durant les grans operacions de sortida. Tot i que l'experiència havia fracassat l'any abans, el Govern català apostava per mantenir-la i intentar crear aquest hàbit.

L'Estat destina 12 MEUR per recuperar peatges a Catalunya

A final de setembre es feien públics els pressupostos de l'Estat per a l'any següent. La inversió que es faria a Catalunya incloïa una partida per a abaratir els peatges d'Alella, Mollet, Rubí i el túnel del Cadí. Es destinarien, doncs, a aquest fi 12 MEUR dels 3.445 que gastaria el Govern de l'Estat en infraestructures. A Mollet (C-33) tan sols es pagaria els diumenges. A la barrera d'Alella (Maresme) de la C-32 s'implantaria una bonificació del 100% per als usuaris habituals, amb un mínim de vuit viatges al mes de dilluns a divendres no festius. Al túnel del Cadí s'augmentaria la bonificació al 100% per als usuaris residents a les tres comarques limítrofes: Berguedà, Cerdanya i Alt Urgell. Al peatge de la C-16 de les Fonts, a Rubí (Vallès Occidental), es bonificaria amb el 100% tots els vehicles.

Les reaccions de la publicació dels nous pressupostos de l'Estat no es van fer esperar. El Consell Comarcal del Maresme demanava l'extensió del rescat del peatge de la C-32 a Alella a tots els residents i a la resta de peatges de la comarca. Els alcaldes de l'Alt Penedès reclamaven, per la seva banda, la gratuïtat total del peatge de Martorell de l'AP-7 per als veïns de la comarca, deixant clar que l'autopista era l'única via ràpida que creuava la comarca, i el Consell Comarcal del Baix Penedès demanava que l'autopista AP-7 (de Comarruga a Martorell) i la carretera C-32 (de Vilanova a Martorell) esdevinguessin lliures de peatges.

A final d'any, amb la presentació dels nous pressupostos de l'Estat, tornava a sortir el dilema de si el model de pagament era el model d'autopistes que havia de seguir Catalunya els anys següents. Fent cas de les propostes de la majoria de programes electorals dels partits, el model de peatge hauria de contribuir a la mobilitat sostenible i a penalitzar el vehicle privat sempre que hi hagués una alternativa eficient de transport públic.

Com a alternativa als peatges, tots els grups menys Iniciativa per Catalunya-Verds estaven d'acord amb les propostes de la societat civil de millorar la xarxa d'autovies, de desdoblar les carreteres més col·lapsades (eix Transversal [27] o eix del Llobregat [21]) i de crear-ne de noves (autovia del marge esquerre del Besòs o la d'Igualada-Manresa).

S'acabava l'any amb l'acusació de CiU contra el govern tripartit d'incomplir els seus compromisos quan aquest va incrementar les tarifes dels peatges que s'aplicarien el 2007 una mitjana d'un 3,28% per als que depenien de la Generalitat i una mitjana d'un 3,68% per als de les autopistes que eren titularitat de l'Estat, uns augments anuals, en tots dos casos, per sobre de l'IPC.

115 PLA D'INFRAESTRUCTURES AEROPORTUÀRIES



Dos anys després de desestimar el Pla d'aeroports elaborat per l'anterior govern de Convergència i Unió (CiU), el Govern de la Generalitat inicia els treballs per a elaborar el nou Pla d'infraestructures aeroportuàries, que descarta construir cinc dels dotze nous aeroports projectats per CiU. La previsió de l'aeroport d'Alguaire, a Lleida, és la gran novetat d'aquest nou Pla d'infraestructures aeroportuàries, així com el plantejament d'un nou aeroport al Bages, que desperta un fort rebuig a la comarca. El Pla segueix en procés d'elaboració a final d'any.

La infraestructura aeroportuària catalana es recolza en una xarxa de quaranta-sis instal·lacions: tres grans aeroports internacionals (Barcelona [6], Girona-Costa Brava [7] i Reus [10]), vuit aeròdroms d'aviació general i esportiva i un conjunt de trenta-vuit camps de vols d'aeronaus d'estructura ultralleugera i pistes forestals.

La Llei 19/2000, de 29 de desembre, d'aeroports de Catalunya, promulgada pel govern de Convergència i Unió (CiU), es va elaborar per a regular i potenciar l'aviació comercial, privada i esportiva en l'àmbit català. Aquesta llei creava, en el seu capítol II, la figura del Pla d'aeroports de Catalunya com a instrument d'ordenació territorial, amb rang de pla territorial sectorial.

Aquest pla, aprovat l'any 2003, preveia possibles emplaçaments de noves instal·lacions aeroportuàries al país, d'acord amb la demanda i les necessitats de cada àmbit territorial. Així, preveia duplicar el nombre d'aeroports i aeròdroms de Catalunya (fins a vint-i-tres instal·lacions), fet que implicava la construcció de dotze pistes noves. CiU projectava també construir un aeroport complementari de Barcelona i Sabadell [5], reobrir l'Aeroport de la Seu d'Urgell [8], tancat des de 1984, i reconvertir el d'Alfés en el gran aeroport regional de Lleida.

Aquest document, però, mai no es va arribar a aplicar ja que el tripartit format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV)-Esquerra Unida i Alternativa (EUiA) va decidir revisar-lo poc després d'entrar en el govern l'any 2003. Segons Manel Nadal, secretari de mobilitat de Política Territorial, el Pla previst per CiU era un pla faraònic que plantejava una xarxa molt extensa però irrealitzable per l'impacte que comportava sobre el territori i la falta de recursos econòmics.

El pla del tripartit

El nou pla va estar en procés d'elaboració durant tot l'any 2006. No obstant això, el mes de març el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, en va avançar les principals novetats. D'entrada, es descartaven definitivament cinc dels dotze nous aeroports que estaven previstos en el primer pla (Osona, la Selva-Maresme, Baix Empordà, Isona i l'aeroport del pla de Martis, al Pla de l'Estany, en una zona que hauria de formar part del futur Parc Natural de l'Estany de Banyoles [2004:124]), però en canvi se'n proposaven alguns de nous. Les propostes més importants eren el nou aeroport d'Alguaire [9], a Lleida, després de descartar l'ampliació d'Alfés, i un altre al Bages [2005:9], que es va proposar al municipi de Fonollosa.

Les línies generals del nou pla apostaven per cinc grans aeroports comercials –Barcelona, Girona i Reus com a internacionals i la Seu d'Urgell i Alguaire (Lleida) com a regionals– i per dues noves instal·lacions d'aviació general i esportiva al Bages i les Terres de l'Ebre que a la llarga tindrien també categoria regional. El nou pla també preveia la transformació de camps d'ultralleugers com els de Prat de Moià, Roquetes i Viladomat/Ordis en aeroports generals i esportius. Així, tot i la reducció prevista, segons Nadal, hi hauria més aeroports dels que preveia fer CiU.

El nou pla, basat en una xarxa piramidal, també hauria de servir, segons Nadal, per a definir un nou model de gestió. En aquest sentit, Nadal precisava que un altre dels inconvenients del projecte convergent era que no plantejava cap model d'explotació.

Millora dels aeroports existents

A banda dels de nova creació, el Pla d'aeroports del tripartit preveia la millora d'alguns dels aeroports ja existents, com el d'Igualada-Òdena, en què s'invertirien 6 MEUR per reconvertir-lo en un aeroport esportiu, cosa que significaria ampliar la pista i fer edificis i accessos nous en un nou parc d'activitats aeronàutiques. Precisament, el mes de maig l'Ajuntament d'Òdena va aprovar per unanimitat el Pla director de l'aeròdrom.

El pla també projectava l'ampliació de la pista de Calaf-Sallavinera de 800 a 1.000 m, per poder-hi fer les pràctiques de les escoles de vol de Sabadell, i la millora de l'aeròdrom de la Cerdanya, situat entre els termes municipals de Das i Fontanals de Cerdanya, amb una inversió d'1,2 MEUR per a remodelar edificis i accessos. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar el mes de juny el Pla director de l'aeròdrom de la Cerdanya, i va proposar crear un consorci per a la seva gestió format per la Generalitat i el Consell Comarcal de la Cerdanya.

L'alosa de Dupont, salvada?

Pel que fa a l'aeròdrom d'Alfés, un aeroport esportiu i d'emergències que CiU pensava reconvertir en un gran aeroport regional, el tripartit preveia únicament arranjar-ne la pista i tancar les instal·lacions, ja que l'ampliació de l'aeroport es considerava incompatible amb la protecció de l'alosa de Dupont (*Chersophilus duponti*), un ocell amenaçat d'extinció al paratge conegut com la timoneda d'Alfés. La protecció d'aquesta espècie va enfrontar durant més d'una dècada els ecologistes amb els partidaris de construir l'aeroport de Lleida en aquest municipi, i finalment va obligar la Generalitat a traslladar la infraestructura a Alguaire. Curiosament, el mes de novembre el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va confirmar, en una resposta parlamentària a ICV, que s'havia comprovat la desaparició de l'alosa de Dupont de la recentment declarada Zona d'especial protecció d'aus (ZEPA), que forma part de la Xarxa Natura 2000 [199]. El delegat de Medi Ambient a Lleida, Joan Farré (ICV), va justificar la desaparició de l'ocell al fet



Aeròdrom d'Alfés. Foto: Àlex Tarroja

que, fins al 2004, no s'hagués fet res per preservar l'alosa.

Reacció al Bages pel nou aeroport

El nou pla preveia la instal·lació d'un aeroport corporatiu, per a jets privats, missatgeria i aviació esportiva al municipi de Fonollosa, al Bages, que actuaria com a aeroport de la Catalunya central. El cost de la seva construcció seria d'uns 67 MEUR, i estaria dotat d'una pista única de 1.500 m de longitud. Segons un estudi informatiu de la Direcció General d'Aviació Civil, la pista podria ampliar-se fins a 2.500 m, de manera que el complex ocuparia una superfície d'unes 300 ha.

Diversos ajuntaments del Bages, començant pel mateix consistori de Fonollosa, van aprovar mocions en contra de l'aeroport. L'alcalde de Manresa, el socialista Jordi Valls, va qüestionar la necessitat de l'equipament, perquè considerava que comportaria més perjudicis que beneficis a la comarca. Per la seva banda, Ezequiel Martínez (PSC), alcalde de Sant Joan de Vilatorrada, també es va mostrar contrari al projecte.

Des de l'àmbit ciutadà també va sorgir una campanya, impulsada pel Grup de Defensa Rural (GDER), que va començar a recollir signatures per a frenar el projecte. Segons una portaveu del GDER, Mònica Martínez, la construcció del complex aeroportuari afectaria directament un bon nombre de masos agrícoles del terme de Fonollosa, provocaria un fort impacte acústic sobre el nucli de Fals i caldria un excessiu moviment de terres.

Com a reacció al rebuig despertat per la proposta, Joaquim Nadal va replicar que l'emplaçament definitiu de l'aeroport no es decidiria fins a l'any 2008, i que la realització dels estudis informatius no pressuposaven cap emplaçament.

Crítiques de CiU

Josep Rull, diputat de CiU al Parlament de Catalunya va criticar el tripartit per "congelar" un pla que estava pactat i negociat amb el sector sense oferir cap alternativa. Rull criticava que el govern hagués substituït el pla de CiU per una dinàmica de descoordinació i una tendència a la imposició arbitrària d'aeroports, posant per exemple la polèmica ocasionada al Bages i l'accident que va tenir lloc a l'aeròdrom de Sabadell a final de 2005, i considerava que Catalunya havia perdut dos anys en matèria aeroportuària i dubtava que el pla s'aprovés durant la legislatura 2003-2007.

Amb tot, l'any finalitzava amb el pla en procés d'elaboració, i amb la previsió que la seva aprovació inicial tingués lloc al llarg de 2007.

XSR-X3EA

Més informació

www.aeroport.tk
www.gencat.net/mediamb/info_plans/280907_pis_catalunya/inf_amb.pdf

116 PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA



L'any 2006 el Govern de la Generalitat aprova el Pla d'infraestuctures de transport de Catalunya. Aquest Pla ha de guiar les actuacions sectorials en aquestes tres matèries fins a l'any 2026. El text definitiu del PITC incorpora algunes propostes de les al·legacions presentades durant el termini d'exposició pública. Malgrat les negociacions polítiques, el PITC només s'aprova amb els vots dels consellers d'un dels partits que formen la coalició del Govern, els del Partit dels Socialistes de Catalunya. El setembre del mateix any, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques signa un conveni amb el Ministeri de Foment on s'acorda el finançament de part de les actuacions de la xarxa ferroviària previstes en el document aprovat pel Govern català i en el Pla estratègic d'infraestructures del transport del Govern de l'Estat.

Antecedents: 2005:121

L'any 2005, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va presentar el Pla d'infraestructures i transport de Catalunya (PITC) per al període 2006-2026. Com a figura de planejament, el PITC era un pla territorial sectorial que integrava les futures actuacions d'infraestructures viàries i ferroviàries en un únic document de planificació.

Per tal d'afavorir els futurs desplaçaments de mercaderies i viatgers per ferrocarril, el PITC estimava la necessitat d'ampliar la capacitat de determinats corredors ferroviaris o d'obrir-ne de nous alhora que preveia augmentar selectivament la capacitat d'algunes vies de la xarxa viària per assegurar la fluïdesa de la circulació rodada. Per això, la distribució pressupostària preveia que el 68% de les inversions es destinessin a actuacions de la xarxa ferroviària i de transport públic, mentre que el 32% restant hauria de cobrir les despeses de les actuacions de la xarxa de carreteres.

Per a l'horitzó 2026, les actuacions a la xarxa ferroviària haurien de suposar la construcció de 800 km de noves línies d'alta velocitat; 300 km de noves línies convencionals i millores a 576 km de les línies existents. Per trencar la radialitat del traçat ferroviari, el PITC preveia dos corredors d'escala territorial diferent: el FERROCARRIL ORBITAL ENTRE VILANOVA I LA GELTRÚ I MATARÓ [73] i EL FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [74]. Si bé el transport ferroviari era l'aposta del PITC, l'any 2005 el finançament només estava assegurat per al tren d'alta velocitat, a càrrec del Ministeri de Foment (MIFO).

En relació amb la xarxa viària, el PITC preveia la construcció de 1.500 km de noves autovies i el condicionament i millora de 1.300 km de les carreteres de la xarxa viària bàsica. En aquest cas, el finançament de la inversió de les actuacions viàries del PITC va quedar garantit l'octubre de 2005 amb la signatura d'un conveni entre el DPTOP i el MIFO. L'import de les actuacions, més de 7.000 MEUR, seria assumit a parts pràcticament iguals per les dues administracions signants i cobriria la meitat de les actuacions detallades al PITC.

El PITC el 2006: tramitació, canvis i aprovació

El període d'informació pública del PITC es va tancar el mes d'abril de 2006. El DPTOP va rebre un total de cent setanta escrits d'al·legacions, la major part dels quals eren d'ajuntaments. Des de l'abril fins al juliol, el DPTOP va analitzar les al·legacions rebudes per valorar quines es podien incorporar al PITC.

Els canvis que es van introduir per a l'aprovació definitiva, fruit de les al·legacions, es poden resumir en els punts següents:

La introducció d'un capítol dedicat a les plataformes logístiques i terminals ferroviàries, tal com demanava el Decret 362/2006, de les directrius nacionals de Mobilitat. Aquest conjunt d'infraestructures d'iniciativa pública es considerava estratègic per al funcionament del sistema logístic, es desenvoluparia per plans especials i s'edificarien en sòls de titularitat pública. Cal destacar els projectes de les terminals ferroviàries del PORT DE BARCELONA [154] i la Llagosta, la plataforma logística del Penedès, entre Banyeres del Penedès i l'Arboç, la plataforma intermodal ferroviària del Far de l'Empordà o el segon centre intermodal de mercaderies de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), entre altres.

La incorporació a l'apartat ferroviari del metro del delta del Llobregat i dels projectes de tren-tramvia a Tarragona, Girona, Costa Brava, Lleida i Bages, entre altres.

La incorporació de CAUTOVIA A-27, MONTBLANC A LLEIDA [15] i el desdoblament de CN-260 ENTRE FIGUERES I LLANÇÀ [29] a l'apartat de la xarxa viària.

L'increment de la inversió amb més de 7.000 MEUR que es destinarien majoritàriament a noves actuacions ferroviàries i de transport públic. En total, una inversió de 44.800 MEUR en actuacions d'infraestructures fins al 2026.

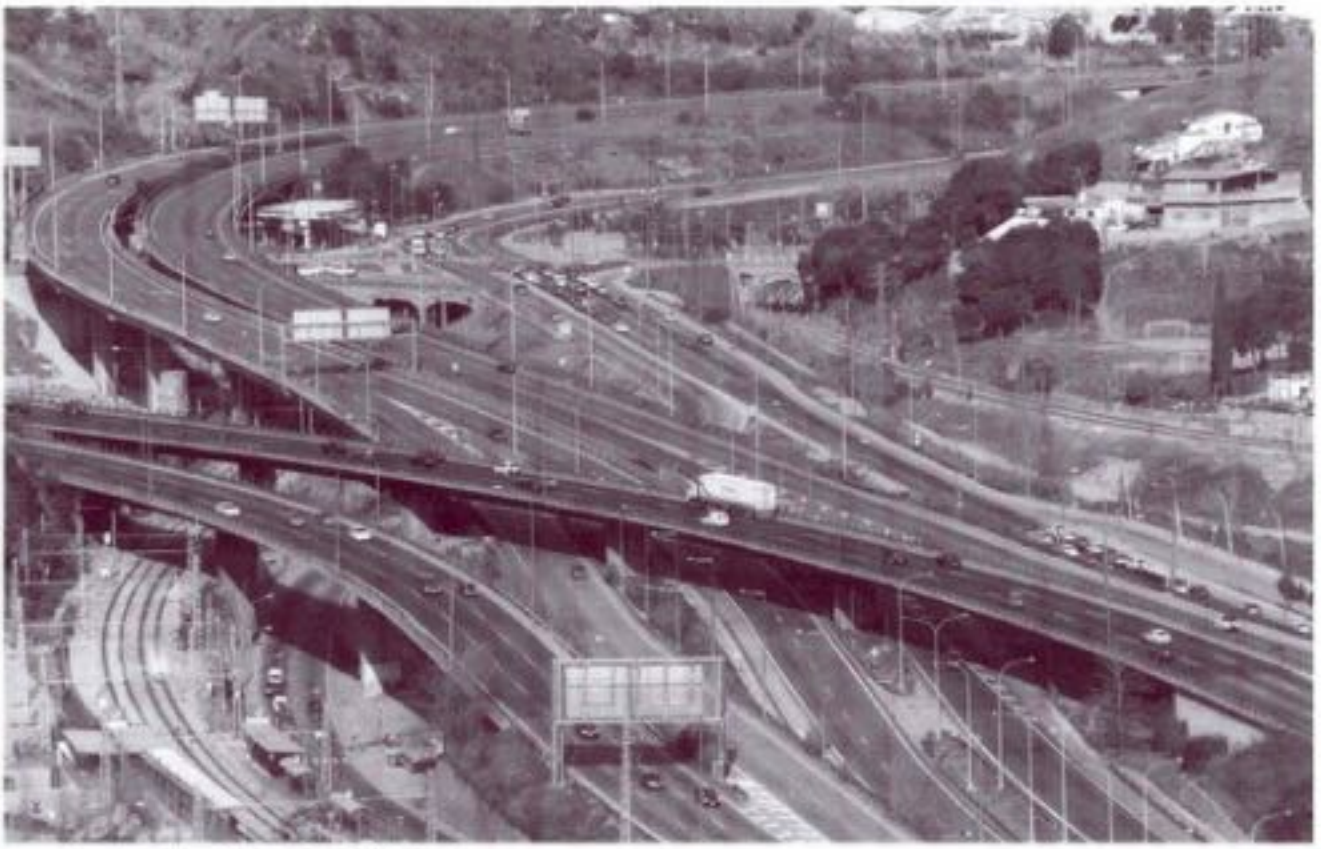
La incorporació d'un capítol de transport públic que preveia nous carrils bus, sistemes de rodalies al voltant de les principals regions metropolitanes i l'impuls del transport públic a les principals àrees urbanes.

L'adaptació del document a les DIRECTRIUS NACIONALS DE MOBILITAT [52], amb una memòria ambiental, un pla de xarxa ciclista bàsica, un capítol de seguretat viària i de recerca i innovació, a més del capítol sobre logístiques.

El 25 de juliol, el Consell Executiu va aprovar definitivament el PITC per a les infraestructures terrestres: xarxa viària, ferroviària i logística que, juntament amb el PLA D'INFRAESTRUCTURES AEROPORTUÀRIES [115] i el Pla de ports de Catalunya, integrarà el Pla d'infraestructures de Catalunya.

Després de la seva aprovació, l'organització ecologista DEPANA (Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural) va sol·licitar a la Unió europea l'obertura d'un expedient sancionador contra el Govern, ja que a parer seu el PITC no acomplia la Directiva 2001/42, relativa a la necessitat d'avaluar els IMPACTES AMBIENTALS DELS PLANS I PROGRAMES [2005:90], i que demana l'avaluació dels danys ecològics que es deriven de l'execució de plans i programes.

Aquesta actuació resumia el malestar de diferents entitats ecologistes de Catalunya que, al llarg del procés d'informació institucional, havien presentat al·legacions per tal d'aconseguir que el PITC donés prioritat al transport públic, en especial l'autobús; invertís majoritàriament en la xarxa ferroviària de Rodalies en comptes d'en la d'altes prestacions, i desenvolupés els estudis ambientals que mancaven. Malgrat aquests arguments, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim



Superposició d'infraestructures a Montcada i Reixac. Foto: Àlex Tarroja

Nadal i Farreras, (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) va fer pública la voluntat del seu Departament de continuar amb la tramitació del Pla i va defensar la distribució de les inversions en ferrocarril.

L'Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP) també va fer públic el seu malestar davant d'un pla en què els estudis de mobilitat eren absents. A més van criticar la proposta de Eix Transversal Ferroviari [74], que voldrien com a corredor convencional, i apostaven per reforçar la xarxa de transport públic amb autobús, mitjà de transport que considetaven molt més flexible i barat que el tren.

Entre els que es van mostrat favorables a les propostes del PITC cal destacar el Cercle d'Economia, organització empresarial presidida per José Manuel Lara Bosch. Lara va dir que la diagnosi sobre infraestructures que havia fet la seva organització coincidia amb les propostes del PITC i que demanava al conseller Nadal que el govern de l'Estat i la Generalitat trobessin un sistema per acomplir els compromisos inversors anuals.

El Govern aprova en solitari el nou PITC

L'aprovació del PITC només va comptar amb el suport dels consellers del PSC. Els representants dels altres socis de Govern, els dos consellers d'Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV, Joan Saura i Laporta i Francesc Baltasar i Albesa, hi van votar en contra.

Cal dir, però, que Joan Boada i Masoliver, portaveu del grup parlamentari d'ICV, va negociar amb diferents càrrecs del DPTOP perquè el PITC incorporés alguns canvis que afavorissin el vot afirmatiu de la seva coalició política, però el fet que el candidat a la presidència de la Generalitat pel PSC José Montilla Aguilera reafirmés la necessitat innegociable de construir el Quart Cinturó [18] va servir de motiu perquè ICV hi votés en contra.

El líder de Convergència i Unió (CiU), Artur Mas i Gavarró, va comentar que aquesta aprovació minoritària donava poca autoritat al PITC mentre que el president d' Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Josep Lluís Carod-Rovira, va lamentar la manca de consens.

El conveni pel finançament dels projectes ferroviaris

El setembre de 2006, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va signar un conveni amb el MIFO on s'establia el calendari en matèria d'inversions ferroviàries fins al 2012. En el conveni es relacionaven les actuacions que ambdues administracions havien acordat prioritzar del PITC i del Pla estratègic d'infraestructures i transport, PEIT [2005:129], aprovat el juliol de 2005 pel Ministeri.

Les dues administracions es comprometien a invertir més de 3.500 MEUR a la xarxa de Rodalies i de Regionals, d'on calia destacar la nova línia entre Cornellà de Llobregat i Castelldefels, el desdoblament de la línia entre Barcelona i Vic [61] o bé el perllongament de la línia del Vallès [70] dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC); prop de 2.700 MEUR es destinarien a les línies d'alta velocitat entre Lleida i la frontera francesa i a la connexió del Corredor Mediterrani [71] amb la d'alta velocitat i més de 5.000 MEUR a la millora i ampliació de la xarxa de metro.

El protocol presentat s'havia d'afegir al que ja van subscriure ambdues administracions sobre actuacions a la xarxa viària l'octubre de 2005.

ESR

Més informació

www.gencat.net/ptop

MERAVELLES DEL PITC

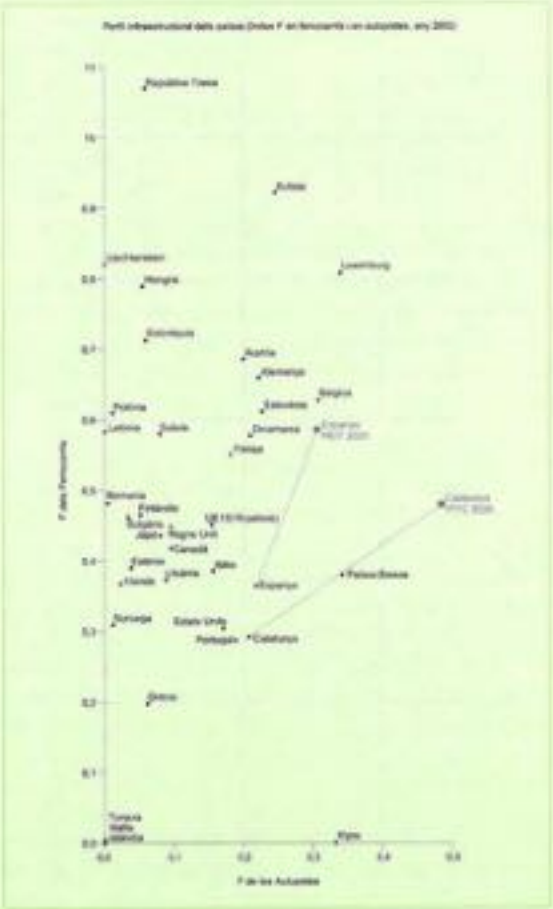
Manel Larrosa
Arquitecte

El Pla d'Infrastructures de Transport de Catalunya (PITC) hauria ser una gran ocasió per traçar la Catalunya del futur. De fet, és de primera importància ja que aquest és el gran instrument per a dotar el sistema de ciutats d'un conjunt de xarxes de mobilitat que ens facin ser en els propers vint anys, com Suïssa o Holanda, per exemple, o com els Estat Units, en una altre extrem de comparació.

Es parla que és una Pla amb prioritat ferroviària i és cert des del punt de vista de les inversions, ja que superen les autovies, però també cal dir que tota nova línia és d'alta velocitat i que qui més hi inverteix serà el Ministeri de Foment, ja que la Generalitat vol fer, sobretot, autovies (1.500 nous quilòmetres !).

Si mireu el gràfic adjunt veureu on ens situem en el món. El gràfic ens situa respecte d'altres països molt clarament. Es veu com la component vertical, de Ferrocarril, és més important que la component horitzontal, d'Autovies i Autopistes, és a dir que la majoria dels països es situen en una diagonal que puja molt ràpida. La nostra situació de partida és clara, molt esbiaixats cap a una elevada dotació de Xarxa Bàsica Vial i molt poc dotats en Ferrocarrils. Les opcions serien, doncs, prou clares: acostar-se als països més centre europeus. Tampoc no és que ells estiguin en una posició òptima en termes de sostenibilitat, però sí que és cert que estan en millor situació en termes de dotació de transport col·lectiu, i a que això és un bon camí. Però, meravelles del PICT, l'execució del Pla suposarà que superarem tots els països del món, Estats Units inclosos, en termes d'Autovies i Autopistes i que arribarem tant sols al llindar de Ferrocarrils de la mitjana actual de l'Europa dels 15 per d'aquí vint anys. Mitjana de Ferrocarrils que ens inclou a nosaltres, que en som pobres i a la qual contribuïm a fer prou baixa.

Aquest fastuós objectiu es diu que compleix els acords de Kyoto, cosa errònia i completament falsa i molt dura en la mesura que tracta el tema en dues línies. El Pla pressuposa un increment indiscriminat de mobilitat que tampoc no té comparació amb la resta de països europeus i es justifica en les inversions en Ferrocarril per disfressar la única opció real del Pla que és una sobreoferta d'Autovies. Finalment, el sistema tampoc no pot funcionar, perquè suposar que posarem en els carreteres fins un 60% més de vehicles i ignorar que, potser sí que correran per aquestes, però que no en podran sortir ni entrar fàcilment cap o des de les ciutats no deixa de ser és una mica bèstia. Certament, com que les ciutats i les xarxes secundàries de carreteres no podran fer el salt que els demana aquest increment de vehicles, ens veiem abocats a un remei que es pitjor que la malaltia, amb més embussos i més retard, més congestió i més emissions, ja que no se sap planificar res més que l'augment de la circulació al preu que ni pugui funcional.



I, a més, tot plegat és un remei molt car: 37.000 M , o sigui uns 4.683 eurosper càpita.

El Pla només està fet per dir que existeix i perquè autoritza tota nova via que es pugui pensar, al marge de que pugui servir o no. Per exemple, ja en aquest moment la possible variant de Sant Feliu de Codines es dibuixa amb tres carrils, per a que sigui una autovia que aniria des de Centelles a Montgat. Aquest és el tipus de coses que el PITC comença a legitimar abans fins i tot de ser aprovat.

Sovint els ciutadans tendim a creure que les administracions i els seus tècnics són gent competent i sòlida que parteixen del rigor i d'una llarga experiència, però la realitat és que obrir i entrar en els detalls de documents com el PITC suposa descobrir que determinants documents públics són extraordinàriament dèbils en rigor i que sovint fan salts en el buit en prejutjar que la realitat es comportarà com un voldrà, al marge de totes les indicacions en sentit contrari.

Aquests documents són profundament ideològics i no pas tècnics perquè es basen en supòsits que no han estat contrastats i en els quals es creu per damunt de tota altra evidència. En aquest sentit la creença més forta parteix de considerar que més Xarxa Bàsica, com són les autovies o les autopistes, per si mateixes resolen els nostres problemes de circulació i que són una veritable solució a la congestió actual i futura.

Aquesta obsessió és plenament espanyola i catalana i no es produeix a cap país d'Europa. Només a les nostres latituds es creu de manera tant irracional que determinades infrastructures de gran calibre ens han de salvar de tots els mals, i que són elles soles el gran camí cap a la modernitat i el progrés. Anem llestos, perquè el potencial de la nostra indústria de la construcció i de l'obra civil demana cam com una fera ferotge i virar els seus hàbits cap a planejaments més sostenibles i respectuosos amb el territori no forma part de la meva realitat, tot i que n'acostumen, per a més burla, de presumir.

Article publicat a la revista ECOADENC, número 39, primavera de 2006

117 PLA DIRECTOR DE LES ESTACIONS D'ESQUÍ



El juny de 2006 els màxims responsables del Departament de Política Territorial i Obres Públiques presenten l'esperat Pla director de l'esquí 2006-20011, que el Govern feia vora dos anys que redactava. El projecte preveu la creació de tres grans àrees esquiables al Pirineu, distribuïdes entre la Cerdanya (amb la unió de la Masella i la Molina); Vall d'Aran i nord del Pallars Sobirà (Baqueira-Beret); i l'Alta Ribagorça i el Pallars Jussà (amb Boí Taüll i Vall Fosca). El Pla és ben rebut pel sector directament implicat però no agrada a les entitats ecologistes.

Fins que el Pla director de l'esquí no va ser presentat, les notícies sobre demandes d'ampliació de les estacions s'havien anat succeint, en bona part induïdes per un any sense neu que havia alertat el sector. Ja durant el 2005 les estacions D'ERA TUCA [2005:62], BOÍ-TAÜLL [2005:60] i LA VALL FOSCA [2005:65] havien presentat llurs peticions d'ampliació, les aprovacions de les quals estaven supeditades a les directrius i a les perspectives de creixement que el Pla director de l'esquí havia de donar.

Les estacions demanen ampliar els seus dominis esquiables

La intenció de construir el complex turístic Vallfosca Mountain Resort per l'empresa Vallfosca Interllacs era coneguda des de l'any 2003. El projecte havia anat avançant amb detractors i defensors. Els primers criticaven i temien les suposades finalitats especulatives sense un autèntic pla de desenvolupament integral de la vall. Les entitats representants dels interessos opositors eren l'associació Vall Fosca Activa, a més de diverses entitats ecologistes com Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA) i la Institució de Ponent per la Conservació de l'Entorn Natural (IPCENA). Els defensors argumentaven en favor de les obres la pèrdua de pes de l'agricultura i de la població a la vall. En contraposició, recolzaven el projecte bona part dels veïns de la vall, la Diputació de Lleida i tots els grups parlamentaris, tret d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV).

L'estació de la Tuca, tancada des de 1982, també tenia en projecte la creació d'un complex residencial i hoteler a peu de pistes.

El 17 de gener, l'Ajuntament de Boí presentava el suport a la petició de l'empresa de Boí-Taüll Resort d'ampliar l'estació cap a Aigüestortes conscient de la voluntat del govern de concedir l'ampliació del domini esquiable a l'estació de la vall Fosca.

L'estudi d'ampliació fet per Ramon Ganyet oferia dues possibilitats: per la zona de Moror i vall de Rus –que afectava la zona perifèrica del PARC NACIONAL D'AIGÜESTORTES [110]– o per la de Durro.

Pel que fa a ESTACIÓ DE BAQUEIRA-BERET [56], la construcció d'un complex hoteler i residencial a cota 1.500 estava avançant segons els terminis previstos. La polèmica ampliació de les pistes que s'havien de fer en territori classificat dins la categoria europea XARXA NATURAL 2000 [199] havia trobat l'oposició de la Unió Europea UE i del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i també de grups ecologistes. Des del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) s'al·ludia al fet que, en benefici de la seguretat jurídica, calia tirar endavant aquesta ampliació i que se'n limitaria molt el creixement o en quedaria molt condicionat als límits de la Xarxa Natura 2000 per a futures ampliacions

Els trets principals que defineixen el pla director

El Pla director de es estacions d'esquí va ser presentat al públic el 2 de juny a Talarn a la seu de la delegació a l'Alt Pirineu i Aran del Govern de la Generalitat, en presència del conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, del delegat del Govern a l'Alt Pirineu i Aran, Víctor Orrit, i del secretari per la Planificació Territorial del DPTOP, Oriol Nel·lo.

Els objectius principals del pla eren impulsar les activitats turístiques de neu i muntanya, aportar un marc regulador clar i estable, ordenar els ajuts públics i millorar la competitivitat del sector, assegurant-ne així la viabilitat com a motor econòmic de les comarques pirinenques. Per tal d'aconseguir aquestes fites, el pla director incloïa quatre estratègies, que contenen deu programes i divuit accions concretes. S'havia previst un pressupost per valor de 71,4 MEUR, dels quals 31,4 MEUR corresponien a subvencions i a accions directes dels departaments i 40 MEUR, a la concessió de crèdits.

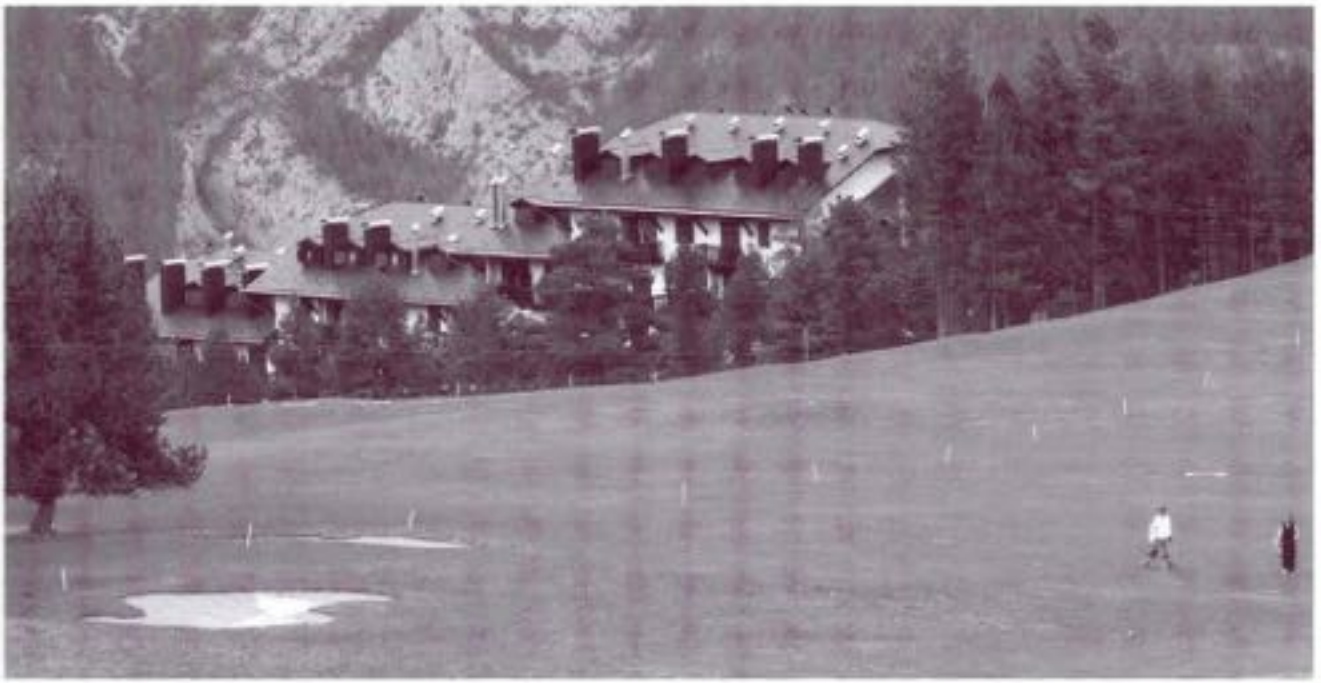
Entre les actuacions s'incloïen iniciatives com l'impuls del forfet únic per a les estacions d'esquí, beques per a la formació de dos mil cinc-cents treballadors del sector, plans d'hotels i nous equipaments turístics, subvencions per a la millora d'instal·lacions o la creació de l'Ens Català per a les Estacions de Muntanya, que hauria d'actuar com a finestreta única entre l'Administració i els propietaris de les instal·lacions.

El pla també preveia un nou desplegament normatiu per a ordenar el sector, l'homologació dels professionals dels esports d'hivern i les estacions de muntanya que establís els drets i deures dels esquiadors. Igualment, es volia estimular la demanda interna tant d'esquiadors com de turistes per a tot l'any i promocionar les estacions a fora de Catalunya.

Tot plegat estava previst que quedés recollit en un decret que actuaria de marc general per a la prestació dels ajuts específics.

El pla havia estat elaborat pel Departament d'Economia i Finances, el DPTOP i el DMAH, amb la col·laboració de l'Institut Català de Finances i del Departament de Treball i Indústria (DTI). S'havia tingut, segons el govern, la participació del sector i de l'Associació Catalana d'Estacions de Muntanya (ACEM).

El pla també preveia l'ampliació de Baqueira Beret cap a la vall de Barradós ja dins el municipi de Baish i Mig Aran, a més a més de la polèmica ampliació cap al Pallars situada en territori inclòs a la Xarxa Natura 2000. L'estació d'era Tuca també podia fer la seva ampliació. Pel que fa a l'estació de Boí Taüll, el Govern donava l'opció d'ampliar cap a la vall de Durro o cap a la Vall de Manyanet, amb perspectives de connectar-se amb la de la Vall



Urbanització associada a l'estació d'esquí del Port del Comte, al Solsonès. Foto: Àlex Tarroja

Fosca. Port Ainé també podia ampliar el domini esquiable. No es preveien ampliacions per al Port del Comte [2005:61] i es reduiria el domini esquiable d'Espot [58], ateses les dificultats de viabilitat tècnica i econòmica de l'estació.

Pel que fa les estacions d'esquí de fons es preveia l'ampliació de Sant Joan de l'Erm, Tuixent-la Vansa, Aransa i Lles i no s'inclota a la llista Tavascan i Bosc Verós. Les estacions d'esquí de fons rebrien 100.000 € cada una de subvenció per a millorar les instal·lacions

L'oposició ecologista

El 21 de maig un centenar de persones van ascendir al pic de Filià adherint-se a un acte organitzat a nivell de tot l'Estat en contra de l'especulació urbanística i del malbaratament del medi natural. Els manifestants denunciaven en particular la pressió urbanística de la Vall Fosca i reclamaven l'aprovació de la Carta de les muntanyes com a mesura de protecció del territori de muntanya.

La Plataforma pel Desenvolupament Sostenible del Massís de Beret deia, segons recollia el Diari Segre l'11 de maig, que "jurídicament" era impossible una "destrucció de la Vall d'Arreu" com la que pretenia el projecte d'ampliació de l'estació d'esquí de Baqueira-Beret. Tant la inclusió d'aquesta vall a la Xarxa Natura 2000 com la Directiva d'hàbitats de la Unió Europea tenint en compte la presència a la zona de [illegible] [175], i per això era segur que impossibilitarien qualsevol projecte d'aquestes característiques. Per la seva banda, el màxim representant d'IPCENA, Joan Vázquez, assegurava, segons informava la mateixa font, que tenia coneixement que el Govern havia consultat empreses del sector, però en cap cas els moviments socials.

Per la seva banda, el portaveu de la formació ecologista DEPANA, Lluís Tolrà, també lamentava, en declaracions als mitjans, que el Govern català no hagués tingut en compte l'opinió d'entitats com la seva, i havia qualificat el pla de "continuista amb el model pirinenc sense generar controvèrsia en el sector". Per Tolrà, les ampliacions, encara que assignades amb bon criteri, podrien provocar que "ocupessin tot l'espai protegit". Caldria "abordar un model d'esquí diferent", declarava, posant per exemple la vall de Núria, que potenciava la qualitat de les instal·lacions i del servei en lloc de "créixer més".

MPB

Més informació

www.gencat.net/ptop

118 PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE LA GARROTXA



Se sotmet a consulta pública l'Avantprojecte del pla director territorial de la Garrotxa, fruit d'un procés planificador iniciat l'any 2000. El pla proposa potenciar el paper central d'Olot i el del subsistema de municipis al voltant de Besalú, ordenar el creixement urbanístic, garantir l'execució de les infraestructures de connexió interior i exterior de la comarca (inclòs l'eix Vic-Olot), ordenar el sistema d'espais oberts i protegir el paisatge. Després d'un període de consulta de tres mesos, l'Avantprojecte del pla rep només quinze al·legacions.

La Garrotxa és una comarca prepirinenca amb una extensió d'uns 744 km² i una població de 52.834 habitants (2006). Tradicionalment, la seva ubicació fronterera i apartada dels principals eixos de comunicació de les comarques gironines (AP-7 i C-25) ha comportat el manteniment d'un territori amb un caràcter propi, que s'ha traduit en la conservació d'uns destacats atractius naturals i paisatgístics i una estructura econòmica particular.

Els principals valors naturals i paisatgístics es concentren en dos espais naturals protegits que conjuntament signifiquen el 50% de la superfície de la comarca: l'Espai d'Interès Natural de l'Alta Garrotxa, que abraça una gran part de la comarca al nord del riu Fluvià, i que és gestionat per un consorci, i el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa, un dels primers de Catalunya, que es troba enmig de la cubeta d'Olot, i que depèn directament del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH).

Els principals nuclis de població de la Garrotxa són el cap de comarca, Olot (31.932 habitants, 2006), i Besalú (2.257 habitants, 2006). La resta dels vint-i-un municipis de la comarca[1] tenen una població que va dels 147 (Beuda) als 2.616 habitants (Vall d'en Bas).

Els darrers anys, la superfície conreada ha anat disminuint, la ramaderia s'ha expandit arran de la modernització tècnica i s'ha mantingut una important tradició industrial, concentrada a Olot, Sant Joan les Fonts i Besalú. El sector del comerç i els serveis està relativament poc desenvolupat, i contribueix al PIB comarcal amb un 46%, uns catorze punts per sota de la mitjana de Catalunya. Malgrat aquesta estructura econòmica, la Garrotxa s'està perfilant com una comarca potencialment turística, gràcies als seus atractius paisatgístics.

Antecedents del pla

L'any 2000 el Consell Comarcal de la Garrotxa va encarregar la redacció del pla director de coordinació dels municipis que formen la conca alta del Fluvià, que havia d'aplicar-se en l'àrea d'Olot, i no abraçava ni els municipis dels voltants de Besalú ni els municipis de la vall d'Hostoles. L'any 2002 es va redactar un document d'anàlisi territorial, que ampliava aquest àmbit (sense arribar a abraçar tota la comarca), i del qual van sorgir dos anys després uns objectius i criteris per al planejament.

El mateix any 2004 el Consell Comarcal i la Secretaria per la Planificació Territorial van decidir reconduir els treballs del Pla director de la conca alta del Fluvià cap a l'elaboració d'un pla director territorial de tota la comarca que s'integrés en el Pla territorial parcial de les comarques gironines. El Programa de planejament territorial del DPTOP assumia l'encàrrec dels treballs necessaris i la seva direcció. Els treballs es van encarregar a un equip coordinat per Xavier Canosa (arquitecte), i van dur-se a terme al llarg de 2005 i durant la meitat de 2006, a partir dels treballs elaborats des de l'any 2000.

Contingut i objectius del pla director

Els objectius del pla eren preservar l'entorn singular de la comarca i reforçar les principals ciutats i nuclis urbans com a centres de serveis, amb la finalitat de garantir el benestar de la població, en l'horitzó temporal de 2026. Segons el pla, fins aleshores la població de la comarca hauria de créixer fins als 61.000 habitants.

Les propostes del pla s'articulaven en els tres sistemes bàsics que el Programa de planejament territorial de la Generalitat havia adoptat com a estructura tipus dels plans territorials parcials: sistema d'espais oberts, sistema d'assentaments i sistema d'infraestructures de mobilitat. El pla proposava quatre objectius principals: potenciar la centralitat d'Olot, ordenar el creixement urbanístic, garantir les infraestructures de connexió exterior de la comarca i protegir el paisatge.

Foment de la centralitat d'Olot, amb Besalú com a segon pol

El pla director preveia dos pols de creixement a la Garrotxa. D'una banda, potenciava la centralitat de la ciutat d'Olot, que aglutina al seu voltant una primera àrea urbana densa i que concentra un 60% de la població de la comarca. De l'altra, el pla impulsava el creixement del subsistema que formen Besalú i els municipis veïns, com un segon pol d'atracció comarcal per les creixents relacions d'aquest nucli amb Figueres i Girona. La ciutat d'Olot i el subsistema de Besalú eren els únics assentaments que, segons el pla, tindrien un creixement potenciat, atès el caràcter urbà, les bones comunicacions i la important reserva de sòl d'aquests dos municipis.

Ordenació del creixement urbanístic

Davant del risc que les poblacions de la comarca creixessin al voltant dels principals eixos viaris (alguns dels quals, de nova construcció) i consolidessin continus urbans sobre aquests mateixos eixos, el pla proposava distribuir el creixement en sistemes d'assentaments, que es vertebrarien al voltant d'un pol d'atracció tot mantenint l'equilibri territorial. El pla proposava quatre sistemes: la conca alta del Fluvià, amb epicentre a Olot, l'àmbit de Besalú, els municipis que formen la vall del Llierca, i l'àrea de la Vall d'Hostoles, que aglutinaria els municipis de les Planes d'Hostoles, Sant Feliu de Pallerols i Sant Aniol de Finestres. Més enllà d'Olot i Besalú, alguns nuclis mitjans o petits que volguessin créixer ho podrien fer seguint una estratègia de creixement moderat, mentre que en altres nuclis es promourien estratègies de millora i compleció (en nuclis sense sòl apte per a urbanitzar) i de manteniment del caràcter rural.

Infraestructures viàries

Pel que fa a les infraestructures de mobilitat, el pla optava per un model que fes

compatibles la singularitat dels valors naturals de la comarca i el paper estratègic d'Olot com a node de comunicació entre les comarques costaneres i les de l'interior i prepirinenques. El pla es basava en la proposta del PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [116]. Un dels aspectes més controvertits que havia d'afrontar aquest pla era la definició de la CARRETERA C-37 VIC-OLOT PEL TÚNEL DE BRACONS [28] en la part de la Garrotxa, especialment pel que feia a la connexió entre la boca del túnel i Olot. El pla va recollir les dues alternatives proposades pel DPTOP i va deixar la qüestió pendent perquè el Govern català, en col·laboració amb els municipis afectats i les administracions competents, resolgués definitivament el traçat i les característiques de l'arribada a Olot. El pla també preveia la connexió Olot-Ripoll i la connexió Olot-Santa Coloma de Farners, i estudiava les infraestructures ferroviàries que proposava el PITC, com la possibilitat del pas d'una línia d'alta velocitat de trànsit mixt entre Vic i Girona (FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [74]), i la construcció d'un tren lleuger entre Olot i Girona.

Espais oberts i protecció del paisatge

Pel que fa al paisatge, el pla apostava per mantenir el caràcter rural dispers en el cas dels nuclis disseminats i de les explotacions agràries allunyades dels pobles. Pel que fa als espais oberts, els objectius eren protegir els espais naturals més singulars i garantir la connectivitat ecològica entre els espais protegits, així com protegir els sòls d'especial valor agrícola, i preservar el paisatge com a valor patrimonial i identitari. Per això el pla va establir tres categories de sòl: sòl de protecció especial (els que ja són protegits per la legislació ambiental), de protecció territorial (per riscos, valors paisatgístics i estratègics...) i de protecció preventiva (la resta). En virtut d'aquestes categories, pràcticament el 89% de la superfície de la Garrotxa quedava preservada del procés de transformació.

Poques al·legacions

Durant el procés d'elaboració del pla, van tenir lloc moltes reunions amb diversos agents, com ara ajuntaments, tècnics municipals, diversos departaments de la Generalitat, partits polítics i associacions cíviques. També es van dur a terme algunes sessions informatives de caràcter més obert.



Paisatge de la Garrotxa. Foto: Àlex Tarroja

L'Avantprojecte del pla director es va presentar a informació pública el 14 de setembre i, després d'un procés de consulta pública de tres mesos, va rebre un total de quinze al·legacions.

Per part de la Generalitat, van presentar al·legacions cinc departaments: el Departament d'Innovació, Universitats i Empresa, el de Medi Ambient i Habitatge, el d'Educació, el de Salut i el d'Interior. En general, aquestes al·legacions eren de caràcter positiu i només feien algunes recomanacions concretes.

Les administracions locals que van fer al·legacions van ser el Consell Comarcal de la Garrotxa i els municipis d'Argelaguer, Montagut i Oix, Sant Jaume de Llierca i Tortellà, que demanaven gaudir d'un sistema d'assentaments propi corresponent a la vall del Llierca. També en va presentar l'Ajuntament de les Preses, que estava afectat per l'eix Vic-Olot. Els ajuntaments d'Olot i Besalú van valorar positivament les propostes del pla i no hi van fer al·legacions. Finalment, el Consorci de l'Alta Garrotxa va presentar al·legacions relacionades amb els aspectes del pla relacionats amb l'espai protegit.

Finalment, el sindicat Unió de Pagesos (UP) i l'associació Ecofòrum Garrotxa també van presentar al·legacions. UP considerava pobre que el pla només classifiqués com a zona de protecció especial la Vall d'en Bas, mentre que no atribuïa prou protecció a la Vall de Bianya i el Torn o la plana de Mieres. El sindicat volia que es reconegués el valor agrícola d'aquestes planes i que apareguessin com a zones de protecció especial, sobretot tenint en compte que la comarca tenia un sòl agrícola escàs. UP també va destacar que la Vall d'en Bas, de protecció especial, estava amenaçada pel traçat de l'eix Vic-Olot. El sindicat també advertia que no existia un autèntic estudi d'anàlisi dels sòls de la comarca. Per la seva banda, Ecofòrum Garrotxa advertia que el pla plantejava un desenvolupament insostenible a Olot i Besalú i que no preveia mesures per a evitar el continu urbà a la Vall de Bianya. També considerava insuficient la protecció dels sòls agrícoles i dels espais naturals, destacava l'absència de propostes d'energies alternatives i de millores de l'eficiència energètica, i proposava una alternativa a la proposta ferroviària del pla, amb un tren lleuger que connectés amb l'eix Vic-Girona, des d'Anglès.

El baix nombre d'al·legacions del pla (cal tenir en compte que el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [120] en va tenir vuitanta-vuit) estava justificat, segons el seu coordinador, Xavier Canosa, per l'elevat nombre de reunions efectuades amb agents del territori, la prolongació del procés de redacció i l'acceptació generalitzada del pla. Per això, se'n preveia l'aprovació inicial per a l'estiu de 2007.

XSR-X3EA

Més informació

www.10.gencat.net/ptop

1 Castellfollit de la Roca, les Preses, Riudaura, Sant Jaume de Llierca, Sant Joan les Fonts, la Vall de Bianya, la Vall d'en Bas, Montagut i Oix, Mieres, Santa Pau, Argelaguer, Beuda, Maià de Montcal, Sant Ferriol, Tortellà, Sales de Llierca, les Planes d'Hostoles, Sant Feliu de Pallerols i Sant Aniol de Finestres

119 PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'ALT PENEDÈS



Continua el procés de participació i discussió de l'Avantprojecte del pla director territorial de l'Alt Penedès impulsat pel Departament de Política territorial i Obres Públiques (DPTOP), en col·laboració i coordinació amb el Consell Comarcal de l'Alt Penedès. A final d'any, es presenta a exposició pública durant dos mesos, i s'aprova aquest document de propostes.

Antecedents | 2003:91; 2004:135; 2005:125

La comarca de l'Alt Penedès està situada a la plana del corredor prelitoral, entre les comarques del Garraf, el Baix Llobregat, l'Anoia i el Baix Penedès, en l'àmbit d'influència de la regió metropolitana de Barcelona (RMB). El vi i el cava són el principal motor econòmic d'una zona que suporta, des de fa uns anys, una creixent pressió urbanística, industrial i demogràfica que ha comportat una important transformació dels usos del sòl.

Les singularitats de la comarca, l'existència d'iniciatives com la CARTA DEL PAISATGE [2004:39] entre altres estudis territorials, a més de la voluntat explícita del Consell Comarcal de l'Alt Penedès (CCAP) van conduir la Generalitat a engegar la redacció del Pla director territorial de l'Alt Penedès (PDTAP) l'any 2002, amb l'objectiu de definir unes directrius de creixement i d'usos i preservar la comarca fent compatible el conreu de la vinya amb les dinàmiques metropolitanes. El Pla director territorial del l'Alt Penedès abraça els vint-i-set municipis de la comarca.

Durant el 2003 i 2004 se'n va redactar la diagnosi i es va crear una Comissió de Seguiment en el si del CCAP, dirigida pel gerent Jordi Cuyàs Soler. Durant el 2005 es va iniciar la redacció de l'avanç de pla, tutelat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), amb la participació dels agents implicats. L'equip redactor es va constituir a partir d'un conveni entre el DPTOP i la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), sota la direcció de Juli Esteban i Noguera, director del Programa de Planejament Territorial i coordinat per Josep Maria Carrera coordinador del Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB), per tal de garantir la compatibilitat amb aquest. A final d'aquell any es va presentar a tots els ajuntaments un esborrany de l'avanç de Pla. L'Avantprojecte de pla és un document de treball que se sotmet a la consideració dels ajuntaments, entitats i persones interessades del territori.

Durant l'any 2006 es van celebrar diverses exposicions i sessions públiques de debat de l'avanç a Vilafranca del Penedès, Sant Sadurní d'Anoia, Santa Margarida i els Monjos, Gelida i Sant Martí Sarroca, que van servir per a avançar en la definició de les propostes i en la consecució de consens.

Contingut de l'Avantprojecte del pla director territorial de l'Alt Penedès

L'Avantprojecte de pla aprovat el desembre de 2006 comprèn una diagnosi de la situació del territori i propostes sobre els espais oberts, els assentaments i les infraestructures de mobilitat. Per a cada un d'aquests temes es plantegen objectius i criteris que hauran de ser observats als plans d'ordenació urbanística municipal (POUM).

Concretament, els documents que l'integren i que poden ser consultats a la pàgina web del DPTOP són una memòria escrita a més de l'informe de sostenibilitat ambiental, l'estudi econòmic i financer, la normativa i diversos plànols d'informació i proposta –a escala 1/100.000 i 1/50.000– que delimiten les diferents àrees de sòl no urbanitzable de la comarca i les diverses categories de protecció, els nuclis de població i les estratègies corresponents de desenvolupament, i apunten el traçat de les diferents infraestructures de mobilitat que es proposen.

Ordenació del sistema d'assentaments

Una de les principals línies d'actuació proposades al Pla passa per enlairar l'estructura comarcal del territori penedesenc a partir del fet de reforçar els llaços entre les diferents poblacions, a fi de potenciar-ne les activitats, equipaments, infraestructures i activitats econòmiques. El Pla determina objectius generals per a diferents sistemes urbans: els sistemes del corredor, l'eix riu de Bitlles, la corona de Vilafranca, i els pobles del pla; i estableix una gradació de creixement i estratègia específica per a cadascun dels assentaments, prenent com a base la seva anàlisi i classificació.

Es proposa potenciar els assentaments de més rellevància situats a l'eix central de la comarca format per Vilafranca del Penedès i Sant Sadurní d'Anoia, i planifica un creixement moderat a Sant Pere de Riudebitlles i a Sant Quintí de Mediona (sistema de Riudebitlles), a Torrelles de Foix i Sant Martí Sarroca (sistema Foix), a Sant Llorenç d'Hortons (sistema Gelida-Sant Llorenç), a Sant Cugat de Sesgarrigues (sistema Ordal), com a nuclis que ocupen una posició capaç d'assolir un cert protagonisme en relació amb una àrea de relacions properes i ben connectades. Alhora es vol dotar aquest entorn dels equipaments i els mitjans de transport públic adequats. Per als petits assentaments s'estableixen estratègies de consolidació i millora o de manteniment del caràcter rural.

Protecció d'espais oberts

El conjunt de directrius i estratègies proposades en el sistema d'espais oberts va encaminat a protegir els espais d'interès natural o agrari, a moderar el consum de sòl i, especialment, a protegir el paisatge com a factor identitari d'especial rellevància de l'Alt Penedès i actiu potencial de la comarca pel que fa a l'economia, l'ús social i la qualitat ambiental. En total, es preveia protegir el 92% del territori de la comarca amb dos tipus de sòl de protecció especial per raó dels valors naturals o ambientals especialment de municipis perifèrics de la comarca –reforçant-ne la protecció sectorial– i aquells dedicats a la vinya, situats majoritàriament al centre de la comarca.

En el decurs dels debats mantinguts durant tot l'any amb els agents del territori, es va consensuar un increment de la protecció inicial prevista, i s'hi van incloure també terrenys de Guixeres de Vilobí, les muntanyes de Sant Pau i Sant Jaume i altres corredors amb funció de connectors entre espais. D'altra banda, es va acordar



Vista aèria dels camps del Penedès. Foto: Montserrat Mercadé

reforçar la protecció de la vinya, refusant la creació d'una corona de sòl urbanitzable en aquells nuclis on no estigués prevista amb anterioritat en el planejament vigent corresponent.

Ordenació de les infraestructures de comunicació

L'avantprojecte proposa una xarxa viària i ferroviària que acompleixi les dues funcions bàsiques: garantir les condicions d'accessibilitat exterior de la comarca i assegurar-ne la connectivitat interior. Així mateix, el document fa una aposta decidida pel transport públic amb la potenciació del ferrocarril.

Entre les qüestions més rellevants proposades al Pla, cal remarcar el desdoblament de la carretera N-340 des de Vilafranca fins a Martorell, amb un traçat paral·lel a la línia d'alta velocitat que, en arribar a Martorell, enllaçaria directament amb l'AP-2. També proposa altres actuacions de condicionament i millora de les vies estructurants secundàries i l'ampliació de l'autopista AP-7 amb carrils laterals.

Pel que fa al ferrocarril, es proposa potenciar-lo amb una dotació major de serveis regionals ràpids entre l'Alt Penedès i l'àrea metropolitana, millorant les estacions, els accessos, els aparcaments i el transport públic intermodal. L'Avantprojecte també recull el traçat proposat per la LÍNIA FERROVIÀRIA ORBITAL VILANOVA-MATARÓ [73] al tram previst entre Vilanova i la Geltrú i la Ràpita, i la previsió d'una variant per a mercaderies exterior al nucli urbà de Vilafranca del Penedès.

L'Avantprojecte i l'informe ambiental del Pla director territorial de l'Alt Penedès es van sotmetre a informació pública per un període de dos mesos a partir de l'endemà de la publicació al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) en data 2 d'octubre de 2006.

En general, el document va generar un elevat consens entre els agents implicats. Cap al mes de desembre es van començar a resoldre totes les al·legacions presentades, alhora que s'avançava en el procés de treball tècnic, enllestint en un únic mapa comarcal la integració de tot el planejament urbanístic aprovat i previst de cada municipi. S'esperava que durant el 2007 s'iniciés el procés ordinari d'aprovació i final del Pla director territorial, un cop s'acabés la fase de debat i resolució d'al·legacions de l'avantprojecte.

MXA

Més informació

www.ccapenedes.com/prespd.htm
www.gencat.net/ptop
www.marcapenedes.org

1 Avinyonet del Penedès, Castellet i la Gornal, Castellví de la Marca, Font-rubí, Gelida, la Granada, Mediona, Olèrdola, Olesa de Bonesvalls, Pacs del Penedès, Pla del Penedès, Pontons, Puigdàlber, Sant Cugat de Sesgarrigues, Sant Llorenç d'Hortons, Sant Martí Sarroca, Sant Pere de Riudebitlles, Sant Quintí de Mediona, Sant Sadurní d'Anoia, Santa Fe del Penedès, Santa Margarida i els Monjos, Subirats, Torrelavit, Torrelles de Foix, Vilafranca del Penedès i Vilobí del Penedès.

2 L'equip redactor està format per diversos professionals: De la UPC–CCRSarq: Isabel Castiñeira i Miquel Corominas, doctors arquitectes, Sara Mas, arquitecta i Pau Palomer, estudiant d'arquitectura. De l'Estudi DTUM: Albert Cortina, advocat. D'EXMF: Xavier Mayor, doctor en Biologia, Roser Font i Júlia Barba ambientòlegs. De la UdG: Josep Gordi, geògraf. I Ricard Belmonte, biòleg, màster en Ecologia, Raimon Roda, enginyer agrònom.

120 PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ



Un any després de la presentació de l'Avantprojecte de pla director territorial de l'Empordà (PDTE), el DPTOP en realitza l'aprovació inicial el juny de 2006. Aquest tràmit havia estat reclamat insistentment per part de Salvem l'Empordà. El nou document suavitza les limitacions inicials de creixement però sense apartar-se de l'esperit inicial. Aquest fet és rebut positivament per la majoria de municipis però en canvi indigna els ambientalistes. L'octubre de 2006 s'aprova definitivament el pla i es tanca un procés que ha durat cinc anys. La majoria d'alcaldes de CiU continuen en contra del text, mentre que els del PSC hi estan a favor.

Antecedents 2003:95; 2004:135; 2005:126

L'Empordà és un territori històric que en la divisió comarcal de 1936 va quedar partit entre l'Alt i el Baix Empordà. Tradicionalment, l'economia es va basar en l'agricultura i en indústries desenvolupades entorn de recursos forestals com el suro. A partir de la dècada dels seixanta, els reclams de la Costa Brava van suposar una transició cap a un model en el qual els serveis turístics i la construcció de segones residències són les activitats predominants. En aquest sentit, l'any 2001 el nombre d'habitatges secundaris (91.000) ja superava els principals (76.000). Actualment, hi ha empadronades gairebé 124.000 habitants a cada una de les comarques empordaneses.

El maig de 2005 –pràcticament tres anys després que s'iniciés el procés– es va presentar l'Avantprojecte de pla director territorial de l'Empordà (PDTE). La diagnosi considerava necessari construir 24.000 nous habitatges, un terç dels quals estaven inclosos en el planejament dels municipis de l'Alt i el Baix Empordà. Un bon nombre d'alcaldes així com Convergència i Unió (CiU) van criticar el pla per la limitació al creixement que s'hi feia i també per "l'excessiu intervencionisme". Els municipis més crítics van ser els del Baix Ter agrupats en una mancomunitat liderada per l'alcalde de la Tallada, Narcís Gibrat (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC). Altres alcaldes de partits progressistes que s'havien manifestat en contra del pla eren el de Verges, Lluís Joanmiquel (Esquerra Republicana de Catalunya) i la de Palamós, Teresa Farrés (PSC).



Arxiu Salvem l'Empordà

Per la seva banda, els partits que donen suport al Govern i entitats com Unió de Pagesos (UP) i el Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC) s'hi van mostrar favorables. Finalment, Salvem l'Empordà lamentava la manca de concreció del text.

Campanya per a accelerar l'aprovació del PDTE

El 12 d'abril de 2006 Salvem l'Empordà va iniciar una campanya per a demanar l'aprovació inicial del pla. Amb aquesta iniciativa volien alertar que en el darrer any les revisions del planejament municipal i l'execució de plans parcials havia fet créixer la xifra de nous habitatges previstos fins a cent mil. Consideraven que calia fer "ressuscitar el Pla director per evitar la mort de l'Empordà". En aquest sentit, les accions de la campanya van seguir la temàtica funerària, i així es va simular "l'enterrament" del Pla director i també la "crucificació de l'Empordà en mans dels especuladors". Aquest darrer acte es va realitzar a la platja del Cargol de l'Escala, municipi on s'havien presentat al·legacions a les aprovacions inicials dels plans parcials de la Closa del Llop i dels Masos. Des de l'Escala es consideraven que calia esperar a l'aprovació final del PDTE abans de tirar endavant la construcció dels sis-cents habitatges previstos.

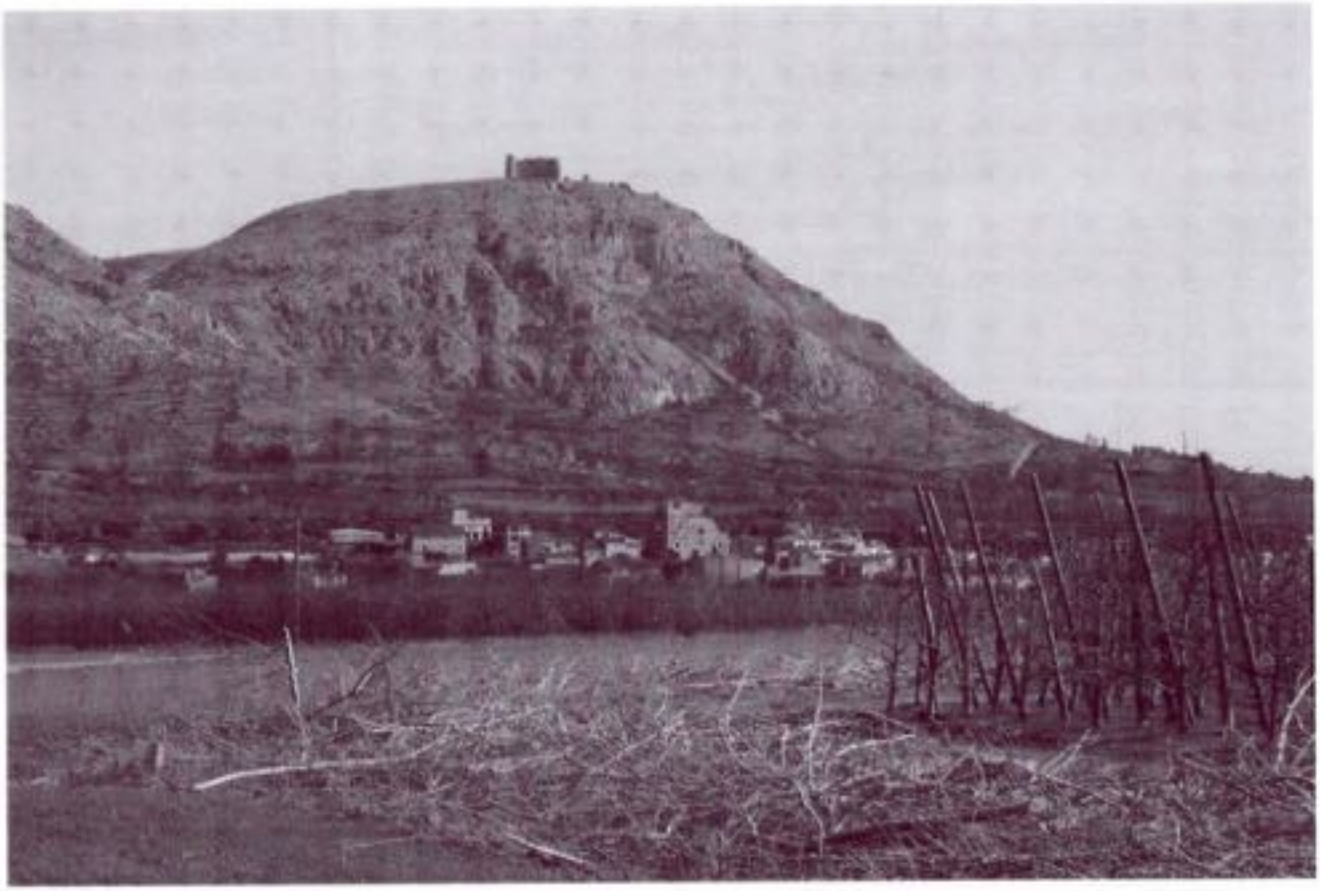
Després d'estudiar el centenar d'al·legacions rebudes, el 8 de juny el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar inicialment el pla. Per Oriol Nel·lo (Ciutadans pel Canvi, CpC), secretari per a la Planificació Territorial, calia destacar l'elevada participació en el procés i la suavització de les limitacions inicials de creixement però "sense apartar-se de l'esperit inicial". Entre altres aspectes, el document volia evitar la construcció de camps de golf associats a urbanitzacions i en canvi apostava per la creació de nous hotels i habitatges de protecció oficial i per potenciar projectes econòmics d'interès supramunicipal.

Un dels canvis respecte a l'avantprojecte va ser la tipificació del sòl en sistemes oberts. Oriol Nel·lo va afirmar que es pretenia frenar la possible especulació d'interpretar el sòl de protecció preventiva com a "potencialment urbanitzable".

Reaccions contràries al nou document

Salvem l'Empordà es va mostrar "indignada" amb el nou Pla director. El seu portaveu, Lluís Benejam, assegurava que es permetia un creixement urbanístic molt més gran que el que s'havia previst a l'Avantprojecte. Segons els ambientalistes, "malgrat que s'establien les mateixes estratègies, s'incorporaven una sèrie d'excepcions que feien possible evitar-les". Criticaven per exemple que els denominats "creixements moderats" passaven del 20 al 30% respecte del sòl consolidat però al mateix temps es permetia superar-lo en cas "d'interès públic". Per tot plegat, van distribuir unes vuitanta mil postals per tal que els empordanesos reclamessin al conseller Joaquim Nadal (PSC) una limitació més controlada del creixement.

En la mateixa línia es va atrinxerar l'entitat socioecologista Gent del Ter. Entre altres aspectes criticava la canalització dels recs del Baix Ter, l'ampliació de la concessió d'aigua del Pasteral a la Costa Brava i creixements urbanístics com Griells, Mas Pinells o el club de golf l'Empordà.



El massís del Montgrí, amb Ullà a primer terme. Foto: Àlex Tarroja

Per la seva banda, Eudald Casadesús, cap de llista de CiU a les comarques gironines en les eleccions del Parlament de Catalunya, va criticar el Govern per la "manca de diàleg amb els ajuntaments". Es feia ressò de la posició contrària que un bon nombre d'alcaldes –especialment de CiU– mantenien respecte del Pla director i afirmava que el document pecava "d'una excessiva visió centralista i metropolitana".

Dies després, Salvem l'Empordà realitzava l'enèsima acció de protesta. L'aprovació inicial del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Garrigoles era, segons els ambientalistes, una mostra de la necessitat de redactar de nou el PDTE. Es preveia la construcció d'un camp de golf, tres-cents quaranta habitatges i un hotel en un poble de cent setanta habitants. Aquesta urbanització, que l'Avantprojecte considerava que no s'havia d'executar, havia passat a una situació molt més ambigua en l'aprovació inicial.

Finalitza el procés cinc anys després

Després d'estudiar la vuitantena d'al·legacions presentades, el DPTOP aprovà provisionalment el Pla director. L'aprovació definitiva –el 3 d'octubre– fou qualificada per Salvem l'Empordà com "d'electoralista". Lluís Benejam afirmava que no hi havia hagut temps per a valorar les al·legacions. En un sentit similar, es va expressar el president de la Diputació de Girona i alcalde de Roses, Carles Pàramo (CiU) que criticava el fet que "s'hagués assabentat de l'aprovació gràcies als mitjans de comunicació i que desconeixia si les seves al·legacions s'havien aprovat". De fet, la majoria d'alcaldes convergents continuaven sent molt contraris al pla. Per exemple, Joan Ribas (CiU), alcalde accidental de Torroella de Montgrí afirmava que "els creixements importants només es donen en els municipis governats pel PSC".

Jordi Cabezas (CiU), president del Consell Comarcal de l'Alt Empordà, en canvi, es mostrava "moderadament optimista" pel fet que finalment el pla no marcava tant estrictament els límits al creixement. Així mateix, valoraven positivament el document els alcaldes socialistes de Figueres i la Bisbal, municipis que veien reforçada la seva capitalitat. Malgrat que la majoria d'alcaldes de partits progressistes es mostraven favorables al pla, també hi havia excepcions com el cas del de la Tallada (PSC) o el de Palafrugell, Lluís Medir (l'Entesa), que considerava millor l'Avantprojecte ja que era més restrictiu.

Després de l'aprovació definitiva, la revisió del planejament municipal havia de basar-se en els objectius del PDTE. Els primers casos es van donar els mesos de novembre i desembre. En aquest sentit es va suspendre el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Garrigàs o el Pla parcial de Sant Briu a l'Escala. En canvi, es va tirar endavant el POUM de Rupià, tot i que l'Associació de Veïns va anunciar que hi presentaria un recurs.

AUV

Més informació

http://www10.gencat.net/ptop/
http://www.iaeden.cat

121 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA CONCA D'ÒDENA



A mitjan 2006 s'aprova inicialment el Pla director urbanístic (PDU) de la Conca d'Òdena. Es tracta d'un document de planificació urbana supramunicipal que ha d'ordenar el creixement dels municipis de la Conca d'Òdena fins a l'any 2026. El pla proposa un increment de vint-i-vuit mil nous habitatges, trenta-nou mil habitants nous i vint-i-cinc mil nous llocs de treball, en prop de cinc-centes noves hectàrees d'ús residencial i tres-centes quaranta d'ús industrial. Aquestes propostes desperten les reaccions contràries d'alguns alcaldes i veins de la Conca, especialment dels del nucli de l'Espelt (Òdena), que creen la Plataforma per a la defensa del Pla director, amb la qual denuncien el creixement urbà tan desproporcionat que proposa el pla, allunyat de les necessitats de la Conca.

La Conca d'Òdena queda definida pel seu Pla director urbanístic (PDU) com un àmbit de 218 km² que inclou els municipis d'Igualada, Santa Margarida de Montbui, Vilanova del Camí, Òdena, Castellolí, Jorba, la Torre de Claramunt, la Pobla de Claramunt, Capellades, Carme i Orpí. Entre tots ells, l'any 2006 sumaven 74.580 habitants, prop del 68% de la població comarcal.[1] Aquests municipis se situen a la franja central de la comarca, entre les serralades de Rubió, Collbàs i la Monja, a excepció d'Orpí i Carme, que es troben al vessant sud de Collbàs i sobre l'eix de la riera de Carme. El riu Anoia i els seus torrents vertebren el territori planer i baix de la conca, on fora dels espais urbans domina un paisatge agroforestal de secà, amb conreus cerealístics i boscos de pi blanc. Pel que fa a la morfologia urbana, els municipis del centre de la conca, conurbats amb Igualada com Vilanova, Santa Margarida de Montbui i alguns barris d'Òdena i que formen la principal polaritat comarcal, mantenen un elevat grau de compacitat en la urbanització. La resta dels municipis són nuclis més petits, de caràcter rural i amb una tendència creixent cap a la urbanització dispersa. A part cal considerar Capellades, de poblament compacte i molt poca superfície municipal que, situat just en el congost sud de la conca i sobre el riu Anoia, vertebra les relacions entre la conca i el sud de la comarca, i exerceix també de centre per a les nombroses urbanitzacions de baixa densitat situades en municipis propers.

Pel que fa a l'estructura econòmica de la conca, es considera un territori d'industrialització madura on el pes de les activitats industrials tradicionals, com el tèxtil, la pell i el paper, havia estat al llarg del segle XX molt important. Actualment, el canvi en el mode de desenvolupament a l'Europa occidental així com la internacionalització dels mercats d'aquests productes, sumat a la degradació dels espais industrials que ocupaven, molts ja obsolets, han portat a la desaparició o transformació de bona part de l'antic teixit productiu, fet que ha comportat que la conca d'Òdena sigui un dels àmbits de Catalunya amb més atur, amb xifres properes al 10%.[2]

Per a aquest àmbit, el Govern de la Generalitat, sota el marc del Programa de planejament territorial, va engegar a final de 2004 la redacció del PDU de la Conca d'Òdena, un més en un conjunt de PDU que com el del PLA DE BAGES [124] o el de la Plana de Vic, estan orientats a ordenar el desenvolupament d'algunes ciutats mitjanes de Catalunya definides com a polaritats emergents i que segons les previsions del Programa de planejament acolliran creixements importants.[3] Aquests PDU supramunicipals han de ser també una eina per a reforçar la posició estratègica d'aquestes ciutats en l'estructura territorial catalana, sota un model d'urbanització raonablement compacte. El programa va néixer l'any 2004 per afrontar els reptes plantejats per les actuals dinàmiques territorials, en una política que pot resumir-se, en paraules d'Oriol Nel·lo, Secretari per la Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), en tres pilars d'orientació del model d'urbanització a Catalunya: davant la dispersió, compacitat; davant l'especialització, complexitat; davant la segregació, cohesió.[4]

S'aprova inicialment el PDU de la Conca d'Odena

Així, a principi de 2005 es va començar a redactar el Pla director urbanístic (PDU) de la Conca d'Òdena i el 22 de juny de 2006 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) el va aprovar inicialment i el va sotmetre a informació pública.[5]

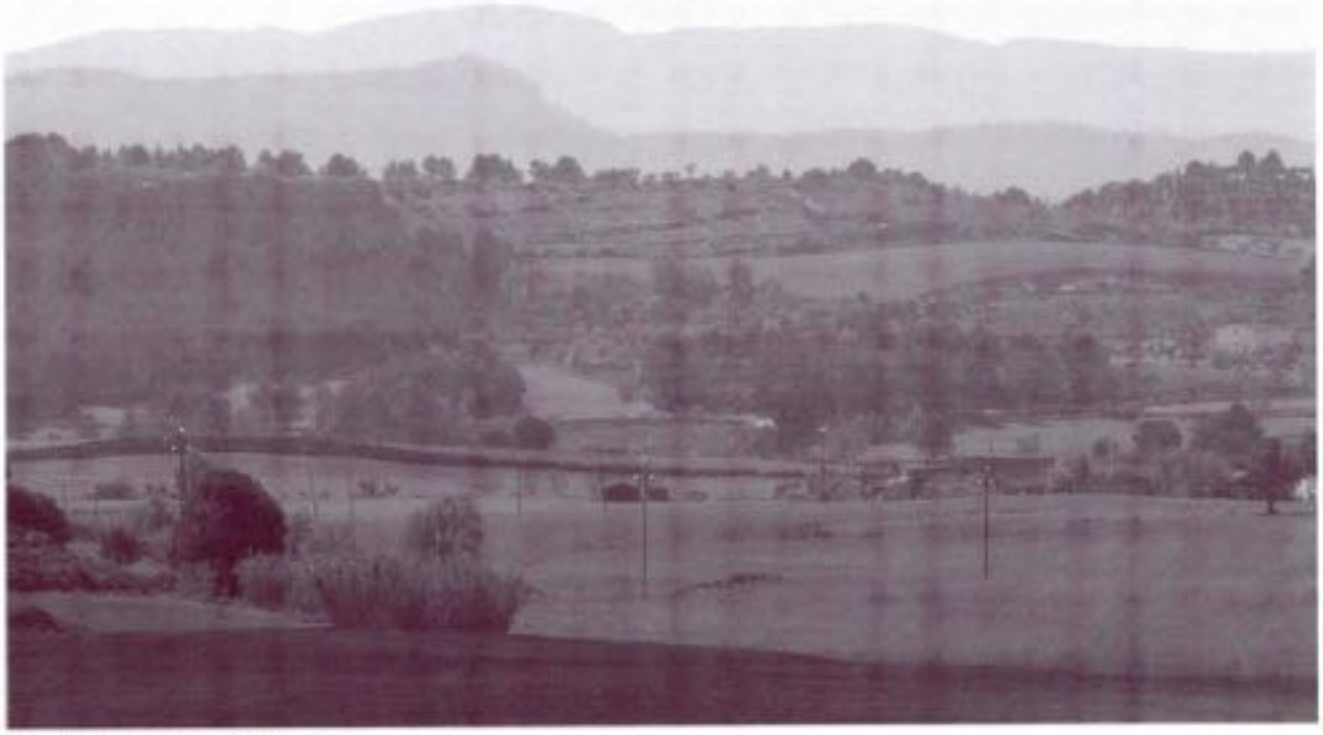
Segons el PDU, l'àmbit de la Conca es troba en els límits de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) i amb certes expectatives d'integració. Les previsions sociodemogràfiques que adopta, amb l'horitzó 2026, són d'un increment poblacional de 39.000 habitants en gairebé 28.000 nous habitatges a repartir entre unes 500 ha.[6] Entre aquestes, el PDU ha detectat que prop de 180 ha estan classificades pel planejament municipal com a urbanes, amb capacitat per a 8.800 nous habitatges (18.000 habitants), que en falten per generar 320 ha, que han de sortir tant dels nous sectors de creixement proposats pel PDU com del sòl urbanitzable ja existent, i unes 116 ha, amb capacitat per a 3.770 habitatges.

Pel que fa als de llocs de treball, se'n preveu la creació d'uns vint-i-cinc mil, per la qual cosa que es considera necessari disposar de 340 ha, de les quals, segons el planejament municipal, 53 ha ja són urbanitzables.

L'ordenació de les infrastructures de comunicació

Entre les previsions en infraestructures, el PDU vol vertebrar els nous creixements i també canviar l'actual model d'accessibilitat[7] incorporant-hi la previsió del traçat del FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [74] (FTC). La infraestructura permetrà connectar la Conca d'Òdena amb les terres de ponent, la resta de la Catalunya Central i les comarques de Girona, a més d'establir un accés ràpid a Barcelona a través del ramal del Llobregat. El seu traçat principal per la conca passarà per la plana del nord d'Igualada en el terme d'Òdena on es preveu, al nord-est del nucli odenenc de l'Espelt, l'estació de mercaderies del FTC. A part, el PDU dibuixa un segon ramal urbà per a passatgers, soterrat, per l'eix de l'antiga carretera N-II a Igualada, fent parada davant del nou hospital comarcal on també arribarà la prolongació dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i hi configuraran una estació intermodal.

Pel que fa a la línia d'FGC, es preveu el soterrament de la línia a Vilanova i la re-



Imatge del Polígon de Can Morera. Foto: Àlex Tarroja

cuperació de l'antic traçat, també soterrat, pel passeig Verdaguer d'Igualada com a prolongació per anar a buscar en direcció nord les dues estacions d'FTC i cap al sud amb un segon ramal i poder connectar amb el barri de Sant Maure de Montbui.

Respecte a les infrastructures viàries, el pla recull la construcció de la ronda Sud d'Igualada que ha d'enllaçar des de l'oest de la conca l'autovia A2 amb els sectors industrials de l'est de Vilanova del Camí i la C-15. El seu traçat es fa pel sud del barri de Sant Maure, de manera que juntament amb l'actual traçat de l'A2 quedaria tancada en una anella viària la conurbació d'Igualada-Sant Maure-Vilanova del Camí-Sant Pau d'Òdena. El pla també proposa la prolongació de la C-15 fins a enllaçar amb la carretera d'Igualada a Manresa C-37, donant continuïtat a l'Eix Diagonal [20].

Els creixements i assentaments proposats

Els creixements proposats pel PDU parteixen d'una sèrie de premisses bàsiques. La primera és que es prioritza el fet d'omplir de les trames urbanes ja consolidades i d'esgotar l'actual sòl urbà i urbanitzable abans de realitzar nous creixements. En segon lloc, que algunes de les previsions de nous desenvolupaments residencials es condicionen a l'execució de les principals infraestructures. La darrera premissa, de caire morfològic, considera que els nous sectors de creixements hauran de fer-se sota criteris de compacitat urbana, continuïtat amb els teixits preexistents i mixtura d'usos.

Tenint en compte els anteriors criteris, el PDU planteja a curt termini, és a dir, en els primers anys de vigència del pla, la consolidació i desenvolupament de les 180 ha d'actual sòl urbà residencial ja classificat, així com les 82,5 ha de sol urbà industrial pendent de consolidació, creixements que han de ser simultanis a la connexió de la C-15 amb la C-37 cap a Manresa i el soterrament del traçat d'FGC per Vilanova del Camí.

A mitjà termini (horitzó 2015) i un cop esgotat el sòl anterior, el pla considera raonable pensar que també s'haurà desenvolupat el sòl urbanitzable del planejament municipal actual, incorporant-hi 3.770 nous habitatges i 17 ha noves de sòl industrial. També es preveu que tant la ronda Sud com la prolongació d'FGC cap a Sant Maure ja estaran ja construïdes, així com el tram central del parc fluvial de l'Anoia. Seria llavors quan es començarien a desenvolupar alguns dels nous creixements proposats, principalment per omplir l'espai interior de l'aglomeració urbana delimitat per una "anella viària". S'haurà de produir, doncs, el creixement sud/Adoberies Velles, el sector de la nova estació de Sant Maure i la ciutat jardí a l'oest, com a tancament del nucli urbà. Aquests creixements crearan més de tres mil cinc-cents habitatges en unes 100 ha noves. Pel que fa al sòl industrial, es desenvoluparien 21 ha de parc d'activitats industrials jardí al costat del cementiri de Vilanova destinat a acollir, entre altres activitats, les fàbriques adoberes que surten del sector de reforma interior de les adoberies velles d'Igualada, tot mantenint una localització propera a la depuradora del riu Anoia, construïda expressament per a tractar les aigües residuals derivades de l'activitat adobera. També es desenvoluparia l'ampliació dels sòls industrials de Vilanova i la Pobla, consolidant una zona de 60 ha industrials, així com 41 ha més a l'àmbit de l'aeròdrom d'Òdena, i es crearia un centre d'activitats aeronàutiques.* Tots aquests espais industrials es vertebrarien a través de la ronda Sud.

A llarg termini (horitzó 2026) el PDU proposa el desenvolupament de dues grans reserves de sòl. Preveient ja l'entrada en servei de l'FTC així com la prolongació del carrilet cap al nord-est, es proposa el nou eixample nord-oest, un creixement en continuïtat amb l'actual teixit d'Igualada, prolongant-ne els carrers amb la perforació del turó de les Guixeres. L'eixample suposarà la creació de 400 ha d'ús mixt, en què es faran compatibles la residència amb l'activitat productiva i terciària, en un espai repartit entre Igualada, Jorba i Òdena, amb un potencial de 20.072 nous habitatges sota una morfologia de ciutat compacta i servida per dues noves estacions d'FGC. Al voltant de l'estació de mercaderies de l'FTC es

disposarà d'una reserva de sòl terciari i d'un centre d'activitats logístiques en una peça de 193 ha que pot acollir més d'onze mil nous llocs de treball. Dins l'eixample, quedaria integrat el nucli odenenc de l'Espelt així com altres poblaments i la xarxa de rieres, que constituiran parcs urbans.

També en aquest horitzó es preveu disposar d'un nou accés a la C-15 al voltant de la Pobla de Claramunt i de la nova estació d'FGC per traslladar l'actual, la qual cosa permetria el desenvolupament del "Nou Claramunt", 32 ha residencials d'ús mixt per a 1.118 habitatges, que ha d'actuar com a element vertebrador entre els diferents assentaments urbans del sistema sud i ha d'oferir una nova centralitat a les urbanitzacions disperses de la Pobla i la Torre de Claramunt.

Pel que fa als espais interiors, el PDU proposa generar noves centralitats i eixos cívics a l'antiga N-II d'Igualada, que es proposa que esdevingui el nou centre de la "ciutat ampliada, a Vilanova del camí gràcies al soterrament del carrilet, així com a Sant Maure, on l'espai de la C-37 ha d'esdevenir una nova avinguda".[8] Cal destacar també la transformació de l'antic barri del rec d'Igualada, on històricament s'han localitzat les empreses adoberes. Es tracta d'un espai d'unes 17 ha amb un important valor de patrimoni industrial però amb poques condicions per a la producció, atès el traçat dels carrers, més propis d'un nucli històric que d'un espai industrial. Amb la creació del Parc d'Activitats Indústria Jardí, el pla proposa reconvertir el rec amb usos residencials, terciaris i d'equipaments, tot protegint una vintena d'edificacions històriques.

Els espais lliures comarcals

Pel que fa als espais oberts i parcs, el PDU proposa quatre grans àmbits. El parc fluvial de l'Anoia, que representa la recuperació ambiental i paisatgística del riu tot configurant una nova façana per a la ciutat junt amb el renovat barri del rec, el parc de la riera d'Òdena i el Torrent de Can Valls, el parc del Torrent de Cal Magí i el Torrent de l'Espelt i, finalment, el parc de les Guixeres. Aquest darrer, és el parc que ha d'actuar de ròtula entre Igualada i l'eixample nord- oest.

Reaccions d'oposició al PDU

Poques setmanes després de l'aprovació inicial del PDU, a Vilanova del Camí es va crear la Plataforma en Defensa del Territori de Vilanova, oposada a la creació del Parc d'Activitats Indústria Jardí. Aquesta era constituïda per diferents veïns i entitats locals i era encapçalada pel regidor de Medi Ambient de Vilanova, Francesc Viera i Prieto (Iniciativa per Catalunya Verds, ICV). Per a la Plataforma, la proposta de traslladar les adoberies a Vilanova, en un espai classificat com a no urbanitzable i de protecció agrícola pel planejament municipal, significava hipotecar el futur del poble i la pèrdua d'un terreny amb un important valor agrícola. Tot i que l'activitat d'aquesta plataforma va enfrontar Francesc Viera amb l'alcalde de Vilanova, Joan Vich i Adzet (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), segons Vich, perquè el regidor s'havia precipitat iniciant la campanya abans que l'Ajuntament es definís oficialment, finalment el consistori vilanoví va preparar un document d'al·legacions on incorporava les demandes de la plataforma, contrari a la urbanització dels terrenys proposats pel PDU per a les adoberies igualadines. Aquest document va ser aprovat per unanimitat en ple municipal els darrers dies de 2006.

A l'Espelt[9] va néixer una segona plataforma, la Plataforma per la Retirada del PDU, que s'oposa especialment a la proposta de creixement nord-oest. Per això va iniciar una recollida de signatures, que a final de 2006 arribava a dues mil. També va realitzar un seguit de xerrades a diferents municipis on va exposar els motius de rebuig del pla. Segons la Plataforma, el creixement proposat era desproporcionat i responia a la voluntat de descongestionar l'entorn metropolità de Barcelona, tot important un model urbà metropolità allè a la Conca, i tot, sense que els redactors del pla haguessin consultat al territori i sense tenir en compte les necessitats de la població local i, molt especialment, sense valorar l'actual qualitat de vida dels veïns de l'Espelt, que desapareixerà si es duu a terme el creixement proposat pel PDU. De fet, la Plataforma, en general, trobava que el document no disposava de prou qualitat perquè havia estat redactat per "uns becaris de la UPC". Una mostra d'això era la falta de coneixement del territori que insinuava el pla, atès que no s'hi havia incorporat el 70% del sòl previst per al polígon industrial Can Morera d'Òdena [2005:147], ni moltes de les propostes del Pla director de l'aeròdrom d'Odena, i tampoc no s'hi recollia el Parc Motor de Castelloli.[10] A més, atès que el pla vinculava alguns creixements a l'execució de l'FTC que, segons la plataforma, no seria operatiu abans del 2026, aquest esdevenia inaplicable. Sobre el mateix FCT, la plataforma també en criticava la manca de capacitat per a millorar la comunicació entre la Conca i Barcelona, ja que segons ells, els futurs trens, un cop a Manresa, hauran de canviar l'ample de via per continuar pel traçat antic dels FGC. En les al·legacions presentades per aquesta plataforma el novembre de 2006, es demanava, doncs, la retirada de tot el projecte i l'inici de nou dels treballs de redacció. Aquesta plataforma va rebre el suport de Salvem Anoia i d'Unió de Pagesos (UP), preocupats per la pèrdua de sòl agrícola que suposaria l'execució del PDU, de manera que també hi van presentar al·legacions.

La reacció dels alcaldes

Pel que fa als alcaldes de la Conca, hi va haver diversitat de valoracions. Així, els alcaldes de la Pobla de Claramunt, Santi Broch i Miquel (Convergència i Unió, CiU), i de la Torre de Claramunt, Ramon Ferri i Pla (CiU), van dubtar del sentit de la creació del "Nou Claramunt", a cavall dels dos termes municipals. Ambdós alcaldes estaven d'acord que els interessos dels seus municipis no eren coherents amb aquesta proposta i que, si es tirava endavant, sorgirien dificultats tant administratives com de subministrament d'aigua.

L'alcalde de Capellades, Angel Soteras i Largo (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va manifestar també que el pla suposaria portar població abans que els serveis i dubtava també de la seva conveniència.

L'alcalde de Castelloli, Jesús Bruguès i Bruguès (CiU), es va mostrar disconforme amb la no-inclusió del Parc Motor de Castelloli al PDU, que a parer seu és un dels grans projectes estratègics per a la Conca. Pel que fa a l'alcalde de Jorba, Josep Maria Palau i Arnau (ERC), va manifestar la seva oposició als creixements residencials que el pla preveu al seu municipi, i que amenacen la identitat de Jorba.

L'alcalde de Santa Margarida de Montbui, Teodoro Romero Hernández, (PSC) es va mostrar satisfet pel creixement proposat per al seu municipi, però va demanar que el sòl industrial es completés al més aviat possible. L'alcalde d'Òdena, Francesc Guisado i Santano (PSC), es va mostrar favorable a la realització d'una planificació supramunicipal i al fet que el pla marqués un sostre de creixement abans inexistent, tot i que hi discrepa en alguns punts, com ara la manca de connexions entre el nucli de l'Espelt i el d'Òdena.

L'alcalde d'Igualada, Jordi Aymamí i Roca (PSC) es va mostrar favorable al pla, entenent-lo com una oportunitat per a posar fi a la crisi econòmica de l'Anoia, i va manifestar també la necessitat de disposar d'un PDU que ordeni el creixement futur dels

pobles davant del creixement demogràfic actual. Aymamí també va anunciar que Igualada iniciaria els treballs de revisió del planejament i que aquest s'adaptaria als continguts del PDU.

Finalment, els alcaldes de Carme i d'Orpí van valorar negativament que el PDU no preveiés una millora de les seves comunicacions per carretera amb la resta de la Conca. Totes aquestes valoracions es van posar de manifest en les al·legacions que van presentar cada un dels municipis el desembre de 2006.

Previsions

De cara al 2007, el PDU haurà de seguir la corresponent tramitació, que inclou la valoració i resposta de les al·legacions. El DPTOP en preveu l'aprovació provisional al llarg del segon semestre de 2007. Pel que fa a la Plataforma Per a la Retirada del PDU, UP i Salvem l'Anoia, preveuen continuar amb la recollida de signatures i l'organització de nous actes de reivindicació fins que no es retiri el pla.

ARR

Més informació

www.espelt.org
www.gencat.cat/ptop
www.salvemanoia.org

1 La comarca de l'Anoia, segons el padró municipal de l'any 2006, tenia 109.198 habitants i una superfície de 866,28 km2, el PDU de la Conca d'Òdena afecta, doncs, una quarta part de la seva superfície.

2 Segons l'Informe Econòmic de l'Anoia 2006, de maig de 2006, la taxa d'atur a la conca se situava en el 10,5%. Aquest informe considera que l'àmbit de la conca es correspon amb els municipis que formen part de la mancomunitat intermunicipal de la conca d'Òdena, que inclou Igualada, Vilanova, Òdena, Santa Margarida de Montbui i la Pobla de Claramunt.

3 Un dels elements de referència amb els quals es va dotar el Programa de planejament van ser uns escenaris de desenvolupament socioeconòmics per al territori català amb horitzó 2026, orientats a preveure el creixement demogràfic i d'evolució de l'ocupació, així com les necessitats futures de sòl que se'n deriven.

4 Aquesta explicació es troba l'article "La nova política territorial de Catalunya", d'Oriol Nel·lo , text inclòs en la documentació de la jornada "Els plans directors urbanístics de Catalunya, uns plans de nova generació" del dia 20/01/2006, organitzada pel DPTOP i el Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC).

5 La publicació al DOGC de l'aprovació inicial del pla és del 12/09/2006.

6 El PDU aplica un índex de 2,12 habitants per habitatge

7 Segons la memòria del PDU de la Conca d'Òdena, l'eix transversal ferroviari ha de permetre superar l'actual model de mobilitat tant de persones com de mercaderies, molt centrat en el transport privat per carretera.

8 Aquest creixement recull una part de les propostes del Pla director de l'aeròdrom d'Òdena. Per a la resta del creixement proposat pel pla de l'aeròdrom, el PDU proposa prioritzar un parc aeronàutic per sobre del desenvolupament industrial

9 L'actual C-37 quedarà alliberada de la circulació d'alguns automòbils quan la ronda Sud articuli l'A2 amb la C-15.

10 L'Espelt és un nucli de caràcter rural d'uns dos-cents habitants dins del municipi d'Òdena. En els darrers anys ha anat creixent amb habitatges unifamiliars aïllats, fins a doblar la superfície urbana inicial.

11 El Parc Motor de Castelloli inclou una pista per a la competició d'esports de motor (especialment motociclisme) i preveu associat sòl industrial destinat a acollir empreses relacionades amb el motor, que puguin desenvolupar tasques d'I+D+i, a més d'instal·

122 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA SERRA DE RODES I ENTORNS



El Pla director urbanístic (PDU) de la Serra de Rodes i entorns, d'abast supramunicipal, forma part del conjunt de plans inclosos dins del Programa de planejament territorial impulsat l'any 2004 pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (DPTOP). El pla director té com a continguts principals la limitació dels creixements urbanístics i la preservació i consolidació de l'estructura dels espais oberts i del paisatge del seu àmbit. Aquesta estructura està formada pels parcs naturals de la Serra de Rodes, cap de Creus, aiguamolls de l'Empordà i el massís de l'Albera. Aquests espais naturals són els que delimiten al nord i al sud la faixa de terrenys on se situen la totalitat dels nuclis urbans, urbanitzacions i usos i activitats sobre el territori.

El 26 d'octubre la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va aprovar provisionalment el pla director que estableix les directrius per a coordinar l'ordenació i planificació urbanística del territori, el desenvolupament urbanístic sostenible, la mobilitat, les infraestructures, les mesures de protecció del sòl no urbanitzable i els criteris per a la seva estructuració orgànica en coherència amb el planejament territorial.

L'àmbit del PDU de la Serra de Rodes, que va ser redactat per l'equip dirigit per l'arquitecte Amador Ferrer i Aixalà, el constitueixen els municipis de Garriguella, Palau-Saverdera, Pau, Pedret i Marzà, Vilajuïga i parcialment el municipi de Roses, tots ells de la comarca del Pla de l'Estany.

Tal com va establir l'acord de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) per a la redacció del PDU l'any 2005, el vessant meridional de la Serra de Rodes constitueix un territori particularment sensible, des del punt de vista paisatgístic i ambiental, atesa la configuració del peu del mont de la serra i la seva situació estratègica entre els espais naturals abans esmentats. Aquestes singularitats del territori, les seves característiques geomorfològiques i la seva posició geogràfica, que es veuen reflectides en les propostes de l'avantprojecte del PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [120], obliguen a adoptar mesures proactives per a salvaguardar els elements i les funcions territorials més significatives en certs aspectes.

El mateix acord de la CUC va establir quatre propòsits generals pel PDU segons les temàtiques següents:

- Urbanística: el pla director ha de permetre evitar la continuació indefinida de l'ocupació urbana del territori del peu del mont que configura el corredor entre els espais naturals del cap de Creus i massís de l'Albera i els aiguamolls de l'Empordà, tot evitant la constitució d'un continu urbanitzat.
- Patrimonial: el pla director ha de preservar l'espai lliure d'edificació dins d'aquesta àrea atesos els seus valors paisatgístics, històrics, ambientals, agrícoles i simbòlics de lleure i qualitat de vida.
- Ambiental: el pla director ha de possibilitar les continuïtats del territori d'espais oberts entre els espais protegits del Parc Natural de la Serra de Rodes i Cap de Creus i el Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà, tot assegurant la qualitat ambiental i especialment la connectivitat i l'intercanvi biològic entre aquests espais especialment protegits.
- Econòmic: el pla director ha d'incorporar mesures per a gestionar l'espai d'aquest territori com un recurs bàsic i durador per al desenvolupament econòmic, el turisme i la qualitat de vida de la població.

El mateix acord va incloure, tanmateix, la suspensió de la tramitació de sis sectors de planejament, que abraçaven plans parcials urbanístics, projectes de gestió urbanística i projectes d'urbanització en els sectors de sòl urbanitzable.

Estructura i contingut del pla

El document del PDU s'estructura a partir de tres grans temes:

- Les característiques, les condicions i la situació actual del sistema d'espais oberts i el paisatge;
- La forma, la posició territorial i les dinàmiques urbanístiques que afecten el sistema d'assentaments urbans i les seves extensions;
- I la consideració conjunta de les ordenacions urbanístiques municipals als efectes de les directrius de coordinació del planejament urbanístic municipal que són consubstancials al PDU.

La consolidació de l'estructura dels espais oberts i del paisatge

L'estructura dels espais oberts i del paisatge es caracteritza per la presència dels parcs naturals que delimiten al nord i al sud la faixa de terrenys on se situen la totalitat dels nuclis urbans, urbanitzacions i usos i activitats sobre el territori. Es tracta del PARC NATURAL DEL CAP DE CREUS [2005:125], al nord, el massís de l'Albera, que arriba a tocar el nucli urbà de Garriguella, i el Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà, al sud.

El PDU proposava, per una banda, complementar l'estructura dels espais oberts que cal preservar i consolidar amb la sèrie de connectors transversals, amb valor ecològic i paisatgístic, que asseguraven la connexió biològica entre els dos parcs naturals i, per un altre, amb el reconeixement dels valors agrícoles, forestals i paisatgístics de determinats sòls que el pla manté permanentment com a no urbanitzables.

Per l'estructura dels espais oberts els objectius específics que el PDU proposava són la protecció dels espais naturals, la regulació del sòl no urbanitzable o no urbanitzat i la identificació de les unitats paisatgístiques.

Per tal de concretar els objectius, el PDU va recollir la zonificació dels espais oberts establerta per l'Avantprojecte del pla director territorial de l'Empordà. El PDU va prendre aquesta zonificació com a base de partida, però amb més definició d'acord amb la visió més detallada del territori que aportava aquest pla.

D'altra banda, el pla director va ampliar algunes de les proteccions especials en sòl no urbanitzable, donant coherència a les propostes de l'Avantprojecte del pla director territorial. Aquest és el cas dels sòls de protecció especial de connectivitat ecològica i paisatgística que segueixen el curs de les rieres de Pedret, Sant Nazari i de Garriguella, dels aiguamolls d'Empordà, fins a enllaçar amb l'espai protegit de l'Albera, o dels espais amb valor connector de Palau-Mas Fumats, del rec de Mas Oriol, de cap de Terme-Riutort o del Penardell, entre altres.

La protecció dels espais oberts proposada

pel PDU va abraçar els espais naturals legalment reconeguts, els espais naturals delimitats pel planejament territorial i els espais naturals amb valors específics (ecològic, connector o agrícola) delimitats pel pla. Així mateix va incloure els espais de protecció territorial, per raó de les condicions intrínseques dels sòls, derivades de la seva posició, pendent, visibilitat o funció en el territori, i també els espais classificats en el planejament urbanístic com a sòl no urbanitzable no inclosos en les categories anteriors.

La proposta del PDU consistia en la definició de tres categories de sòl no urbanitzable i en diverses subcategories, que es corresponen a diferents graus de protecció.

Pel que fa a la identificació de les unitats paisatgístiques homogènies, el PDU establia tres unitats diferenciades, cadascuna amb un tractament específic de les actuacions de planejament i dels projectes. Les unitats proposades són:

- Els aspres de la serra de Rodes i els terraprims de la serra de Pau.
- La plana agroforestal de conreu de vinya i olivera.
- La plana altempordanesa de conreus de cereals i zones d'inundació temporal.

La definició d'un model territorial per als assentaments urbans

Els criteris que el PDU va establir per al model territorial de nuclis urbans i les seves extensions residencials es basaven en l'aptitud dels sòls (altitud, orientació, pendent), la idoneïtat per a la urbanització (continuïtat física, compacitat, consum de sòl) i la compatibilitat amb altres usos territorials (sòls amb valors ecològics, connectors, agrícoles, forestals, paisatgístics).

El pla reconeixia el sistema actual d'assentaments urbans i les seves extensions residencials, aquells classificats com a sòls urbans o sòls urbanitzables amb planejament parcial aprovat i urbanitzats.

Els criteris que les noves extensions residencials han de complir i que el PDU va preveure són:

- La compatibilitat amb els altres usos territorials i, especialment, amb les àrees de sòl no urbanitzable de protecció especial i de protecció territorial.
- La idoneïtat de les actuacions d'extensió residencial, mesurable des de paràmetres definits a la normativa, com la quantitat màxima de nou sòl a posar en servei en relació amb el sòl ja ocupat i edificat en el municipi; la prioritat en la consolidació de les àrees en continuïtat física amb els nuclis urbans ja edificats, i el compliment dels estàndards de densitat mínima per tal d'assolir un determinat nivell de compacitat urbana en les intervencions.
- El compliment de determinades característiques intrínseques als sòls com la determinació d'un límit d'altitud per a cada part del territori que garanteixi una bona integració paisatgística de les edificacions; la limitació de la urbanització i edificació a sòls amb pendents menors al 20%, i la no adscripció del sòls a espais singulars, amb valor de posició pel seu caràcter de transició entre espais de protecció especial i altres o per la seva relació amb les infraestructures o el paisatge.

L'establiment de directrius per a la coordinació de l'ordenació urbanística

Per tal d'establir mesures concretes per a coordinar els plans d'ordenació municipal, el PDU establia com a prioritària la definició de les directrius pel planejament urbanístic municipal.

Segons el PDU els plans municipals hauran d'incorporar les determinacions i directrius i, en el seu cas, les recomanacions, del planejament director urbanístic.

Amb la intenció de coordinar l'ordenació urbanística supramunicipal, les adaptacions dels plans hauran d'incorporar les determinacions següents:

- Les classificacions dels sòls no urbanitzables, urbanitzables i urbans, d'acord amb el contingut de la zonificació del PDU.
- Les àrees paisatgístiques homogènies, delimitades en el PDU a efectes de l'aplicació de la normativa específica de protecció del paisatge.
- Les qualificacions urbanístiques en sòl no urbanitzable coherents amb les subcategories, el sistemes urbanístics i les indicacions del PDU, contingudes en els plànols d'ordenació i en les normes urbanístiques.
- La regulació urbanística d'usos i activitats, condicions i paràmetres urbanístics, gestió i normes de protecció del paisatge, que la normativa urbanística dels plans d'ordenació municipal hauran de desenvolupar.
- La regulació específica que correspon als sectors de planejament parcial no urbanitzats que han estat modificats pel PDU, tant pel que fa a la classificació del sòl, com a la delimitació del sector i a les determinacions concretes envers la seva ordenació i regulació.

OCG

Més informació

http://www.gencat.net/ptop

123 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LES COLÒNIES DEL LLOBREGAT



L'aprovació del Pla director urbanístic de les colònies del Llobregat engega una actuació molt esperada pels ajuntaments afectats i pel Consorci del Parc Fluvial del Llobregat, atès que dota el territori d'un marc legal sobre el qual rehabilitar i redefinir històricament aquests enclavaments industrials i sobre el qual ubicar-los, igualment, a la realitat del segle XXI, tot considerant-ne les especificitats econòmiques, socials i culturals.

Les colònies tèxtils del Llobregat

L'any 2005 es commemorà el 150è aniversari del privilegi reial que va fer possible l'adquisició de salts d'aigua i l'aprofitament de l'energia que generaven, amb l'objectiu d'instal·lar una indústria tèxtil, minera o agrícola a la riba dels rius catalans. Al riu Llobregat, gràcies a l'empenta dels burgesos tèxtils o dels propietaris agrícoles del Bages i el Berguedà, i també gràcies a la d'altres propietaris del Barcelonès, a partir de la dècada de 1860 i amb més empenta a partir de 1880, es van anar construint uns complexos industrials de filatura de cotó segons un patró ben definit. En primer lloc s'hi construïa la resclosa, a partir de la qual es feia derivar l'aigua cap a les turbines o rodes hidràuliques de la fàbrica, les quals, aprofitant aquesta energia, feien treballar els nombrosos telers que els obrers, amb una jornada inesgotable de dotze hores, ficaven a punt. Més tard es construïen els habitatges dels treballadors, la torre de l'amo, l'església i altres serveis com l'escola, el cafè, el teatre o la botiga. Les colònies tèxtils, així, van constituir un dels motors bàsics de la industrialització catalana, tal com s'esdevenia des de principi del segle XIX a Anglaterra i més tard a França o Bèlgica. La producció en filats i teixits de cotó d'aquestes colònies anà creixent fins als moments difícils de la Guerra Civil i la posterior postguerra, tot i que la dècada dels anys cinquanta del segle passat fou de creixement generalitzat. Amb tot, la primera crisi tèxtil va arribar als anys seixanta i els primers tancaments també, com ara els de Cal Casas (Puig-Reig), la Plana (Avià) o l'Ametlla de Casserres (Gironella). Uns anys més tard, a final dels vuitanta i dels anys noranta van anar tancant les portes la resta de colònies, atrapades pels nous corrents tecnològics que eren submergits en un mercat altament competitiu.

El camí cap al ressorgiment de les colònies

Els ajuntaments i altres entitats públiques i privades de la zona delimitada entre Berga i la sèquia de Manresa van crear l'11 de juny de 2003 el Consorci del Parc Fluvial del Llobregat, per tal de donar continuïtat al Patronat del Parc Fluvial Navàs-Berga que funcionava des de l'any 1997 amb l'objectiu de preservar, restaurar, donar a conèixer i revalorar socialment, econòmicament i culturalment una zona d'uns 29 km de longitud i uns 2 d'amplada, tot resseguint la secció de la vall del riu. El 25 de maig de 2005 la Comissió d'Urbanisme de Catalunya va iniciar els tràmits per a elaborar el nou Pla Director Urbanístic (PDU) de les colònies del Llobregat, sota la direcció de Pere Vall, de l'Escola Superior d'Arquitectura de la Universitat Internacional de Catalunya (UIC), i la coordinació de Joaquim Sabaté, de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB-UPC), que tenien en compte la feina feta pels municipis del Berguedà i el Bages, en consorci amb la Diputació de Barcelona i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP).

El Pla director urbanístic de les colònies del Llobregat

El 19 de juliol de 2006 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va aprovar inicialment el PDU de les colònies del Llobregat. L'àmbit d'aquest Pla director és el mateix que ocupava la zona protegida pel Consorci del Parc Fluvial del Llobregat i afecta uns 58 km² dels termes municipals pertanyents a les divuit colònies industrials que es vol preservar: Cal Rosal (Olvan, Avià, Berga), la Plana (Avià), l'Ametlla de Casserres, el Guixaró (Casserres), Cal Metre, Cal Bassacs, Viladomiu Vell, Viladomiu Nou (Gironella), Cal Prat, Cal Cases, Cal Pons, Cal Marçal, Cal Vidal, Cal Riera, l'Ametlla de Merola (Puig-Reig), Cal Forcada (Navàs), Colònia Soldevila i la Rabeia (Balsareny). L'àrea determinada pel Pla té una població total de vint mil habitants, divuit mil dels quals viuen als municipis riberencs de Gironella, Puig-Reig, Navàs i Balsareny i dos mil a les mateixes colònies.

Els objectius del PDU han estat definits en sis grans àmbits. Aquests són:

1. La necessitat d'equiparar els estàndards de qualitat del parc residencial, dels serveis i dels equipaments urbans de les colònies amb els dels pobles.

2. La necessitat d'establir un sistema urbà interrelacionat a través de la conversió de l'antiga C-1411 en una via cívica de trànsit local que enllaçarà els diferents nuclis colonials, a la vegada que es reforçarà i millorarà el transport públic.

3. La preservació, rehabilitació i nova valoració del valor patrimonial del paisatge cultural colonial, ja que el conjunt de la colònia i alguns edificis més específics, com la torre de l'amo o l'església, tenen una importància històrica i artística que ha de ser susceptible de restaurar, i explicar el contingut cultural que amaga el fenomen industrial del Llobregat.

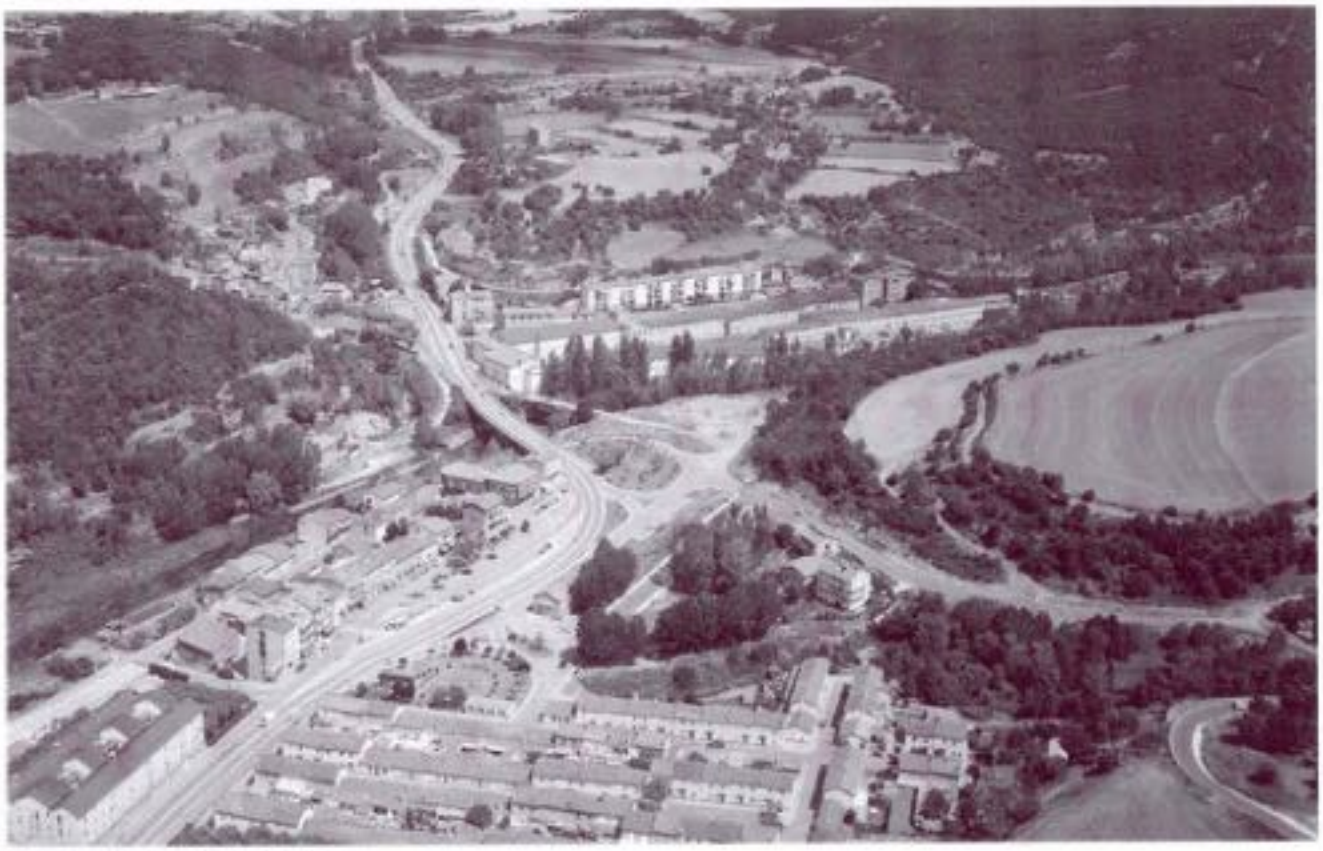
4. La planificació municipal des d'una perspectiva supramunicipal que defensi la identitat urbanística de les colònies, que afavoreixi el reciclatge del sòl residencial i industrial disponible i que aposti per la rehabilitació urbana al costat de la promoció de nous usos industrials de més valor afegit i respectuosos amb l'entorn.

5. La creació d'una zona de protecció de la conca fluvial del Llobregat i el seu entorn mediambiental, seguint les directrius de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i les directrius europees sobre cursos fluvials i els seus usos.

6. La necessitat de garantir la participació i el consens en el marc del Pla que dota els ajuntaments i el Consorci del Parc Fluvial del Llobregat d'un instrument de gestió conjunta vinculat al riu i les colònies.

Les directrius del Pla director

Aquests objectius que es marca el PDU s'han de dur a terme a través d'unes directrius específiques per als àmbits residencial i d'equipaments, d'activitat productiva, paisatge i elements viaris. En el marc residen-



Imatge aèria de Cal Rosal cedida per CORS Arquitectes

cial i d'equipaments, el Pla hauria de garantir la plena ocupació de les colònies, prioritzant la rehabilitació i el manteniment de la morfologia urbanística tradicional i garantint els equipaments necessaris per als residents. Pel que fa a l'activitat productiva, es delimita i regula la zona industrial connectada amb el riu, alhora que se'n condiciona la transformació en residencial, comercial o terciària al fet que s'elabori un pla especial que ordeni el conjunt i mantingui el caràcter dels edificis històrics. En l'àmbit de la preservació patrimonial, es crearan zones de protecció fluvial i es redactaran catàlegs de patrimoni que inclouran l'inventari dels edificis i espais que cal preservar en cada unitat d'actuació, amb un diagnòstic de l'estat en què estan i les mesures de protecció que s'hi ha d'aplicar. Els elements viaris que han d'unir les colònies entre elles i amb els pobles dels voltants seran l'antiga C-1411, que es reconvertirà en via cívica i que incorporarà transport públic de més qualitat i un carril-bici, i la Ruta de les colònies, que recorrent el Llobregat des de Berga fins a Navàs i creuant el riu per nombrosos ponts i palanques, actuarà com a via lúdica i turística d'accés al riu i les colònies.

Els aspectes en els quals incideix més el Pla són els de la reconversió de les colònies en entitats plenament adaptades a l'actualitat del segle XXI i per aquesta raó determina la necessitat d'una promoció econòmica adequada i una millora urbana estructurada. El primer aspecte que s'ha de tenir en compte és la necessitat de millorar l'accessibilitat, les telecomunicacions i la xarxa bàsica de serveis per a promoure una ocupació industrial creixent i millorada a través d'usos amb més valor afegit, facilitant també la reconversió de l'ús productiu en residencial o terciari. El turisme també ha de crear economies paral·leles i actuar com a catalitzador social, i per això el pla dinamitza els productes turístics harmònics amb els usos productius i residencials. Per aquesta raó es crearan les anomenades "colònies porta" que serviran de vincle d'unió amb tot el territori i establiran una comunicació vertebrada entre tot l'àmbit cultural de les colònies. Així, a Cal Rosal s'ubicarà la Porta del Comerç, a Viladomiu Nou el Centre d'Interpretació del Parc a la torre de l'amo (inaugurat el juliol de 2006), a Cal Vidal el Museu del Parc i a Ametlla de Merola la Porta de la Cultura. En l'àmbit residencial, per altra banda, s'afavorirà l'increment poblacional fins a arribar a una densitat de cinquanta habitants per hectàrea i el rejoveniment de la població, imprescindibles per al manteniment del transport públic, les infraestructures urbanes i els espais lliures i equipaments, sempre, però respectant l'urbanisme subjacent, evitant creixements urbanístics per sobre del 30% i reinvertint les plusvàlues generades per aquestes noves construccions en les mateixes colònies.

Tramitació i aprovació del Pla

Després de l'aprovació inicial el juliol de 2006, el PDU va ser sotmès a informació pública entre el 18 de setembre i el 9 de novembre de 2006. Va generar cent deu al·legacions que van venir de part de les diferents administracions o entitats públiques i privades afectades. Posteriorment, es va obrir un període de consulta amb les administracions locals, ja que seran aquestes les que, fonamentalment, desenvoluparan el PDU, mitjançant plans especials i altres plans urbanístics i les que hi hauran d'adaptar els respectius plans d'ordenació urbanística municipal (POUM), els plans generals d'ordenació urbana (PGOU) o les normes subsidiàries, per bé que es constituirà un ens gestor supramunicipal que s'encarregarà de la coordinació i seguiment del Pla. Segons el calendari previst, el DPTOP, després d'elaborar un informe amb les al·legacions presentades i donar-ne audiència als respectius ajuntaments, presentarà el Pla a la CTUB per aprovar-lo provisionalment durant el primer semestre de 2007, fins que posteriorment se'n faci l'aprovació definitiva.

ABV

Més informació

www.parcfluvial.org
www10.gencat.net/ptop
www.museucolonianvidal.com

124 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PLA DE BAGES



El 10 d'octubre la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) aprova definitivament el Pla director urbanístic (PDU) del Pla de Bages[1], destinat a orientar i coordinar el planejament local per tal de fer front a les dinàmiques de transformació del territori i donar resposta de conjunt a la problemàtica dels assentaments, les infraestructures i els espais oberts.

La comarca del Bages, una de les mes extenses de Catalunya, té una superficie de 1.295 km² i una població de 162.551 habitants (cens 2002). Es troba justament al centre de Catalunya, al sector oriental de la Depressió Central, i la seva capital és la ciutat de Manresa.

L'any 2004, el Programa de planejament territorial (PPT) del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va assumir l'elaboració de diversos PLANS DIRECTORS URBANÍSTICS [2005:153], els quals apareixen definits a l'article 56 del Text refós de la LLEI D'URBANISME [2005:95].

Un grup d'aquests plans (el PDU del Bages, el PDU DE LA CONCA D'ÒDENA –Anoia– [121] i el PDU de la Plana de Vic) va ser formulat inicialment com a substitutius provisionals del PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES CENTRALS[2] [128].

El PDU del Bages ordena el conjunt de la comarca, llevat de la major part del Moianès i Cardona,[3] i va ser encarregat, mitjançant un conveni amb la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), a Joaquim Sabaté Bel com a coordinador de l'equip redactor.

El Pla dóna les pautes per a coordinar l'ordenació urbanística de la comarca i, com la resta de plans directors de propòsit general, té com a finalitat establir les determinacions sobre el desenvolupament sostenible del territori, la mobilitat de persones i mercaderies i el transport públic; les mesures de protecció del sòl no urbanitzable i els criteris per fer-ne una estructuració orgànica; la concreció de les grans infraestructures, i la programació de polítiques supramunicipals de sòl i habitatge.

El contingut del pla i la seva aprovació inicial

Amb aquest objectiu, el PDU es fonamenta en la superposició de tres capes de projecte i regulació independents.

La primera tracta sobre el reconeixement de la forma del territori, la definició dels elements que poden formar-ne l'estructura, la matriu ambiental i el sistema d'espais oberts.

La segona estableix el disseny de les xarxes viària i ferroviària i observa els suggeriments relatius a altres infraestructures i dotacions de rellevància territorial.

Finalment, la tercera capa fa esment a l'ordenació dels principals assentaments i activitats, especialment les propostes de creixement o remodelació d'àrees urbanes.

Així mateix, el Pla identifica, per a cadascuna de les capes anteriors, certes intervencions de desenvolupament prioritari, entès com els "projectes territorials estratègics" que permeten verificar a una altra escala les grans directrius proposades.

El 30 de març de 2006 la CTUB va aprovar inicialment el PDU del Pla de Bages, integrat pels documents següents: la memòria (que incloia el programa d'actuacions i les bases tècniques i econòmiques de desenvolupament del Pla), els plànols d'informació i d'ordenació (un total de seixanta-nou plànols, sis de caràcter vinculant), la normativa i la memòria ambiental.

La forma del territori com a criteri d'ordenació

La memòria s'inicia amb una lectura dels principals trets geomorfològics, geogràfics i hidrològics de l'àmbit, una anàlisi de l'agricultura, ramaderia, silvicultura, mineria, recursos culturals, hàbitats naturals i espais protegits, i dels riscos amb més incidència territorial (subsidència i inestabilitats gravitatòries, avingudes fluvials i incendis).

Aquest conjunt d'estudis de la forma del territori va permetre establir la definició d'unes àrees de regulació homogènia, que constitueixen la base fonamental de l'estructura normativa del PDU i que se subdivideixen en les cinc categories següents:

- Matriu agrícola: àrees agrícoles de secà a la plana, hortes a la plana, àrees agrícoles de vall.
- Matriu agroforestal (mixta): àrees agroforestals dels costers i de vall.
- Matriu forestal: boscos, boscos protectors.
- Matriu fluvial: lleres de rius i rieres, aiguamolls.
- Matriu urbana: zones d'activitats econòmiques, nuclis urbans, veïnats rurals, urbanitzacions.

Per a cadascuna d'aquestes àrees es definien les característiques específiques, els objectius perseguits i la seva contribució al model d'ordenació territorial. També s'establien alguns criteris de delimitació (que el planejament derivat podria ajustar), de desplegament, de gestió, i el règim bàsic d'usos i d'intervencions.

Finalment, la regulació d'àrees homogènies es complementava amb tres capes més:

Els vincles legals i administratius derivats de la legislació ambiental (PEIN, ZEPA, Natura 2000, LIC), servituds (hidràuliques, viàries, ferroviàries, xarxes de serveis, abocadors) i concessions (per extraccions mineres o de canalització).

Els vincles derivats de riscos i fragilitats (geològics, geomorfològics, incendis, inundabilitat, etc.).

La valoració dels recursos del patrimoni cultural del Bages, així com una hipòtesi per a la seva estructuració en unitats temàtiques.

L'ordenació de les infraestructures

L'ordenació de les infraestructures viàries i ferroviàries responia a tres objectius fonamentals: completar la xarxa viària bàsica per consolidar el pla de Bages com una sòtula estratègica d'eixos territorials; consolidar un sistema de vies interurbanes i urbanes que optimitzin la comunicació entre els nuclis funcionalment integrats

de la comarca, i modernitzar i ampliar la xarxa ferroviària.

Quant als eixos territorials, destacaven les actuacions següents:

- Construcció d'un enllaç entre el nus de la ronda Manresa Nord i la C-16, l'Eix del Llobregat [21].
- Creació d'un recorregut de circumval·lació al sud i a l'oest de Manresa que completava l'Eix Diagonal [20], connectant les comarques gironines amb les de Tarragona.
- Modificació del nus d'enllaç entre la C-16 i la C-25 (Eix Transversal [27]), en el seu actual emplaçament al nord de Sant Fruitós de Bages.

En relació amb el sistema de vies interurbanes i urbanes, es plantejaven diverses actuacions estratègiques:

- Reordenació de l'estructura viària interna dels polígons industrials de Sant Fruitós de Bages i la corresponent articulació amb els polígons de Santpedor i Cabrianes, estructurant un gran àmbit funcional d'activitats econòmiques; i articulació dels desenvolupaments urbans al nord de Sant Fruitós de Bages amb els nuclis de Torroella de Baix i Navarcles.
- Transformació de l'eix Callús-Santpedor-Artés (carreteres BV-4511 i BV-4512) en un eix interurbà, introduint-hi algunes millores com la construcció d'un nou viaducte a l'altura del Pont de Cabrianes.
- Actuacions per a completar la ronda urbana de Manresa.

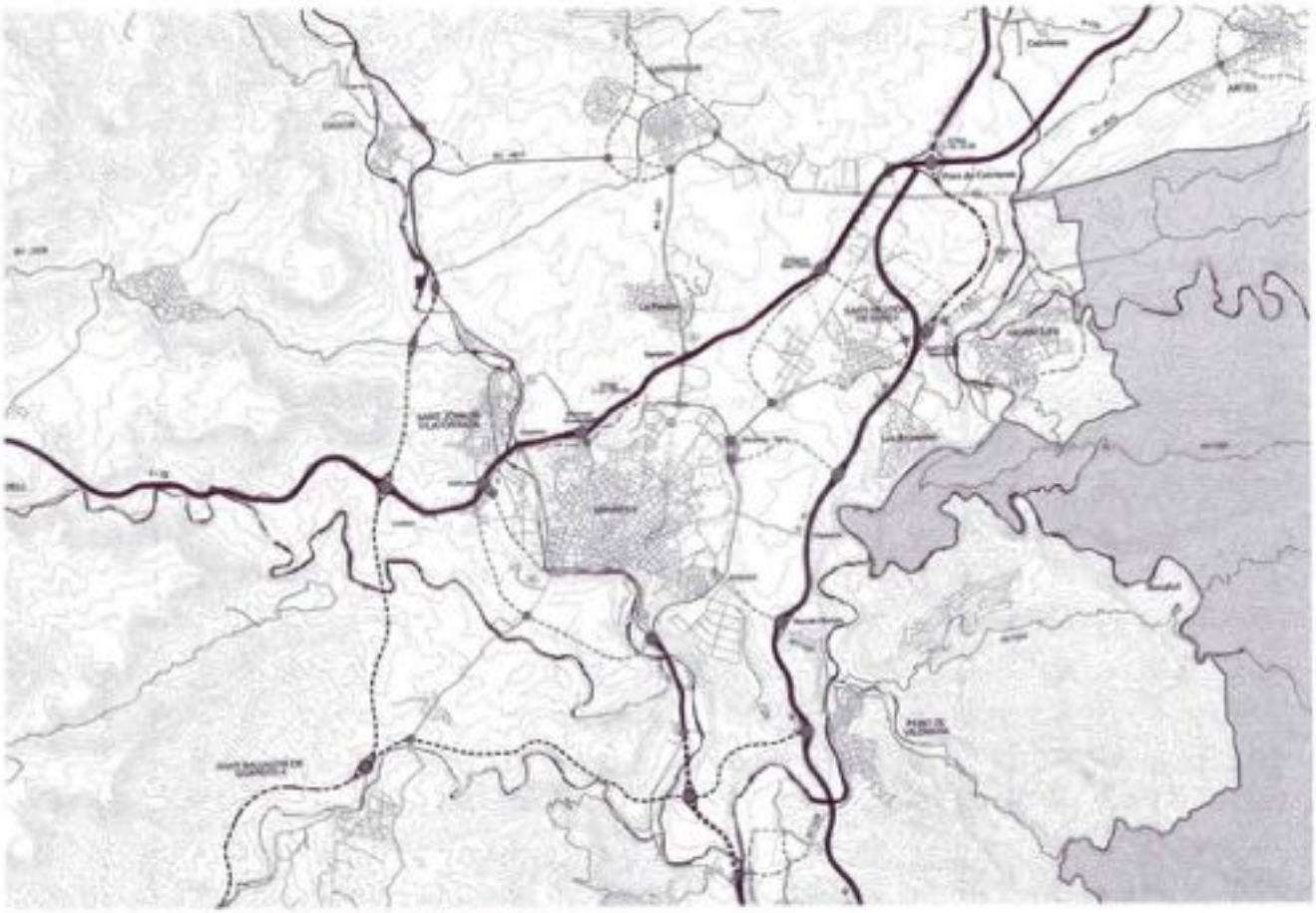
Pel que fa a la xarxa ferroviària, es plantejava que el servei de rodalies funcionés com un metro regional, de manera que connectés al mateix temps el Bages amb la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), i els nuclis interns del pla. Amb aquesta finalitat es proposava:

- Millores en el traçat, desdoblament i freqüències dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i la futura prolongació dins de la ciutat de Manresa.
- Desplegament d'un tren tramvia que prolongava la xarxa dels FGC i connectava amb la xarxa de RENFE comunicant els principals centres urbans del Pla del Bages, des de Navarcles fins a Sant Joan de Vilatorrada.
- Utilització de les línies actuals que arriben a les mines de Súria i Sallent per al transport de viatgers.

A l'últim, es feia referència a la construcció de noves línies ferroviàries en el marc d'una xarxa de transport regional de viatgers i de mercaderies, i s'analitzaven diverses alternatives de traçat del Ferrocarril Transversal de Catalunya [74] quan passa pel Pla del Bages, entre les quals finalment es va optar per un corredor sud que passa per l'altiplà del Xup a causa de l'articulació d'aquest punt amb els principals assentaments urbans que implica un impacte ambiental ajustat.

L'ordenació dels assentaments i de les activitats econòmiques

Els diversos escenaris per a l'horitzó del 2026 previstos pel PPT partien de la premissa d'un creixement del nombre de llocs de treball suficientment alt per a mantenir o incrementar lleugerament l'índex d'autocontenció i aconseguir una reducció de l'atur. També es plantejava nuclear activitats amb valor afegit que ajudessin a retenir personal qualificat. El creixement de població previst al Bages suposava un increment aproximat de 120.000 persones (en un total de 280.000 habitants) i 47.000 nous habitatges. Paral·lelament, l'evolució econòmica prevista comportava un increment en el percentatge del mercat de treball de gairebé un 100%.



Propostes viàries a l'escenari 2026, detall centre Pànol cedit per CCRS Arquitectes

A partir d'aquestes premisses, el PDU va avaluar la necessitat de sòl, tant pel que fa al sòl per a habitatge com per a activitats econòmiques. Els resultats obtinguts van coincidir aproximadament amb el potencial de sòl previst pel planejament vigent, encara que es va introduir un increment de l'actual densitat mitjana de 21,5 a 60 habitants per hectàrea. Aquest canvi intentava fomentar, alhora, un creixement compacte de les ciutats i una provisió adequada de dotacions i serveis.

La creixent integració funcional d'un conjunt de nuclis al voltant de Manresa va conduir a localitzar les principals intervencions dins d'un triangle central amb vèrtex inferior a Sant Vicenç de Castellet i costat superior definit per l'eix BV-4511, entre Callús i Pont de Cabrianes.

Les operacions més significatives de creixement es concretaven en la creació de quatre eixamples residencials, els "eixamples del segle XXI", situats en la zona que limita entre Castellgalí i Sant Vicenç de Castellet, la façana sud de Manresa, l'espai entre Manresa i Sant Joan de Vilatorrada i el nord-est de Sant Fruitós de Bages.

També es preveien àmbits de reestructuració per a reforçar la centralitat o reconvertir àrees industrials obsoletes, i rehabilitar o renovar barris degradats, com els casos dels barris afectats per subsidència minera a Sallent i Balsareny, i els nuclis antics degradats a Manresa i altres municipis, especialment els afectats per la crisi industrial.

Les noves àrees d'activitat econòmica es localitzaven fonamentalment dins dels teixits urbans existents i previstos (teixits mixtos), i també sobre l'eix de la BV-4511 de Santpedor a Pont de Cabrianes, seguint l'antiga carretera de Berga, al llarg de l'eix de la C-16 entre Sallent i Balsareny, o en la façana ponent de la C-55, entre Castellgalí i Sant Vicenç de Castellet.

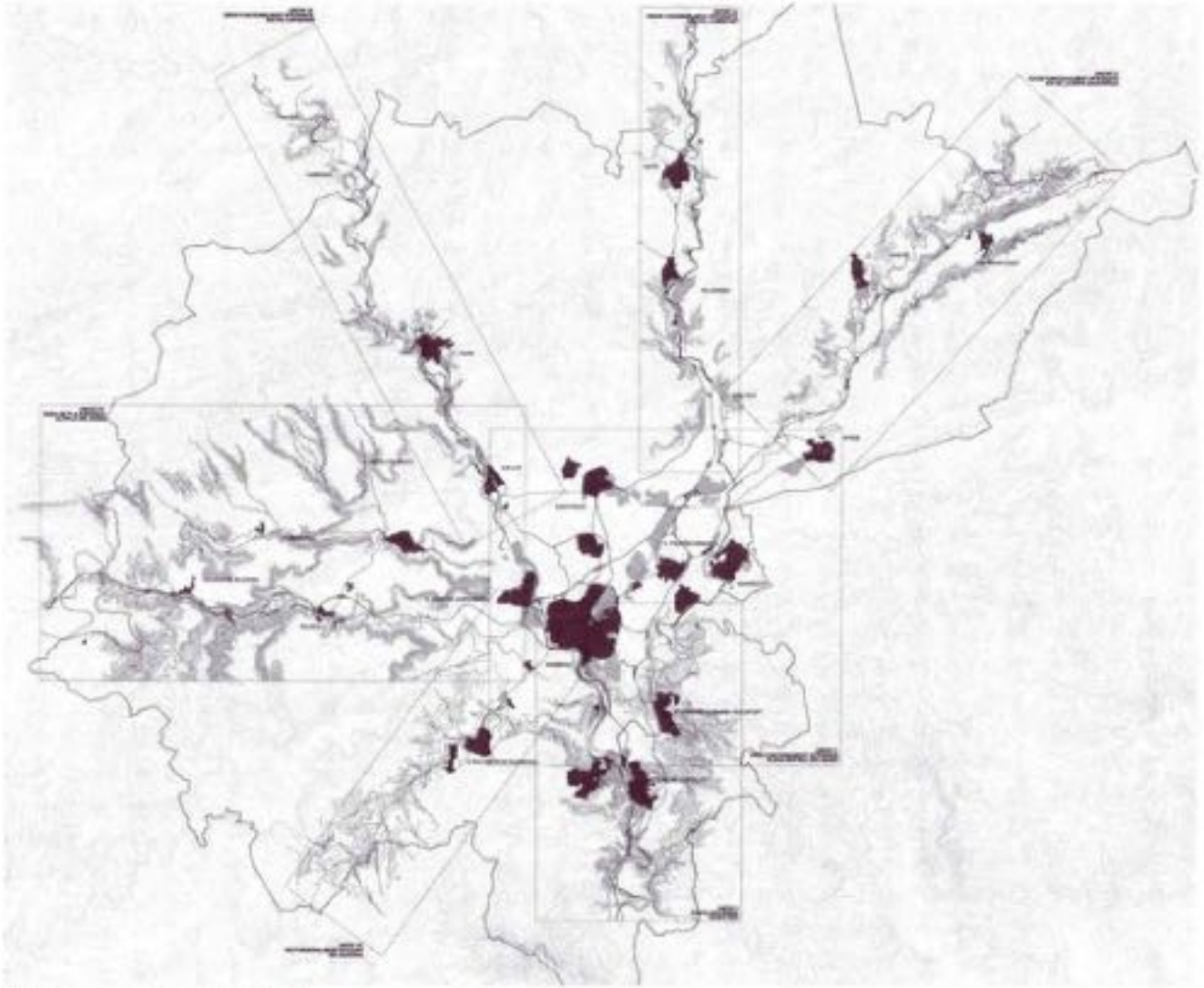
Pel que fa a les urbanitzacions residencials, es va optar per valorar les diverses situacions existents i suggerir criteris de tractament en funció de la posició en relació amb els assentaments, el grau de consolidació, la densitat, el grau d'habitatge principal, la situació legal, el pendent i la seva inserció en l'entorn.

Els projectes territorials estratègics

Els "projectes territorials estratègics" es van agrupar per programes o tipologies per tal d'assolir una acció conjunta i coordinada a escala comarcal, i valorar les institucions i instruments més adequats per a impulsar-ne el desplegament.

El PDU va classificar aquests projectes segons el component més destacat, seguint l'estructura metodològica proposada de les tres capes:

Els tipus d'intervencions més específicament vinculats amb la lectura de la forma del territori i les potencialitats del sistema d'espais oberts incloïen: parcs patrimonials, el Parc agrari del Pla del Bages, el Parc geològic i mi-



Unitats funcionals Plànol cedit per CCRS Arquitectes

ner del Bages, el Pla de gestió forestal i prevenció d'incendis, la Xarxa d'itineraris paisatgístics i culturals del Bages, la restitució de connectivitats malmeses i el Parc de l'Agulla.

En relació amb la mobilitat, les opcions de projecte més significatives es vinculaven amb el traçat de l'eix ferroviari transversal o la connexió entre els eixos viaris territorials. També destacaven les millores en la xarxa viària interurbana i urbana, les millores en la xarxa ferroviària (connexions FGC i RENFE, desdoblament traçats, plataformes intermodals) i altres projectes de transport públic i mobilitat sostenible (tren verd, tramvia, bicivies).

Quant als assentaments i àmbits d'activitat econòmica es distingien: els projectes d'eixamples residencials (polítiques concertades d'habitatge); rehabilitació/renovació de barris degradats; reequipament i reurbanització de les urbanitzacions residencials; establiment de reserves per a equipaments d'abast supramunicipal; integració dels plans locals de l'habitatge; àrees de creixement econòmic (parcs empresarials, polítiques comarcals de sòl) i, per la seva singularitat, el Parc Tecnològic del Bages.

En el cas dels nous eixamples residencials, a més d'especificar-ne la localització, es proposava una possible ordenació de cadascun dels àmbits i es fixaven alguns criteris i objectius generals d'obligat compliment. L'execució d'aquestes operacions estava condicionada al rebliment previ dels sòls urbans i urbanitzables dels respectius nuclis, a la creació de consorcis intermunicipals per a impulsar-les i a l'adquisició pública de sòl per tal de garantir la provisió d'habitatges adequada.

Finalment, es recomanava la creació d'un ens tècnic específic per a impulsar el desplegament del PDU que donés suport a les polítiques municipals i coordinés totes les intervencions de caràcter supramunicipal.

Les al·legacions i la tramitació del PDU

Després de l'aprovació inicial del PDU el 30 de març, el Pla va restar sotmès a informació pública per un període de dos mesos.

El setembre, l'informe d'al·legacions va donar resposta als cinquanta-sis escrits presentats:

- vuit informes de diversos organismes del Govern de Catalunya o de l'Estat;
- vint-i-tres escrits d'ajuntaments i del Consell Comarcal del Bages (els ajuntaments de Santpedor, Sant Fruitós de Bages, Balsareny i Consell Comarcal van presentar dos escrits);
- catorze escrits de col·lectius i institucions;
- onze escrits de particulars, alguns dels quals presentats amb el mateix contingut per diferents signataris.

Entre els canvis realitzats en el PDU a partir de les al·legacions destacaven:

- La refosa de les disposicions relatives als criteris de classificació en un únic article de la normativa.
- La vinculació més estricta dels creixements proposats a l'existència d'equipaments, serveis, i infraestructures, així com a la compleció dels sòls qualificats prèviament amb la mateixa destinació.
- La distinció entre els plànols informatius i normatius, i l'establiment de mecanismes d'avaluació periòdica del PDU.
- Més flexibilitat quant a proporció d'habitatges de protecció oficial, densitats i administració actuant.
- La clarificació i flexibilització de la ubicació dels molls de càrrega-descàrrega.
- La flexibilització de la normativa en els terrenys de matriu agrícola i agroforestal.
- La consideració dels inventaris i catàlegs de masies i cases rurals del planejament urbanístic municipal.
- Canvis normatius per a facilitar la recuperació de les colònies tèxtils a l'àmbit del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LES COLÒNIES DEL LLOBREGAT [123].
- La inclusió de criteris per a la regulació de l'impacte ambiental de l'activitat minera i restauració dels sòls.
- La incorporació d'una memòria ambiental i definició de les bases tècniques i econòmiques.
- L'èmfasi en la prioritat absoluta del transport públic davant altres intervencions en infraestructures.
- La inclusió de diversos suggeriments del Departament d'Economia i Finances (relatius als equipaments comercials), de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), de la Direcció General d'Energia i Mines, de la Direcció de Desenvolupament Rural, de la Direcció de Ports i Transports.
- Canvis en els plànols de traçat d'infraestructures (eliminació de la variant de Santpedor, modificació de l'enllaç C-25, ajustament del traçat de la ronda sud de Manresa, etc.), en el plànol d'àrees de regulació homogènia i d'opcions de creixement (on s'introduïen ajustaments derivats del PTPCC i de l'Informe de sostenibilitat ambiental).

Paral·lelament al desenvolupament del PDU es va establir un debat sobre altres temes estratègics, com la possible ubicació d'una presó a la comarca i la futura previsió d'un nou espai aeroportuari. Encara que no hi van fer al·legacions, diverses entitats del teixit associatiu de la comarca, que havien impulsat la Declaració de l'Agulla on s'establien de manera consensuada les bases per a la protecció dels espais lliures propers al parc de l'Agulla i la rodalia de les ciutats, van mostrar una ferma oposició a aquests projectes i al fet que s'implantessin a la comarca, especialment dins dels espais de valor ecològic, agrícola, forestal, paisatgístic o de lleure.

El 28 de setembre la CTUB va aprovar provisionalment el PDU del Pla de Bages i el 10 d'octubre, definitivament.

OCG-EVP

Més informació

Boletín del Colegio de Geógrafos. Núm. 3. Año 2. Mayo 2003.

Sabaté Bel, Joaquim. "El Pla director urbanístic del Bages", *ESPAIS* núm. 52: *Els plans directors urbanístics de Catalunya*. Revista del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Tardor 2006.

www.respectemelpladebages.org

www10.gencat.net/ptop/

1 El PDU del Pla de Bages ha estat guardonat amb el Premi Catalunya d'Urbanisme 2007 que atorga la Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT).

2 Aquest Pla, que inclou les comarques de l'Anoia, el Bages, el Berguedà, Osona i el Solsonès, va sortir finalment a informació pública el 7 d'abril de 2006.

3 L'àmbit inclou els municipis d'Aguilar de Segarra, Artés, Avinyó, Balsareny, Callús, Castellbell i el Vilar, Castellfollit del Boix, Castellgalí, Castellnou de Bages, Fonollosa, Gaià, Manresa, Marganell, Monistrol de Montserrat, Navarcles, Navàs, el Pont de Vilomara i Rocafort, Rajadell, Sallent, Sant Fruitós de Bages, Sant Mateu de Bages, Sant Joan de Vilatorrada, Sant Salvador de Guardiola, Sant Vicenç de Castellet, Santa Maria d'Oló, Santpedor i Súria.

INSTRUMENTS I MÈTODES PER A PROJECTAR EL TERRITORI EN TEMPS D'INCERTESA

Joaquim Sabaté i Bel
Arquitecte

La crisi del model racional comprensiu va suposar l'expulsió d'una planificació urbanística i territorial, monolítica i confiada, del paradís artificial. El territori ja no és una dada prèvia, sinó el resultat de processos de transformació permanents, un sistema complex en contínua evolució, amb canvis difícilment previsibles.

La crisi de la planificació és una crisi del coneixement, ens diria Friedmann, per la incapacitat d'una relació dialògica, per la creixent acceleració i novetat dels canvis. En ben poc temps ens hem vist forçats a transitar de la certesa a la complexitat, dels fets als valors. Ha augmentat extremament la capacitat d'obtenir i manipular informació, però no en canvi la d'assolir un coneixement prou profund i elaborat dels sistemes territorials i dels seus components.

La major complexitat de les intervencions urbanístiques i els seus efectes ambientals; l'impacte de les noves tecnologies de la informació; la comesa creixentment important de les ciutats en l'esfera internacional, i la novetat mateixa en la naturalesa dels problemes obliga els urbanistes a actualitzar criteris d'interpretació, mètodes i estratègies d'intervenció. I aquesta demanda de renovació disciplinar exigeix des de l'exercici professional i la reflexió universitària un esforç d'innovació; una actitud oberta i experimental; noves aproximacions, segurament menys lineals, més temptatives que definitives, sobre hipòtesis en contínua revisió i no sobre supòsits inalterables.

El PDU del Pla de Bages constitueix una etapa encara provisional d'un procés que hem desenvolupat durant més de vint anys al nostre despatx professional o en les nostres investigacions acadèmiques. Un procés que va engegar amb l'anàlisi territorial d'una comarca costanera de Catalunya i que s'ha anat construint en successives etapes, des del Pla insular d'ordenació de l'illa de Tenerife; un pla especial del Parc Agrari al delta i la vall inferior del riu Llobregat; un projecte d'un eix patrimonial al llarg de 100 km d'aquest mateix riu i un altre de més delimitat a dos dels seus principals afluents (l'Anoia i el Cardener); els plans per a ordenar una "nova ciutat" al sud de Tenerife, fins a una extensa façana fluvial i industrial a Catalunya o el Pla director d'un rosari d'extraordinàries colònies tèxtils.

El PDU del Pla de Bages es va plantejar com una investigació a través del projecte de molts dels temes que ens preocupen, en una situació caracteritzada per la incertesa quant als escenaris de creixement, la falta de tradició en el camp del planejament territorial, la difícil interrelació d'escales diverses, territorials i urbanístiques alhora i la necessitat afrontar qüestions que fins a la data s'han abordat sectorialment o fragmentàriament.

Com fer front alhora a tots aquests requeriments, en una situació d'escenaris tan oberts? Fa uns quants anys, en uns estudis previs a la redacció de la fornada de planejament territorial recent, vam proposar al Departament de Política Territorial adoptar una metodologia singular basada en la superposició de diverses capes de projecte i regulació interdependents, que haviem verificat en alguns plans territorials previs i assajat per primera vegada gairebé vint anys enrere, en el Pla d'ordenació de l'illa de Tenerife. Allà vam proposar una primera lectura basada en el reconeixement acurat de la forma del territori, la definició dels elements que en poden formar l'estructura, la matriu ambiental i el sistema d'espais oberts.

En el PDU del Pla del Bages s'aprofundeix en l'esmentada metodologia de combinació de capes (matriu física, suport estructural i assentaments/activitats), que es van creuant continuament; que es verifiquen projectualment a diferents escales i que es relacionen amb

escenaris potencials de transformació. Però aquesta vegada es va voler, a més, que les capes de lectura, projecte i regulació fossin absolutament interdependents i que això permetés avançar una mica més enllà de la secular zonificació biunívoca.

La capa forma-vocacions del territori permet definir un conjunt d'àrees homogènies, base imprescindible de regulació i ordenació; traduir urbanísticament els requeriments de la matriu ambiental, i dissenyar una proposta de sistema d'espais oberts d'escala territorial.

Per a això es van dibuixar les principals característiques geològiques, morfològiques, topogràfiques i hidrològiques del territori, per continuar analitzant les transformacions derivades de la seva agricultura, ramaderia, silvicultura, mineria, recursos culturals, hàbitats naturals, espais protegits, així com dels riscs (subsidència i inestabilitats gravitatòries, avingudes fluvials i incendis).

Es parteix del convenciment de la importància determinant del medi físic en qualsevol proposta d'ordenació territorial, de la forma del territori com a criteri fonamental del projecte i se n'elaboren diverses anàlisis que es recullen en uns quaranta plànols.

En essència les principals novetats que planteja aquesta primera capa són el reconeixement i la reglamentació detallada de cada fragment del territori segons diverses àrees homogènies i la definició d'una estructura d'espais lliures territorials, atentes a la matriu ambiental, així com el suggeriment d'intervencions estructurades segons àmbits patrimonials, destinades a destacar els seus recursos culturals.

La segona capa s'ocupa del disseny del suport estructural necessari en diferents escenaris; en pauta les condicions de les xarxes de mobilitat i serveis segons les característiques del territori i els futurs desenvolupaments urbanístics. El projecte de les infraestructures persegueix la possibilitat d'assegurar un servei ampli, competitiu i equitatiu en el conjunt del territori, i també equilibrar requeriments tècnics i funcionals, els ambientals o els propis de l'ordenació urbanística.

Moltes de les intervencions infraestructurals pretenen corregir desajusts i introduir millores en la lògica funcional de les xarxes. Però tantes altres vegades se'n plantegen tenint en compte la capacitat estructuradora dels traçats, la seva marcada incidència en l'ordenació urbanística. En moltes es pot afegir les que pretenen construir una xarxa viària articuladora o un sistema de transport al servei de les principals àrees urbanes, que sigui un suport fins i tot dels creixements previsibles.

A la tercera capa es proposen, en estreta relació amb les anteriors, les regles de l'ordenació física d'assentaments i activitats econòmiques, a més de fer el disseny d'alguns elements bàsics dels projectes denominats territorials estratègics.

El PDU avalua les necessitats de sòl per a acollir els habitatges i activitats econòmiques (indústria, serveis, comerç...) segons diferents escenaris. S'assumeix la responsabilitat d'ordenar el territori per fer front tant a una situació de notable creixement, com a una possible recessió d'aquest. L'estructura de les tres capes (àrees homogènies, infraestructura suport i opcions de creixement) està especialment pensada per a prioritzar les aptituds i vocacions del territori i per a establir les pautes, en el seu cas, d'una transformació que les respecti, assegurant prèviament el suport infraestructural imprescindible.

La diferència essencial respecte al planejament vigent no la trobem tant en la dimensió del creixement com en el model de distribució que se'n faci. Es proposa concentrar aquest creixement en operacions que tinguin unes certes dimensions i, fonamentalment, en aquells nuclis més ben dotats de serveis, més

pròxims i adequadament relacionats amb àrees d'activitats econòmiques i més ben comunicats, ara o en el futur, a través del transport públic. Es proposa abordar a començament del segle xxi eixamplaments residencials, que les ciutats del Bages no van saber impulsar durant el segle xix, quan sí que ho van fer tantes altres ciutats catalanes, amb un notable esforç de modernització.

El PDU estableix normes i criteris perquè aquests eixamplaments del segle xxi garanteixin operacions concertades; localitzades en funció de la xarxa de transport públic i de les àrees de feina; amb densitats raonables que possibilitin l'adequada provisió de dotacions i serveis; en estricta contigüitat amb els teixits urbans existents; amb una proporció d'habitatges protegits superior a la legalment establerta i amb un caràcter mixt referent a tipologies, classes socials i funcions, barrejant residència i activitat econòmica compatible. Així mateix es defensa un control adequat de l'oferta, que en garanteixi la diversificació i, el que és més important, el manteniment de la cohesió social, extrem summament important en processos de transformació tan dinàmics.

Creiem que un pla director urbanístic no tindria tant sentit entès només com una escala intermèdia entre un pla territorial parcial i uns plans d'ordenació urbanística municipal més o menys distants en el temps. Convé que estigui acompanyat de programes o propostes que puguin ser executats d'una manera immediata i que verifiquin els grans objectius proposats. En aquest sentit el PDU planteja algunes intervencions prioritàries que hem denominat Projectes Territorials Estratègics, per a les quals s'avancen pautes de disseny i condicions de regulació que tradueixen i fan més concretes les directrius generals.

El concepte de projecte ens remet a la voluntat d'avançar-ne la resolució en clau de disseny físic i alhora a formalitzar-ne una reflexió de caràcter estructural. Es consideren territorials perquè responen a una problemàtica i a una complexitat que generalment va més enllà de l'àmbit municipal, i que exigeixen la col·laboració de diversos ajuntaments i administracions. Finalment, els anomenem estratègics per la seva dimensió transversal (amb decisions que impliquen les diferents "capes" d'aquest pla director urbanístic: ordenació dels assentaments, de les infraestructures de mobilitat, del sistema d'espais oberts, i per constituir àrees d'oportunitat).

Encara que en tots aquests projectes cal pressuposar una estreta interrelació entre territori, medi ambient, infraestructures i assentaments, es classifiquen a partir del seu component més destacat, seguint l'estructura metodològica de les tres capes. Distingim, així, programes i projectes que tenen una relació més estreta amb el sistema d'espais oberts; altres de més vinculats al projecte de les infraestructures de mobilitat i, finalment, aquells que afecten l'ordenació dels principals assentaments i activitats.

Per a aquests projectes territorials estratègics s'avancen hipòtesis d'ordenació, que es concreten en esquemes i directrius orientatives, quan, en canvi, els criteris i objectius generals que es dedueixen dels assaigs projectuals són de compliment obligat.

Com a conclusió podem afirmar que el PDU del Pla de Bages aprofundeix en la construcció d'una opció metodològica llargament assajada. Aquesta es basa en la combinació de tres capes d'interpretació, ordenació i regulació estretament interrelacionades; en contínus canvis d'escala de lectura i projecte; en la valoració d'escenaris diversos i estratègies per a situar ciutats i territori; en la voluntat de traduir urbanísticament els requeriments de la matriu ambiental i de definir un sistema territorial d'espais oberts; en la recerca d'equilibri

entre els requeriments ambientals, funcionals, tècnics i econòmics de les infraestructures i la seva contribució a dotar d'estructura els creixements urbanistics.

Voldria remarcar finalment que l'aspecte fonamental és que cap de les tres capes no determina per si sola el destí d'una peça del territori, sinó que qualsevol intervenció és pautada alhora per totes tres i des de diferents escales d'aproximació. Aquesta recerca d'una opció metodològica especifica persegueix el fet de trobar models d'ordenació, instruments de lectura, projecte i regulació, capaços d'encarrilar la transformació de territoris tan dinàmics, en escenaris diversos i oberts, i és el repte més atractiu a què hem fet front.

Setembre de 2007

125 PLA D'USOS DE LA MUNTANYA DE MONTJUÏC (BARCELONA)



El Pla d'usos de la muntanya de Montjuic és l'element de planejament que ha de servir per a coordinar la reorganització i readaptació d'aquest espai emblemàtic de la ciutat de Barcelona a les noves necessitats i requeriments urbans. El plantejament dels objectius que es volen aconseguir i l'organització de totes les transformacions en marxa o d'actuacions futures han de ser els punts forts d'aquest document, l'objectiu del qual és la regulació de les activitats que s'estan portant a terme a la muntanya. Fins a final de l'any 2006 no s'havia presentat cap pla d'usos. Davant de la manca total d'aquesta mena d'instrument, moltes accions s'han succeït durant el transcurs de l'any d'una manera independent i aïllada.

La muntanya de Montjuic, un dels punts emblemàtics de la ciutat de Barcelona per la seva posició dominant en el paisatge urbà, ubicada entre els barris de Sants i Poble Sec, la Zona Franca i el port, ha estat objecte, durant el transcurs de l'any 2006, d'un important nombre d'esdeveniments que han afectat el desenvolupament d'aquest pulmó verd de la ciutat i que han tendit, tots plegats, a transformar profundament aquest espai amb la intenció de millorar-ne l'accessibilitat i l'atractiu turístic.

La sèrie d'esdeveniments relacionats amb les actuacions que hi han tingut lloc va començar amb l'anunci que va fer a principi d'any, concretament el dia 22 de febrer, el president del Govern espanyol José Luis Rodríguez Zapatero (Partit Socialista Obrer espanyol, PSOE) segons el qual la cessió del castell de Montjuic, una fortalesa militar del segle XVIII, a les autoritats municipals que el reclamaven d'ençà d'anys havia de ser immediata, complint d'aquesta manera amb una promesa electoral.

El traspàs de la titularitat del castell a les autoritats de la ciutat és un anhel que es remunta a la dècada dels seixanta, durant l'administració de l'alcalde de la ciutat José María de Porcioles, en plena època franquista. Per bé que la propietat és de l'Ajuntament, la gestió del castell es troba en mans de les Forces Armades, una situació que canviaria amb la cessió del castell segons el projecte de llei que s'estava preparant a començament de l'any 2006.

Successió de projectes

La posada en marxa d'una sèrie de projectes de remodelació, duts a terme per l'empresa pública municipal BSM (Barcelona Serveis Municipal), tenia com a objectiu transformar la muntanya en profunditat, a fi de poder adaptar-la als nous requeriments de la ciutat i els ciutadans. Es tractava de millorar l'accessibilitat i de potenciar-ne l'ús turístic afavorint alhora l'ús de la muntanya entre els veïns i els ciutadans en general. La successió d'aquests projectes va mostrar la necessitat de redactar un pla d'usos que coordinaria la transformació de la muntanya. L'elaboració d'aquest pla no va ser una decisió puntual ni immediata, sinó que es va plantejar després de l'inici de moltes de les obres o gestions que van tenir lloc al llarg de l'any.

Entre l'important nombre d'accions que havien de ser incloses com a part d'aquest nou document director hi havia la transformació del castell, tan bon punt se n'hagués aconseguit la cessió, en un museu de la Cultura de la Pau, segons declarava l'alcalde d'aleshores, Joan Clos (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC). Aquesta operació incloïa una sèrie de transformacions rellevants més enllà de la gestió mateixa d'aquest espai emblemàtic, com per exemple la necessitat de trobar una nova posició per a les antenes del castell i també per a l'enorme quantitat d'antenes que



Entrada al Museu Militar del castell de Montjuic. Foto: Àlex Tarroja

hi havia escampades per la resta de la muntanya, les quals, seguint les intencions de la nova cara que es volia donar a la muntanya, haurien d'estar concentrades en un sol punt. Aquesta concentració va ser un de dels aspectes més discutits de tot el 2006, i va provocar múltiples desacords entre diverses autoritats a l'hora de trobar-ne la localització més correcta.

Una altra de les grans operacions dutes a terme, que tindrien a veure amb el futur pla d'usos era el Nou Parc de la Primavera, que esdevindria un nou jardí urbà de 19.500 m² i que inclouria noves infraestructures i instal·lacions pròpies d'una àrea d'aquestes característiques. L'inici de les obres a començament d'abril va sorprendre els veïns, els quals van expressar les seves protestes com a conseqüència de la tala d'arbres a la zona de les obres.

Durant els primers dies de maig es va definir una nova operació de gran rellevància: un nou passeig conegut amb el nom del Camí del Cim. Amb uns 3 km de longitud, pretenia unir i fer més accessible el camí de Miramar amb el sector conegut com Can Clos, que juntament amb la remodelació del teleféric suposava una inversió de 23 MEUR. El projecte, obra de Ramon Folch i Joan Forgas, arquitecte i ecòleg respectivament, tenia la voluntat de millorar l'accessibilitat a la muntanya i d'aportar més espai per al vianant en detriment del vehicle. El nou teleféric, per la seva banda, hauria de ser una de les grans apostes per a millorar l'accés atès que aportava transport públic a la muntanya. Se'n preveia la inauguració per al primer trimestre de 2007.

A final de maig es va concretar un nou projecte: un nou mirador, d'uns 11.000 m², que se situava en l'antic camp de tir i esdevenia una nova zona verda de la muntanya que oferiria servei de bar i una àrea de repòs gestionats per BSM. En aquest nou projecte va aparèixer una complicació molt concreta: a la zona es van trobar les restes d'una necròpolis jueva i d'un taller prehistòric d'extracció de marbre, fets que van obligar que es tinguessin en compte l'excavació i conservació de les restes.



Antic teleféric de Montjuïc. Foto: Àlex Tarroja

El Pla d'usos

El Pla d'usos havia d'incloure la majoria de les accions que s'estaven duent a terme des dels primers mesos de l'any, amb la intenció d'integrar-les en una mateixa línia d'acció i en uns objectius comuns. Igualment, la presentació de l'avantprojecte es va valorar durant el transcurs del mes de juny d'aquell mateix any, i la suma d'inversions estava estipulada en 200 MEUR. Segons paraules de Sonia Recasens, de Convergència i Unió (CiU), "se'l va tractar com un projecte faraònic", per la qual cosa es va acusar les autoritats municipals d'estar preparant un pla massa agressiu per a la muntanya i de fer-ho d'esquenes als ciutadans.

Malgrat les protestes, i en espera del pla, el municipi va iniciar un gran nombre d'obres de millora i rehabilitació conjuntament amb les grans operacions abans esmentades: la millora de la façana de l'Estadi Olímpic o del sostre del Palau Sant Jordi, la renovació de la plaça Carlos Ibáñez i l'habilitació d'un hotel de luxe als antics edificis de RTVE (Ràdio i Televisió Espanyola) a Miramar que es va inaugurar el dia 9 d'octubre, juntament amb obres de segon ordre.

A final d'any s'anunciava que era pròxima la cessió definitiva del castell després d'un llarg any d'un seguit de discussions que havien estat generades pels requeriments que es formulaven des de Madrid. Mentrestant, l'Ajuntament anunciava la compra d'una finca coneguda com la Rivière, de 52.000 m², i així sumava més propietats en les quals poder actuar en les reformes de la muntanya.

Aquests últims esdeveniments tancaven l'any, per a la muntanya de Montjuïc, sense notícies definitives del Pla d'usos promès. El desenvolupament del Pla portat a terme des de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) per encàrrec de BSM, gestora del parc, encara no ha estat presentat, i això ha fet que les accions s'hi hagin anat fent d'una manera individual.

MDD-RCV

Més informació

www.bcn.es
www.publicacions.bcn.es/b_mm/
www.tmb.net/ca_ES/tmb/queestmb/

126 PLA SECTORIAL DE CABALS DE MANTENIMENT



El Govern català aprova de manera definitiva el Pla sectorial de cabals de manteniment (PSCM). Aquest instrument de gestió defineix un règim de cabals per a tres-cents vint trams fluvials de Catalunya que garanteixin el conjunt de les seves funcions ecosistèmiques. Es detecten problemes significatius en cent noranta trams, el 88% dels quals afectats per aprofitaments hidroelèctrics. La implementació del PSCM es realitzarà en els plans de gestió que hauran d'estar aprovats l'any 2009. Per altra banda, a l'Ebre es treballa en la redacció del nou Pla integral de protecció del delta de l'Ebre (PIPDE), eina que entre altres aspectes haurà de definir un cabal mínim per al tram final del riu. Aquest aspecte és el que ha generat més controvèrsies, especialment per part de les organitzacions ambientalistes i les institucions aragoneses.

Antecedents | 2004:142

El Pla hidrològic de les conques internes de Catalunya (CIC) de l'any 1998 preveu la redacció d'un pla sectorial de cabals de manteniment (PSCM) per tal de garantir el funcionament, la composició i l'estructura dels ecosistemes fluvials en una qualitat acceptable. El Consell d'Administració de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) el va aprovar de manera provisional el 3 de novembre de 2005.

D'altra banda, la Llei 11/2005 que modifica el PLA HIDROLÒGIC NACIONAL (PHN) [2005:174] va permetre la creació d'una comissió mixta formada per tècnics designats pel Ministeri de Medi Ambient (MMA) i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) amb l'objectiu de redactar el nou PLA INTEGRAL DE PROTECCIÓ DEL DELTA DE L'EBRE (PIPDE) [2005:131]. El PIPDE ha de definir entre altres qüestions el cabal ecològic per al tram final de l'Ebre amb la participació de tots els agents socials a través de la Comissió per a la Sostenibilitat de les Terres de l'Ebre (CSTE).

Aprovació definitiva del Pla sectorial de cabals de manteniment

El Govern català va aprovar de manera definitiva el PSCM el 4 de juliol de 2006 després de rebre l'informe favorable del Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible (CADS). Es complia amb el mandat del PHN que estableix la necessitat de realitzar estudis específics per a establir cabals de manteniment.

La importància de garantir els cabals que asseguren el conjunt de funcions ecosistèmiques es va constatar l'any 2005 per part de l'ACA. La diagnosi dels riscos que impedeixen assolir un bon estat ecològic havia assenyalat l'alteració del règim de cabals i l'existència de barreres que eviten la connectivitat com a principals factors a corregir. Cal recordar que la Directiva marc de l'aigua (DMA) 2000/60/CE preveu assolir l'any 2015 el bon estat del conjunt de masses d'aigua.

Cal tenir en compte, però, que els cabals de manteniment no han de complir-se sempre. Es tracta d'un llindar per sota del qual el sistema fluvial entra en un estat crític i per tant es recomana no extreure més aigua.

En aquest sentit el PSCM defineix els cabals mínims en tres-cents vint trams fluvials que només seran aplicats de manera immediata en les noves concessions. En canvi, per a la revisió de les concessions en curs caldrà analitzar cada cas en la redacció dels plans de gestió. Aquesta nova eina incorpora en la seva elaboració estratègies de participació ciutadana que s'hauran d'aprovar el 2009. Precisament, aquests processos participatius es van iniciar el 2006 a la conca alta del Ter i al Gaià-Francolí. El CADS havia valorat molt positivament en l'informe presentat el març de 2006 que la implementació del Pla fos fruit d'un pacte entre l'activitat antròpica i la dinàmica natural.

Per la seva banda, les organitzacions ecologistes van considerar molt satisfactori el Pla. Per exemple el Grup de Defensa del Ter (GDT) va atorgar el denominat premi Peix –que reconeix les aportacions de persones o institucions a la millora dels ecosistemes fluvials– al PSCM.

Els usos hidroelèctrics, principal factor de risc

El Pla detecta problemes significatius en els cabals de cent noranta dels tres-cents vint trams analitzats, dels quals un 88% estan afectats per usos hidroelèctrics. La major part de les derivacions d'aigua a les CIC, les realitzen explotacions hidroelèctriques de baixa potència instal·lades principalment al Llobregat, al Ter, al Fluvià i al Cardener. Es tracta d'instal·lacions fruit del desenvolupament industrial tèxtil del segle XIX. Moltes d'aquestes empreses han tancat però mantenen l'explotació hidroelèctrica per la seva elevada rendibilitat.

Des de la Fundació Nova Cultura de l'Aigua (FNCA) es considerava en un informe que la revisió de les concessions a



La riera de Santa Coloma al terme municipal de Massanes (la Selva). Foto: Arnau Urgell

les minicentrals era un tema a abordar de manera urgent per a restablir el bon estat ecològic dels rius de les CIC. Per part de l'ACA s'assenyalava que l'aplicació del PSCM pot suposar una reducció lleugera d'una energia que representa el 0,7% del consum elèctric del Principat.

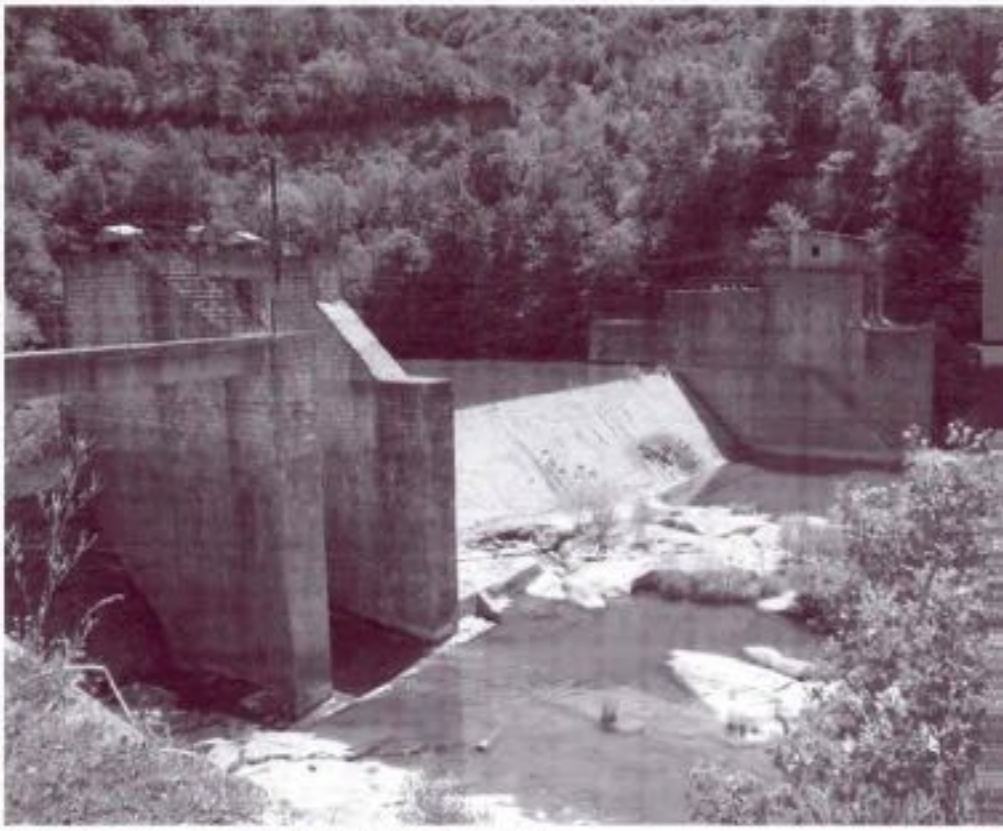
D'altra banda, per primera vegada es va retirar de manera definitiva una concessió d'una minicentral per raons ambientals. El jutjat contenciós administratiu número 2 de Girona va donar la raó a l'ACA de clausurar definitivament la minicentral de Molló (el Ripollès). El cas s'havia iniciat a partir d'una denúncia de l'Associació per a l'Estudi i Millora dels Salmònids (AEMS)-Rius amb vida per l'assecament del Ritort i la riera de Fabert, hàbitats molt rics en truita comuna.

Passos cap a la reducció del transvasament del Ter

L'adjudicació de la DESALADORA DE CARTA METROPOLITANA DE BARCELONA [51] permetrà abastir 60 hm³ a l'àrea metropolitana de Barcelona a partir de l'any 2009. Ha de ser un primer pas per a disminuir el transvasament que des de 1959 es fa des del Ter cap a la conurbació barcelonina. Legalment, aigües avall de la derivació el cabal mínim ha de ser de 3 m³/s, xifra inferior a la proposada pel PSCM i que en anys de sequera s'ha arribat a incomplir. Entitats ecologistes, regants i diverses personalitats han reclamat insistentment que es busquessin mecanismes per a avançar cap a l'anomenada *devolution* de les aigües del Ter. En aquest sentit, l'agost de 2006 entitats gironines van iniciar una campanya per a reiterar la necessitat de reduir el volum d'aigua transvasada, complir escrupolosament la llei i exigir la transparència en la publicació de les dades de cabals.

El cabal ecològic, element clau del Pla integral de protecció del delta de l'Ebre

El 6 de febrer la ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona (Partit Socialista Obrer Espanyol, PSOE), i el conseller del DMAH Salvador Milà (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV) van acordar la constitució de la comissió tècnica mixta per a la redacció del Pla integral de protecció del delta de l'Ebre (PIPDE). La previsió era invertir 300 MEUR en actuacions al conjunt de la conca catalana de l'Ebre, entre les quals destacaven la DESCONTAMINACIÓ DE L'EMBASSAMENT DE FLIX [48], evitar la regressió del delta i recuperar la qualitat de les aigües de les badies i l'aportació de sediments.



Minicentral al riu Ter, al terme municipal de les Llosses (el Ripollès). Foto: Arnau Urgell

El més següent es reunia per primera vegada la Comissió per a la Sostenibilitat de les Terres de l'Ebre (CSTE), organisme format per una cinquantena de representants del món econòmic, de l'administració local, de la comunitat científica i de les organitzacions ambientalistes, amb l'objectiu de realitzar aportacions al PIPDE. Per als representants ecologistes, una de les tasques prioritàries era la definició del cabal mínim pel tram final del riu.

Administracions i partits polítics aragonesos han estat molt crítics amb la signatura del conveni per a elaborar el PIPDE –especialment a l'hora de fixar el cabal ecològic al Delta– en considerar que suposa el trencament de la unitat de conca, ja que tan sols incorpora la part catalana. En aquest sentit, el 14 de desembre les Corts aragoneses van aprovar per unanimitat una proposició de llei per a modificar el PHN de tal manera que no es puguin definir els cabals de manera bilateral. En un termini pendent de determinar –només s'admet a tràmit una iniciativa autonòmica mensual– el Congrés espanyol debatrà la proposta aragonesa.

A final de juliol Cristina Narbona visitava les Terres de l'Ebre per presentar el document base del PIPDE. Malgrat que va afirmar que es tractava d'un pla obert des de la Plataforma de Defensa de l'Ebre (PDE) es va criticar la precipitació, ja que encara calia incorporar les propostes de la CSTE. La ministra també va anunciar que s'havia encarregat a la Universitat de Barcelona (UB) i a l'Institut de Recerca i Tecnologia Agroalimentàries (IRTA) un estudi sobre el cabal ecològic del tram final de l'Ebre.

El mes de novembre la FNCA presentava els resultats d'un estudi propi que assenyalaven que el cabal mínim en el tram final havia de ser de 9.000 hm³ anuals. La PDE avalava la xifra i demanava una moratòria per a autoritzar nous regadius. Per la seva banda, el nou conseller del DMAH, Francesc Baltasar (ICV), anunciava que a començament de 2007 es faria pública la proposta de l'IRTA i l'UB per a debatre-la a la CSTE.

AUV

Més informació

mediambient.gencat.net/aca/
www.unizar.es/fnca/cste/

127 PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN



El Pla territorial de l'Alt Pirineu i Aran s'aprova inicialment a començament d'abril i se sotmet a informació pública durant dos mesos. En aquest període rep un centenar d'al·legacions, entre les quals destaquen les dels consells comarcals i el Síndic d'Aran, que demanen al Govern de la Generalitat que suspengui la tramitació fins després de les eleccions del novembre. Segons el Govern, es considera que el Pla no és un projecte nou ni de darrera hora sinó el resultat d'un treball d'anys. Per això la tramitació continua i el 25 de juliol s'aprova definitivament.

Antecedents | 2004:143; 2005:132

L'abril de 2005, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va presentar i sotmetre a informació pública l'Avantprojecte del pla territorial de l'Alt Pirineu i Aran i l'informe ambiental corresponent. El document promovia una xarxa de dotze ciutats pirinenques, protegia el territori i el paisatge amb tres categories bàsiques (protecció especial, territorial i preventiva) i potenciava les comunicacions per carretera i ferrocarril. El 23 d'agost va finalitzar la consulta pública, que va rebre vuitanta escrits de suggeriments.

La Secretaria per la Planificació Territorial va estudiar les demandes i les propostes efectuades. La manera com aquestes es van considerar en el Projecte de pla es va fer públic el març de 2006 en l'informe sobre la consulta, informació pública i participació ciutadana de l'avantprojecte i del corresponent informe ambiental.

Per la seva part, la Comissió de Coordinació de la Política Territorial de la Generalitat va analitzar la proposta de Pla. En una reunió a principi de març, el Pla també es va valorar amb els presidents dels consells comarcals i, dues setmanes després, amb el Síndic d'Aran. El 22 de març la proposta es va presentar al consell rector de l'Institut per al Desenvolupament i la Promoció de l'Alt Pirineu i Aran.

El 7 d'abril es va aprovar inicialment el Pla i es va tornar a sotmetre a informació pública juntament amb l'informe ambiental per un període de dos mesos. En aquella ocasió, el Pla va rebre cent un escrits d'al·legacions.

Entre les al·legacions van destacar les del síndic de la Vall d'Aran i dels presidents dels consells comarcals de l'Alt Urgell, l'Alta Ribagorça, la Cerdanya, el Pallars Jussà i el Pallars Sobirà. Aquestes institucions van demanar que la tramitació del projecte se suspengués fins a la formació del nou govern de Catalunya, després de les eleccions del novembre. El Síndic d'Aran, Carles Barrera, va manifestar que "seria poc prudent" que un pla que marcaria les línies socioeconòmiques del territori durant deu anys s'aprovés per un govern al final del seu mandat i en minoria". Poc després, el Consell Comarcal de l'Alt Urgell es va desmarcar d'aquesta demanda. Els consells comarcals també van reclamar una major aposta per infraestructures com el túnel de Comiols, el túnel del Cantó, el tren lleu-

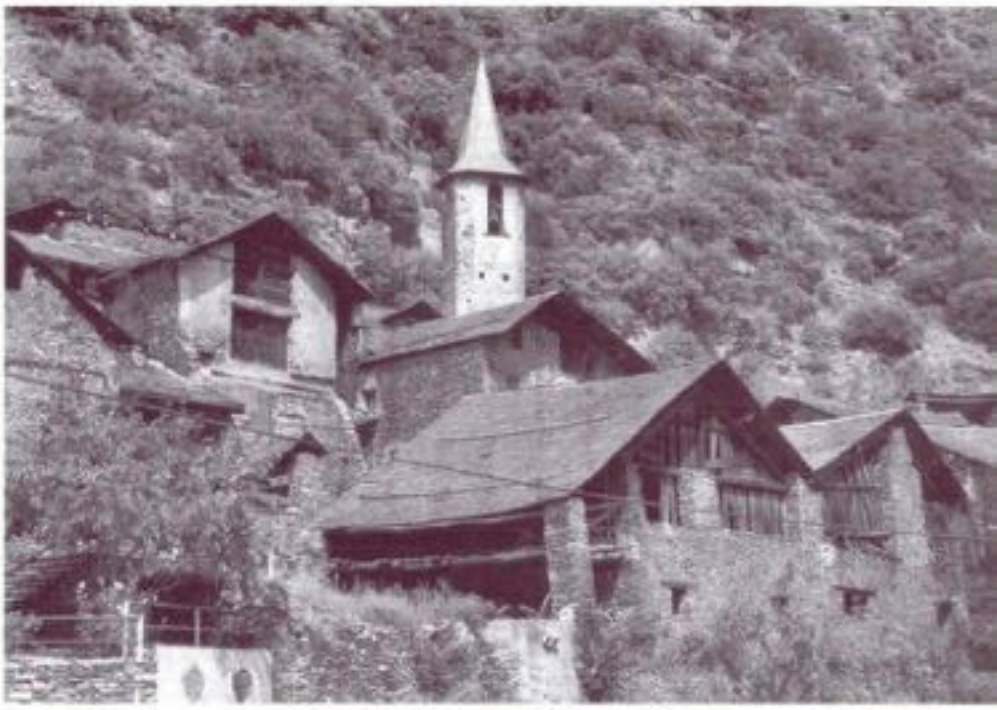


Nucli de Burg, al municipi de Farrera (Pallars Sobirà). Foto: Àlex Tarroja

ger entre la Seu d'Urgell i Andorra i el desdoblament de l'N-230 per convertir-la en l'autovia A-14 [13].

Les al·legacions i la manera com es van tenir en compte es van recollir en l'Informe sobre les al·legacions presentades al Projecte de pla territorial aprovat inicialment i al corresponent informe ambiental, de juliol de 2006. Segons aquest informe, i en resposta a la demanda de suspensió, es considerava que el Pla no era un projecte nou ni de darrera hora sinó el resultat d'un treball d'anys. A més, deia l'informe, a les reunions prèvies amb els consells comarcals s'havia posat de manifest un elevat consens sobre el Pla i un reconeixement generalitzat de la seva evolució positiva com a resultat del procés de consulta efectuat.

El 12 de juliol, un cop elaborat un text refós amb les al·legacions acceptades, el Pla es va aprovar provisionalment. Un dia després, la Comissió de Coordinació de Política Territorial va emetre un informe favorable sobre el Pla amb algunes observacions, les quals es van incorporar en un nou text refós. Pocs dies després, el 25 de juliol, el Govern català aprovava definitivament el Pla territorial de l'Alt Pirineu i Aran. En compliment de la Llei 9/2006 sobre l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient, el Pla territorial incorporava una memòria ambiental sobre la qual s'havia pronunciat favorablement el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH).



Primer pla del nucli de Burg. Foto: Àlex Tarroja

Com a novetats respecte a versions anteriors, el pla territorial definitiu reconeixia el paper d'Isona (Pallars Jussà) i col·locava aquest nucli com una de les tretze poblacions en xarxa per a les quals es reforçarien els serveis i s'implantarien noves àrees especialitzades d'activitat econòmica. També feia una major aposta pel túnel de Cornolls.

La vigència del Pla territorial de l'Alt Pirineu i Aran es preveia indefinida fins a una revisió del Pla territorial general de Catalunya. Tanmateix, la previsió temporal de les seves determinacions arribava al 2026. D'altra banda, s'establien mecanismes de seguiment i actualització.

XBR-X3EA

Més informació

www.gencat.net/ptop/ptcat/ptapa/

128 PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES CENTRALS



A mitjan abril, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) presenta l'Avantprojecte del pla territorial parcial de les Comarques Centrals. El pla preveu un creixement demogràfic del 60% per al conjunt de l'àmbit i estableix una gradació entre els assentaments urbans, de manera que siguin les capitals comarcals i les ciutats mitjanes les que concentrin el gruix principal dels creixements. D'altra banda, el pla defineix la xarxa d'espais oberts de l'àmbit i especifica el grau de protecció dels diferents espais que la formen, alhora que vetlla perquè la zona encaixi en l'ampliació de la xarxa d'infraestructures de mobilitat prevista pel pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC), que inclou projectes importants a les Comarques Centrals com l'eix Transversal Ferroviari i l'eix Diagonal.

La regió de les Comarques Centrals, que com el seu nom indica s'estén pel centre del país, està integrada per l'Anoia, el Bages, Osona, el Berguedà i el Solsonès. El 12 d'abril de 2006, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va presentar l'Avantprojecte del pla territorial parcial de les Comarques Centrals, el qual va restar en exposició pública durant tres mesos.

L'Avantprojecte consta d'una memòria explicativa i justificativa de les propostes, dels plànols i les normes d'ordenació corresponents (algunes d'aplicació directa, d'altres que han de servir com a criteris rectors per a altres instruments del planejament com ara els plans urbanístics), i de l'informe de sostenibilitat ambiental. Aquest últim es va presentar a final d'any i conclou que les propostes del pla comportaven un balanç ambiental positiu i que representarien una millora ambiental respecte de l'alternativa zero, és a dir, l'escenari tendencial sense el nou pla.

El tercer àmbit territorial de Catalunya pel que fa al creixement

El pla preveu per a la regió un increment de fins a 170.000 llocs de treball, és a dir, el 17% de la nova ocupació prevista per a Catalunya en l'horitzó de l'any 2026. El creixement demogràfic previst és del 65%, amb la qual cosa es preveu arribar als 700.000 habitants. Per donar cabuda a aquests creixements, s'estima necessari construir 116.000 habitatges nous a la regió. De fet, d'acord amb aquestes previsions, les Comarques Centrals esdevindran el tercer àmbit territorial pel que fa al creixement, només per darrera de la regió metropolitana de Barcelona (RMB) i del Camp de Tarragona. El pla preveu una distribució heterogènia del creixement en funció de les possibilitats de les diferents comarques i nuclis urbans, si bé el gruix principal es preveu a l'Anoia, el Bages i Osona, especialment a l'entorn de les àrees urbanes de les respectives capitals.

Taula 1. Distribució dels creixements previstos a les Comarques Centrals (2026). Increments en xifres absolutes i en percentatges.

	Població		Ocupació		Parc d'habitatges	
	Habitants	%	Llocs de treball	%	Habitatges	%
Anoia	60.000	63,1	35.000	76,5	28.300	86,5
Bages	123.000	78,0	73.000	99,0	48.000	85,5
Berguedà	5.500	14,3	5.200	31,5	1.500	10,7
Osona	100.000	76,0	56.000	87,0	38.200	86,5
Solsonès	2.750	23,0	1.700	31,5	600	15,5

Font: Avantprojecte de Pla territorial de les Comarques Centrals

L'avantprojecte segueix la mateixa metodologia que la de la resta de plans territorials parcials, que consisteix en l'anàlisi i ordenació dels tres sistemes bàsics de l'estructura i la funcionalitat del territori: els espais oberts, els assentaments urbans i les infraestructures de mobilitat.

L'avantprojecte defineix i protegeix el sistema d'espais oberts

Les Comarques Centrals presenten dos subàmbits diferenciats: el Berguedà i el Solsonès són comarques de muntanya, i l'Anoia, el Bages i Osona, són comarques de plana. En les primeres predominen les zones forestals mentre que les segones són àrees que mantenen encara un fort component rural, amb una important presència de l'activitat agrícola. En conjunt, el 97% de la regió es considera sòl no urbanitzable i en totes les comarques aquest percentatge és superior a la mitjana catalana.

Per tal de garantir la qualitat i continuitat de la xarxa d'espais oberts que formen aquests sòls, l'avantprojecte, seguint la classificació del sòl no urbanitzable emprada també en la resta de plans territorials parcials, estableix una gradació de protecció mitjançant la definició de tres categories bàsiques: sòls de protecció especial, que representen el 60,8% del SNU, sòls de protecció territorial (2,4%) i sòls de protecció preventiva (36,8%).

Els sòls de protecció especial, que són els que reben un major grau de protecció, signifiquen el 40,8% del total de l'àmbit i inclouen tant els sòls de valor natural que ja estan protegits per la legislació ambiental[1] com les onze grans àrees considerades pel pla com d'alt valor agrícola.[2] Aquestes últimes suposen el 13,5% dels sòls agrícoles de la regió i en formen part espais com el regadiu de Sant Martí de Tous, les àrees de vinya del pla de Bages i les zones d'alt rendiment agrícola de la plana de Vic.

Dins els sòls de protecció territorial es classifiquen aquells terrenys que no es consideren adequats per al desenvolupament urbà per motius de riscos, qualitat paisatgística o reserves estratègiques. El pla estableix mesures de protecció d'aquests sòls, si bé preveu la possibilitat que es puguin admetre en casos justificats, implantacions d'activitats o instal·lacions de valor estratègic i d'especial interès per al territori. Dins aquesta categoria s'inclouen espais com les àrees subjectes a explotacions mineres de Balsareny, Cardona, Callús, Castellnou de Bages, Sallent i Súria, o els sòls reservats per a possibles alternatives d'implantació d'un aeròdrom a Fonollosa.

Finalment, els sòls de protecció preventiva inclouen la resta de sòls no inclosos en les dues categories anteriors i se sotmeten a les limitacions pròpies del sòl no urbanitzable.

Concentrar els creixements per aturar la dispersió

Pel que fa als assentaments urbans, el pla pretén que la vertebració urbana recaigui fonamentalment en les ciutats més grans, per tal d'evitar el creixement desproporcionat dels nuclis de menys dimensió. En aquests, s'aposta pel manteniment, la millora i la plena consolidació de la seva estructura urbana. Al mateix temps, es vol redreçar el model d'implantació caracteritzat per la dispersió i desarticulació dels creixements urbans.

Per assolir aquests objectius, el pla divideix l'àmbit territorial en dinou sistemes urbans (vegeu mapa 1), en els quals es fixen sis nivells de creixement. El nivell més alt és el previst per a les tres ciutats principals, Manresa, Vic i Igualada. A continuació, es fixa un nivell de creixement intermedi per a les ciutats mitjanes com Solsona, Berga, Cardona, Torelló i Manlleu, per a les quals es proposa un increment màxim de la superfície urbana de fins al 60%. Per a altres municipis més petits, es preveu un creixement per sota del 30%, com en el cas de Seva, Bagà o Moià. En la resta de nuclis, es proposa consolidar i millorar els teixits urbans existents, més que no pas ampliar-los, encara que també es preveu la possibilitat de donar impuls a creixements que completin algunes àrees urbanes com les de Tavèrnoles, Viladrau, Carme, Calders o Talamanca. Pels nuclis més petits i de marcat caràcter agrari, com per exemple Pruit o Sant Sadurní d'Osormort, l'avantprojecte preveu el manteniment de la situació actual i uns creixements pràcticament inexistents. Finalment, es preveu enfortir i consolidar les estructures urbanes dèbils com els conjunts de colònies industrials o les urbanitzacions de baixa densitat de municipis com Piera o Masquefa.

L'any 2006, tres dels sistemes urbans de la de la regió (Conca d'Òdena [121], el Pla de Bages [124] i la plana de Vic) havien engegat el procés d'elaboració dels respectius plans directors urbanístics.

Impuls a les infraestructures de mobilitat

Les infraestructures de mobilitat tenen un paper cabdal a la regió, tant pel que fa a la seva articulació interna i la de la de la xarxa policlear de nuclis urbans plantejada, com per l'articulació de les comunicacions del conjunt del país. En aquest sentit, l'avantprojecte incorpora bona part dels projectes que a final de juliol va recollir el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya [116], com és el cas de l'acabament de l'Autovia C-16 (eix del Llobregat) [21], el desdoblament de la carretera C-25 (eix Transversal) [27] i de l'eix Congost-Ter (l'antiga N-152), i l'acabament de l'Autovia C-15 (eix Diagonal) [20], que ha d'unir Manresa amb Vilanova i la Geltrú.

El pla preveu, a més, un seguit d'actuacions encaminades a la millora de la xarxa ferroviària: la construcció del ferrocarril transversal de Catalunya [74] –que ha de connectar Igualada, Manresa i Vic–, i el perllongament dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) a Igualada fins al barri de Sant Maure i fins a la futura estació del tren transversal, i a Manresa fins al centre de la ciutat. També proposa la creació d'un tramvia que connecti les principals poblacions de l'entorn de Manresa aprofitant les vies existents d'FGC i la reconversió del tren de mercaderies de les mines de potassa en tren de passatgers.[3]

Finalment, l'avantprojecte també dedica un apartat específic als aeroports i proposa potenciar els dos aeròdroms existents a l'Anoia, el d'Òdena i el de Calaf-Sant Pere Sallavinera, alhora que deixa la porta oberta a la construcció d'un tercer aeroport a la comarca del Bages. Amb tot, la regulació i planificació definitiva d'aquestes infraestructures resta pendent de l'aprovació definitiva del Pla d'infraestructures aeroportuàries [115].

La resposta dels agents del territori

Alguns ajuntaments van presentar esmenes o suggeriments durant el període d'exposició pública de l'avantprojecte. Així, per exemple, l'Ajuntament de Manresa va aprovar a mitjan juliol una moció signada per tots els grups municipals en què instava el DPTOP a mantenir la classificació prevista en l'avantprojecte per a les àrees de la riera de Rajadell i dels plans de Salelles. Aquests espais es qualificaven com a sòls de valor natural i de connexió o com a sòls d'alt valor agrícola, la qual cosa comportava una protecció altament restrictiva en relació amb les possibilitats de transformació que els poguessin afectar. L'Ajuntament demanava que aquesta qualificació es mantingués, davant del risc que aquests sòls quedessin afectats pel traçat de l'autovia C-15.

La proposta de construir una nova via d'accés alternativa a la C-17 per millorar l'accessibilitat a la comarca d'Osona va generar una reacció semblant a Centelles, on el grup municipal de Convergència i Unió (CiU) va manifestar el seu rebuig davant la possibilitat que aquest nou eix passés pel municipi i va denunciar que, malgrat que el PITC no feia explícit el traçat de la via, aquesta ja estava pressupostada, cosa que feia pensar que aquest traçat ja s'havia decidit.

Una altra entitat que va presentar al·legacions va ser la plataforma Ara o Mai, constituïda a Centelles el 20 de juny. Aquesta plataforma, que tenia com a àmbit d'actuació principal el sud de la comarca d'Osona, demanava més atenció a la protecció dels espais agraris i forestals, un grau més elevat de participació pública en l'elaboració del pla i el replantejament de l'ampliació de la xarxa viària, especialment la C-17.

D'altra banda, l'opció de construir un nou aeroport a Fonollosa (Bages) [2005:9] va generar el rebuig de nombrosos municipis



Magatzem de cotxes la Campa a Calaf. Foto: Àlex Tarroja



Vista de l'entorn de Calaf. Foto: Àlex Tarroja

de la comarca. Davant la creixent oposició al projecte, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va anunciar el mes de febrer que la decisió definitiva sobre la ubicació de l'aeroport no es prendria abans de dos anys. Tanmateix, en presentar l'avantprojecte del pla territorial, el secretari per a la planificació territorial del DPTOP, Oriol Nel·lo, va manifestar que, si bé la decisió final correspon a al pla d'aeroports, el Departament considerava adequat que hi hagués un nou aeroport a la zona.

Per últim, el Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya va presentar el mes de juliol un recull de suggeriments i esmenes on es qüestionaven les previsions de creixement demogràfic fetes pel pla pel fet que podrien comprometre la capacitat d'abastament d'aigua potable de la regió. Així mateix, el Col·legi criticava que el pla no establia cap canvi en la dinàmica existent d'ocupació del sòl urbanitzable, cosa que amenaçava d'estendre a les Comarques Centrals el procés de metropolització produït en els anys anteriors a la RMB.

L'Alt Ter i el Penedès reivindiquen vegueries pròpies

Durant el 2006 es va consolidar l'activitat de les dues plataformes que apostaven per la creació de vegueries pròpies desvinculades de la de les Comarques Centrals: la de l'Alt Ter, que reivindicava la creació d'una vegueria per a les comarques d'Osona i el Ripollès, i amb la porta oberta, també, a la incorporació de la Garrotxa; i la del Penedès, que inclouria les comarques de l'Anoia, l'Alt Penedès, el Baix Penedès i el Garraf (Organització territorial. Debat sobre el model i la divisió territorial [104]). Ambdues iniciatives tenien el suport d'una part important de la població i el de nombrosos ajuntaments, entre els quals els de Vic, Igualada, el Vendrell i Capellades i, en el cas del Penedès, el de tots els consells comarcals.

Ambdues plataformes van impulsar diversos actes reivindicatius en el marc de sengles campanyes per explicar la necessitat de les respectives vegueries i es van reunir al llarg de l'any amb diferents líders polítics per plantejar-los les seves peticions.

Com s'ha indicat, a final d'any es va presentar i es va sotmetre a informació pública (durant dos mesos) l'informe de sostenibilitat ambiental de l'avantprojecte del pla. Un cop estudiades les al·legacions (tant les de l'avantprojecte com les de l'informe de sostenibilitat ambiental), el pas següent havia de ser l'aprovació inicial.

MSM-X3EA

Més informació

www.alter.org
www.ataomai.org
www.gencat.net/ptop
www.vegueriapropia.org

1 Pla d'espais d'interès natural, Xarxa Natura 2000 [199], parcs naturals, reserves naturals de fauna salvatge, refugis de fauna salvatge, zones de caça controlada, forests del Catàleg d'utilitat pública, acords de custòdia del territori i zones humides.

2 El pla estableix la classificació del sòls agrícoles a partir del seu valor productiu, ecològic i cultural.

3 Per a Sallent, Santpedor, Súria i Callús s'aprofitaria part de la reconversió del tren de mercaderies de les mines de potassa en tren de passatgers; cap a Navarcles, Sant Fruitós i Sant Joan, cal construir noves vies.

PLA TERRITORIAL PARCIAL DE PONENT 129



Durant l'abril de 2006 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) presenta l'Avantprojecte del Pla territorial parcial (PTP) de Ponent, que inclou les comarques de les Garrigues, la Noguera, el Pla d'Urgell, la Segarra, el Segrià i l'Urgell. El document s'estructura en tres grans àmbits: concentrar el creixement de població en els assentaments de més grandària, preservar el territori amb tres nivells de protecció en sòl no urbanitzable i millorar la mobilitat dels ciutadans amb inversions en carreteres, ferrocarril i aeroports. Un cop rebuts els suggeriments per part del territori, on què es critica la proposta de creixement que limita els petits nuclis i l'excessiu proteccionisme del paisatge, el PTP de Ponent rep l'aprovació inicial l'octubre de 2006 i s'obre un període d'al·legacions de tres mesos.

Les comarques que integren l'àmbit de Ponent (les Garrigues, la Noguera, el Pla d'Urgell, la Segarra, el Segrià i l'Urgell) s'obren a l'oest de Catalunya en una conca tancada per les serralades prepirinenques al nord, l'altiplà segarrenc a llevant i la Serralada Prelitoral al sud. Aquest espai és la plana més extensa del país, forma part de la depressió de l'Ebre i el 2006 constava de 336.342 habitants.

L'extensió total de l'àmbit del PTP de Ponent ocupa el 18% del territori de Catalunya, amb un relleu caracteritzat per tenir quatre comarques (el Pla d'Urgell, la Segarra, el Segrià i l'Urgell) amb més d'un 80% de superfície amb un pendent inferior al 20%, percentatge que el Pla territorial general de Catalunya i la LLEI D'URBANISME [85] determinen com a límit superior apte per a la urbanització, la qual cosa situa l'àmbit de Ponent com un espai privilegiat en matèria de disponibilitat de sòl apte per a transformar.

El predomini majoritari d'usos extensius del sòl i uns nivells baixos d'urbanització en relació amb el conjunt de Catalunya caracteritzen l'àmbit com un espai eminentment rural. Per contrast amb altres territoris de Catalunya, aquest espai rural es caracteritza per la forta presència d'activitats agràries, que han format la generació d'un paisatge variat i característic alhora.

Al mateix temps, algunes àrees d'aquest territori es troben sotmeses a processos de transformació econòmica vinculats a activitats industrials, terciàries i logístiques, o de transformació i creixement urbà. Lleida i la seva extensa àrea urbana, l'emergent activitat al llarg del tot el corredor de l'autovia A-2 (i en menor mesura al voltant de les nacionals N-230 i N-240) i la presència de petites ciutats amb dinàmiques pròpies (Balaguer, Ametlla de Segre, Ponts, Mollerussa, Bellpuig, Tàrrega, Cervera, Agramunt i Guissona) constitueixen espais amb capacitat d'atracció i desenvolupament econòmic.

Precedents

El setembre de 2002 la Universitat de Lleida (UdL) lliurava un document amb les bases per a la redacció del futur PTP de Ponent i un altre per al PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN [127], encarregats per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB).

Gairebé dos anys després, el 16 de juliol de 2004, el secretari per la Planificació Territorial del DPTOP, Oriol Nel·lo, acompanyat pel director del Programa de Planejament Territorial, Juli Esteban, es van reunir amb els presidents dels consells comarcals de l'àmbit i amb els alcaldes de les capitals de comarca per informar-los sobre l'inici dels treballs del PTP de Ponent. En aquesta reunió es va establir el calendari de treball i es va obrir el procés del diàleg entre els àmbits locals de les comarques de Ponent i el Govern català per a elaborar el planejament territorial. El Govern es va comprometre a tenir elaborat per a l'any 2005 el document inicial.

En la mateixa reunió es va acordar la constitució d'un consell de seguiment del Pla, integrat per un representant del Govern de la Generalitat i per representants dels consells comarcals i dels ajuntaments de l'àrea, i d'un consell tècnic per al seguiment dels treballs del Pla, integrat per tècnics dels ens locals que estarien en contacte amb l'equip redactor del Pla per tal de conèixer-ne el contingut i les opcions que planteja.

Paral·lelament es va encarregar a la Udl l'organització d'un seguit de debats ciutadans sobre el contingut del Pla. Aquestes jornades es van dur a terme entre el 27 de gener i el 9 de febrer de 2005, i tingueren el format de discussions sectorials per als tres sectors en què es preveia organitzar el Pla: el primer debat, a Tàrrega, fou sobre el sistema d'assentaments, el segon, a Balaguer, sobre el sistema d'infraestructures, i el tercer, a Lleida, sobre el sistema d'espais oberts.

La informació que més transcendí d'aquestes jornades fou la previsió de creixement de població d'un 50% en l'horitzó de 2026 per al conjunt de l'àmbit i creixements que suposaven doblar la població a la ciutat de Lleida i a la majoria de capitals comarcals i petites ciutats, emulant el creixement demogràfic i urbanístic de la dècada dels seixanta, aquest cop sobre la base d'una forta immigració estrangera.

Se sotmet a informació pública l'Avantprojecte del PTP de Ponent

Fruit d'aquests treballs previs, mitjançant un edicte de 7 d'abril de 2006, publicat en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) amb data de 12 d'abril, es va sotmetre a informació pública durant un període de tres mesos l'Avantprojecte del PTP de Ponent, elaborat pel Programa de Planejament Territorial, adscrit a la Secretaria per a la Planificació Territorial del DPTOP, amb la finalitat de donar participació a totes les institucions afectades i a la ciutadania interessada en el procés d'elaboració del Pla.

Amb el mateix fi però amb més de tres mesos i mig de decalatge va sortir publicat en el DOGC d'1 d'agost un edicte del 27 de juliol, segons el qual se sotmetia a informació pública l'informe ambiental de l'Avantprojecte del PTP de Ponent, formulat en el marc de la Directiva 2001/42/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de juny de 2001, relativa a l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes sobre el medi ambient (DOCE 197/30, de 21 de juliol de 2001) i de la seva transposició a l'ordenament jurídic espanyol a través de la Llei 9/2006, de 28 d'abril, SOBRE AVALUACIÓ DELS EFECTES DE DETERMINATS PLANS I PROGRAMES [2005-90] en el medi ambient (BOE de 29 d'abril de 2006, núm. 102).

El PTP de Ponent constava d'una memòria, amb un contingut justificatiu i explicatiu de les propostes del Pla en el marc dels criteris del Programa de Planejament



Vista de la Segarra des de Montfalcó Murallat. Foto: Àlex Tarroja

Territorial de Catalunya; d'uns plànols d'ordenació (a escala 1:150.000 per al conjunt de l'àmbit i 1:50.000 per a l'escala comarcal) on s'expressaven les determinacions gràfiques que definien la proposta espacial; d'unes normes d'ordenació territorial, que regulaven els diferents continguts del document proposta, i, finalment, un informe ambiental (posteriorment informe de sostenibilitat ambiental en l'aprovació inicial), que contenia una avaluació ambiental de les propostes del Pla i n'assenyalava les mesures i recomanacions adequades per a implantar-lo.

El Pla es va organitzar en tres àmbits principals: espais oberts (espais naturals i sòls agrícoles), desenvolupaments urbans (residencials, industrials i terciaris) i infraestructures (xarxa viària i ferroviària).

Les principals fites del Pla eren reforçar les ciutats i els principals nuclis urbans de Ponent, especialment Lleida, Balaguer, les Borges Blanques, Cervera, Mollerussa i Tàrrega, com a pols de creixement i de serveis; ordenar el procés d'urbanització, preservant l'activitat agrària i els petits nuclis rurals; potenciar l'espai per a les activitats econòmiques, tot fomentant la cooperació dels ajuntaments en la gestió dels nous polígons industrials; reforçar l'accessibilitat a la xarxa viària i ferroviària i preveure les noves necessitats vinculades a l'alta velocitat i a l'eix transversal ferroviari, i protegir el paisatge com a patrimoni ambiental, cultural i econòmic i com a eina per a fixar la població al territori.

El territori dóna resposta als postulats de l'Avantprojecte

La participació en el procés de consulta pública de l'Avantprojecte de Pla ha comportat la presentació de cent sis escrits amb suggeriments sobre el projecte inicial. D'aquests, vuit procedien de diversos departaments i organismes de la Generalitat, sis dels consells comarcals, seixanta-un d'ajuntaments, vint-i-set de particulars i tres d'associacions.

Pel que fa a la participació en el procés de consulta pública de l'Informe de sostenibilitat ambiental de l'avantprojecte de Pla, es van rebre quinze escrits, distribuïts entre els diversos organisme de la Generalitat (4), ajuntaments (4), associacions (3), consells comarcals (2), particulars (1) i l'administració de l'Estat (1).

Els principals motius de reclamació o crítica han estat, pel que fa al sistema d'espais oberts, la reducció de les àrees de protecció especial; pel que fa als assentaments, els obstacles al desenvolupament urbanístic i d'activitats en els petits municipis i la reformulació de l'organització en sistemes i subsistemes de les àrees funcionals de l'àmbit; i en el camp de les infraestructures, les demandes s'han centrat bàsicament en la remodelació dels traçats de l'Autovia C-13 variant sud de Lleida [19], la implantació del ferrocarril transversal de Catalunya [74] i en l'accés ferroviari al futur aeroport de Lleida-Alguaire [9]. Hi ha hagut, però, reclamacions de caire més formal, com la de l'Ajuntament de Lleida, que sol·licitava el canvi de nom de l'àmbit pel de Terres de Lleida.

El PTP de Ponent rep l'aprovació inicial

Un cop tancat el període de consulta, i valorats, incorporats o desestimats els suggeriments presentats per les diferents administracions, entitats i particulars, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, mitjançant un edicte de 13 d'octubre de 2006 (DOGC de 18 d'octubre de 2006), va aprovar inicialment el PTP de Ponent i el seu informe de sostenibilitat ambiental, obrint un període d'informació pública de tres mesos en el qual els organismes públics, les entitats i els particulars afectats podien presentar les al·legacions que consideressin oportunes. Als documents presents en l'Avantprojecte, s'hi va afegir un estudi econòmic i financer, que presentava una avaluació dels efectes previsibles del Pla sobre l'economia del territori, i també una valoració del cost de les actuacions prioritàries amb la previsió de fórmules possibles de finançament.

El 17 de novembre de 2006 diversos professionals de l'urbanisme i l'economia es van reunir a la ciutat de Lleida per debatre el projecte en la Jornada sobre el PTP de Ponent.

A final d'any el Pla es trobava en període d'informació pública, que acabava el 18 de gener de 2007. Segons el coordinador del Pla, Gabriel A. Palacio Villacampa, després de rebre i valorar les al·legacions rebudes en aquest període, es procedirà a confegir un text refós per a la seva posterior aprovació provisional. Un cop aprovat provisionalment pel conseller, s'haurà de trametre a la Comissió de Coordinació de la Política Territorial, que elaborarà un dictamen preceptiu. Finalment, correspondrà al Govern, vist aquest dictamen, aprovar definitivament el Pla.

JRMR

Més informació

www10.gencat.net
www10.gencat.net/ptop

PLA URBANÍSTIC DE CAN BUSQUETS (SANT CUGAT DEL VALLÈS) 130



L'adquisició de la finca Can Monmany per part de l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès i l'Entitat Municipal Descentralitzada (EMD) de Valldoreix ha permès regularitzar, a través de dues modificacions del Pla general metropolità (PGM), els noranta habitatges del sector forestal de Can Busquets que el PGM de 1976 va deixar fora d'ordenació, i ha evitat també la construcció dels seixanta-quatre habitatges unifamiliars previstos en l'aprovació inicial de la modificació del PGM de la Floresta de 2003.

Antecedents | 2004:145; 2005:133

Can Busquets és un sector forestal d'interès natural i paisatgístic d'unes 17 ha que es troba a La Floresta, a la zona perimetral del Parc de Collserola, al terme municipal de Sant Cugat del Vallès (Vallès Occidental).

L'any 2003, es va aprovar inicialment la modificació del Pla general metropolità (PGM) a la Floresta que incloïa el sector de Can Busquets, qualificat com a sòl urbanitzable no programat (clau 21) de desenvolupament opcional. El projecte preveia la construcció de seixanta-quatre habitatges unifamiliars aïllats i classificava el sòl com a urbà, amb la variant del 20a/10. A més, la modificació del PGM també incloïa la legalització de noranta habitatges dispersos en el bosc proper a la Floresta, la majoria previs al PGM de 1976 que va deixar-los fora d'ordenació.

Tot i que a principi de 2005, la Fundació Sant Cugat va presentar una proposta urbanística alternativa que traslladava l'edificabilitat de Can Busquets a les zones del voltant de l'estació i a la plaça del centre de la Floresta, l'Ajuntament va optar, el mes de març, per aprovar el text refós de la modificació del PGM que incloïa la construcció dels seixanta-quatre habitatges a Can Busquets.

El mes de juliol, la Generalitat va suspendre la resolució definitiva de la modificació del PGM perquè la Llei d'urbanisme (2005:95) obligava a fer-ne un estudi d'impacte ambiental (EIA) i una altra exposició pública.

A final de 2005, la Fundació Mercè Fontanilles va signar un contracte d'arres amb la família Gassó, propietària de la finca Can Monmany (a Valldoreix), de 787.319 m², per a adquirir els terrenys i instal·lar-hi un centre de reinserció social. El projecte aixecà polèmica a Valldoreix i l'alcalde de Sant Cugat, Lluís Recoder (Convergència i Unió, CiU), va afirmar que "no és l'entorn ideal per ubicar-hi un centre de tractament de persones amb problemes amb la justícia ni amb dependències per toxicomania" i que el seu "compromís és no autoritzar un equipament que pugui anar en contra de la vida i l'entorn d'on es vol situar".

Adquisició de la masia de Can Monmany

El mes de febrer de 2006, l'Ajuntament de Sant Cugat, l'Entitat Municipal Descentralitzada (EMD) de Valldoreix i la família Gassó van arribar a un acord amb el qual la titularitat dels terrenys de la masia de Can Monmany passava a ser pública. Com a compensació, l'Ajuntament i l'EMD es comprometien a requalificar, a través d'una modificació puntual del PGM a Can Monmany, una altra finca de propietat de la mateixa família, de 16.000 m² qualificada com a parc forestal, i permetien edificar-hi trenta-tres habitatges unifamiliars, vint-i-set dels quals serien per a la família propietària de Can Monmany i sis per les dues administracions locals.

El mes de març, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), en l'oposició a l'Ajuntament, van demanar a través d'una moció de tornar a començar la modificació del PGM a la Floresta excloent-ne el turó de Can Busquets, ja que la modificació del PGM a l'àmbit de Can Monmany podia permetre legalitzar els noranta habitatges fora d'ordenació a Can Busquets. La moció fou rebutjada per CiU i el Partit Popular (PP). Paral·lelament, es va constituir una entitat, el Col·lectiu d'Afectats pel PGM/76, per a vetllar per la legalització dels seus habitatges durant la modificació del PGM de Can Monmany.

El mes de maig, CiU va arribar a un acord amb el PSC i va acceptar excloure Can Busquets de la modificació del PGM a la Floresta, després de gairebé tres anys i mig defensant que calia incloure la zona. L'acord pretenia resoldre el problema dels habitatges de la Floresta fora d'ordenació aprofitant la requalificació dels terrenys de Can Monmany que servien per a compensar la zona verda que ocupaven els habitatges fora ordenació. Així, es legalitzaven els habitatges fora d'ordenació sense construir els seixanta-quatre habitatges aïllats previstos en l'espai natural. Davant d'aquest acord, la Plataforma Cívica per la Defensa de Can Busquets va reivindicar que la modificació del PGM de la Floresta era "una gran oportunitat per a aconseguir la protecció definitiva de tot el sector de Can Busquets".

El juny de 2006 s'aprovà inicialment i s'exposava públicament la modificació puntual del PGM als àmbits de la Floresta, Valldoreix i Can Monmany, que requalificava les cent vint-i-tres cases que el PGM de 1976 va deixar fora d'ordenació. Noranta-un habitatges pertanyien a Can Busquets (la Floresta), sis a Can Cortès (a les Planes) i vint-i-sis a Valldoreix.

L'octubre de 2006 s'aprovà inicialment i es posava a exposició pública la modificació del PGM a la Floresta, que no incloïa el sector de Can Busquets. La modificació del Pla afectava 328,6 ha, preveia la construcció de vuit-centshabitatges nous, dels quals dos-cents quaranta-un de públics i una població de sis mil tres-cents habitants. La Plataforma Cívica per la Defensa de Can Busquets va instar l'alcalde i els partits polítics a emprendre una sèrie de mesures per tal de preservar definitivament Can Busquets. Reivindicaven la inclusió dels terrenys dins el Parc de Collserola, la suspensió de llicències de parcel·lació i planejament per a garantir la preservació de l'indret i l'aplicació d'una moratòria urbanística en els sòls urbanitzables no programats de Can Busquets.

A final d'anys, estaven pendents l'aprovació provisional per part de l'Ajuntament tant de la modificació del PGM a la Floresta com de la modificació puntual del PGM als àmbits de la Floresta, Valldoreix i Can Monmany.

HCG

Més informació

www.lafloresta.org/canbusquets
www.radiosantcugat.com
http://bop.diba.cat

131 PLA URBANÍSTIC DE LA PLATJA LLARGA (VILANOVA I LA GELTRÚ)



El 18 de setembre de 2006 es formalitza un acord a tres bandes entre l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, l'Institut Català del Sòl (Incasòl) i l'empresa Subirats Berenguer, propietària dels terrenys del sector de la Platja Llarga. S'acorda el trasllat de l'edificació prevista en l'espai en conflicte cap al sector de l'Eixample Nord, que passaria a mans de l'Incasòl, el qual cediria a canvi terrenys a l'empresa immobiliària en diversos indrets de Catalunya, mentre que l'Ajuntament recuperaria la titularitat sobre la Platja Llarga. La firma dels tres convenis entre aquestes entitats suposa un primer pas cap a la preservació i conservació d'aquest espai natural.

Antecedents | 2004:130; 2005:137

Vilanova i la Geltrú és la capital de la comarca del Garraf, i es troba situada a mig camí de les principals àrees metropolitanes, a una distància d'aproximadament 45 km tant de Barcelona com de Tarragona. El seu terme municipal ocupa una extensió total de 33,5 km² i comptava l'any 2006 amb una població de 62.826 habitants.

La Platja Llarga és una franja de terreny d'unes 10 ha situada entre la línia del tren i el mar, al sud del terme municipal de Vilanova i la Geltrú, que conserva encara ecosistemes dunars i zones humides que constitueixen l'últim reducte del que antigament era una extensa zona d'aiguamolls. La Platja Llarga i la de les Madrigueres [134], són les darreres sense urbanitzar entre el delta del Llobregat [55] i el Vendrell. El sector Platja Llarga té la classificació de sòl urbà des dels anys seixanta.

Un procés d'ordenació llarg i complex

El Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de 1983 va classificar el sector de la Platja Llarga com a sòl urbà sotmès a pla especial. El juny de 2001, en la revisió del PGOU de Vilanova i la Geltrú es va mantenir la classificació de sòl urbà per a l'àmbit, i el 2002 es va aprovar definitivament el projecte d'urbanització. El 22 de desembre de 2003 el ple municipal va aprovar inicialment i per unanimitat, la modificació puntual del PGOU i el conveni urbanístic amb Subirats Berenguer que permetia la construcció de 259 habitatges i obligava a fer-hi un hotel a la Platja Llarga.

El 2004 es va organitzar la plataforma Salvem la Platja Llarga que demanava la suspensió de les obres i la reclassificació de l'espai com a sòl no urbanitzable protegit. L'Ajuntament va donar el 24 de maig la llicència d'obres per a la construcció del primer dels edificis previstos a la zona, però el requeriment d'un estudi d'inundabilitat per part de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i la pressió de la plataforma van conduir el 19 de juliol de 2004 la Junta de Govern Local de l'Ajuntament a suspendre les llicències d'obres concedides dos mesos abans.

El 20 de maig de 2005 la Generalitat aprovava el Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC) [2005:128] que recomanava preservar la Platja Llarga de possibles aprofitaments urbanístics. L'octubre del mateix any l'Institut Català del Sòl (INCASOL) va comprar i escripturar el 50 % dels terrenys agrícoles de la Millera, també inclosa en el PDUSC, per un valor aproximat de 6,3 MEUR.

S'activa l'opció de la Millera

El 10 de febrer de 2006 l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú va fer públic el trasllat de l'edificabilitat de la Platja Llarga a la Millera, un espai situat molt a la vora de l'anterior, a la zona interior del Prat de Vilanova, actualment d'ús agrícola i a tocar del terme municipal de Cubelles, on es construirien 1.744 habitatges, fet que va motivar una petita crisi de govern davant l'oposició del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC).

L'1 de març el diputat al Parlament de Catalunya i cap de llista de Convergència i Unió (CiU) a Vilanova i la Geltrú, Esteve Orriols, va formular una pregunta sobre com es trobava l'informe d'inundabilitat al conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà. La resposta fou que l'expedient estava tancat des del 19 de gener passat com a conseqüència de la manca de resposta de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú als reiterats requeriments de l'ACA.

A mitjan mes de març de 2006, Esteve Orriols va assegurar tenir proves que l'INCASOL s'havia compromès l'octubre de 2005 amb els venedors dels terrenys de la Millera (on va comprar el 50 % de les 14 ha del sector) que en dos anys es portaria a terme la requalificació i urbanització de la zona, amb uns drets d'edificació de 0,6 m² de sostre per m² de sòl, i en criticava la vulneració de competències municipals, ja que l'Ajuntament no havia arribat a cap acord en aquest sentit. També atribuïa a l'INCASOL el lideratge de la proposta de traslladar l'edificabilitat de la Platja Llarga a la Millera, i criticava la passivitat de l'equip de govern, format pels Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), ERC i Iniciativa per Catalunya Verds (ICV). L'alcalde Joan Ignasi Elena, del PSC, va respondre que tot propietari podia instar a la requalificació dels seus terrenys però que era l'Ajuntament qui tenia la potestat d'aprovar-ho.

Per les mateixes dates els veïns del bloc d'habitatges construït a la Platja Llarga demanaven no quedar al marge de les negociacions, i temien que la protecció de l'àmbit els suposés l'expropiació de les seves propietats.

A final d'abril el grup municipal de CiU tornava a criticar el fet que l'equip de govern optés per l'opció de la Millera en lloc de l'alternativa del Piular, ambdues àrees agrícoles que caldria requalificar com a urbanitzables, afirmant que hi havia hagut informació privilegiada per part de l'INCASOL i que l'opció triada afectava un espai que el PDUSC recomanava preservar. El regidor d'Urbanisme i Medi Ambient, Jordi Valls, d'ICV, va respondre que l'equip de govern no volia polemitzar i que la seva finalitat era preservar la Platja Llarga, mentre recordava que l'opció del Piular no havia estat possible per desacord dels propietaris actuals dels terrenys, a la vegada que negava que el procés hagués estat poc transparent.

Per les mateixes dates la Plataforma Salvem la Platja Llarga, que esperava una resolució política que preservés definitivament l'indret, instava l'Ajuntament al compliment PERP del sector Platja Llarga i a limitar al màxim l'efecte del turisme sobre la zona en període estival.

En una sentència de 19 de maig de 2006 el Tribunal Superior de Justícia de Cata-

lunya (TSJC) va ordenar deixar sense efecte els decrets de l'Ajuntament de Vilanova pels quals s'aturaven les obres d'urbanització de la Platja Llarga, després d'un recurs presentat per la immobiliària Subirats Berenguer, propietària dels terrenys. Prèviament l'empresa havia demanat poder continuar les obres davant el Jutjat Contenciós Administratiu número 8, el qual li ho va denegar.

El 21 de juny la Comissió de Política Territorial i Obres Públiques del Parlament de Catalunya va rebutjar, amb els vots en contra del PSC, ICV i ERC una proposta de resolució de CiU que instava el Govern de la Generalitat a preservar la Millera de possibles aprofitaments urbanístics. L'endemà, l'alcalde Joan Ignasi Elena es va reunir amb el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, per tractar el futur de la Platja Llarga després de la sentència del TSJC, amb la finalitat d'arribar a una solució que preservés l'espai i alhora no perjudiqués els drets de la immobiliària, mitjançant la permuta de la zona per terrenys en el propi municipi (la Millera) o fora d'aquest.

Des de la plataforma Salvem la Platja Llarga es va criticar a final de juny la lentitud de l'Ajuntament en la resolució del conflicte i afirmaven que recuperarien les mobilitzacions, alhora que esgrimien les sis mil firmes recollides des de 2004 en contra de la urbanització de l'àrea. La Plataforma també es va mostrar contrària a l'opció Millera, proposant com a alternativa la zona de l'Ortoll.

Una solució definitiva?

A començament d'agost el conflicte de la Platja Llarga va arribar al que semblava el principi de la solució. L'Ajuntament, INCASOL i la immobiliària Subirats Berenguer van arribar a un acord a tres bandes, que no va ser definitiu fins al ple del 18 de setembre, i que suposava la preservació de la Platja Llarga i el trasllat dels drets edificatoris d'aquesta zona a l'Eixample Nord, un sector de sòl urbanitzable catalogat en el PGOU per a usos residencials i de serveis situat al nord de la ciutat, entre la zona urbana i la carretera C-31. L'acord preveia que l'INCASOL havia de cedir terrenys a Subirats Berenguer a diversos punts de Catalunya (Amposta, Badalona i Reus, entre altres), a canvi de la Platja Llarga. Un cop l'INCASOL fos propietari dels terrenys del paratge natural, els hauria de traspassar a l'Ajuntament de Vilanova a través d'una permuta per solars en el sector de l'Eixample Nord. Per tal de generar solars edificables a l'Eixample Nord, es va preveure la tramitació d'una modificació puntual del PGOU, que s'havia de dur a terme a començament de 2007, i que hauria d'incloure un increment de l'edificabilitat del sector d'un 10 %.

El conveni entre Ajuntament i INCASOL va establir que en el termini màxim de sis anys l'Ajuntament havia d'haver aconseguit cedir a l'INCASOL els terrenys de l'Eixample Nord, ja urbanitzats. En cas contrari, l'INCASOL podria donar per trencat el conveni i es podria tornar a construir a la Platja Llarga.

Per la seva banda, el conveni entre l'Ajuntament i Subirats Berenguer va establir que la promotora retirava tots els recursos judicials interposats contra l'Ajuntament per la paralització de les obres d'urbanització, i que pagaria al Consistori 1,8 MEUR en concepte d'obres d'urbanització pendents.

L'acord va comptar al final amb el suport de CiU, a canvi de la inclusió d'una clàusula segons la qual el benefici que obtingués INCASOL dels solars de l'Eixample Nord es destinarien a equipaments en el mateix municipi, concretament a una llar de jubilats i un poliesportiu. Només el Partit Popular (PP) hi va votar en contra.

El calendari futur del procés inclòs en l'acord preveia l'aprovació provisional de la modificació puntual del PGOU el tercer trimestre de 2007, l'aprovació també provisional del Pla parcial de l'Eixample Nord el segon trimestre de 2008 i l'aprovació definitiva dels projectes d'urbanització i reparcel·lació del primer polígon del sector abans de final de 2008.

La preservació o no del sector de Platja Llarga quedava condicionada al compliment d'aquests acords.

JRMR

Més informació

www.ciuvilanova.cat/Opinio
www.depana.org/platjallarga/
www.vilanova.cat/

132 PLA URBANÍSTIC DE L'AIGUAMOLL DE CAN PONSIC (SANT QUIRZE DEL VALLÈS)



Els acords de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) de gener de 2006 desestimen l'aprovació definitiva del nou Pla especial de Can Ponsic, elaborat després de les protestes de ciutadans i entitats ecologistes, que preveia l'eliminació del vial paral·lel a la riera de la Betzuca i allunyava les edificacions del torrent on es recuperaran els aiguamolls. L'ordre dels Frares Menors Caputxins de Catalunya, propietaris de la finca i promotors del pla, presenta recurs d'alçada contra els acords de la CTUB.

Antecedents: 2004:152; 2005:139

La finca de Can Ponsic està situada al nord-oest del nucli urbà de Sant Quirze del Vallès (Vallès Occidental), als peus de la serra de Galliners, espai biològic que connecta la serra de Sant Llorenç del Munt i l'Obac i la de Collserola. Amb una extensió de 19 ha i delimitada al nord-est pel torrent de la Font del Pont i al sud-oest pel torrent de la Betzuca, la finca de Can Ponsic està formada per un mosaic agroforestal amb prats i vegetació de ribera.

L'Ajuntament de Sant Quirze del Vallès va aprovar inicialment el 2004 el Pla especial de Can Ponsic, que preveia la urbanització de la finca amb 2,8 ha destinades a habitatges unifamiliars i plurifamiliars, 10 ha per a equipaments privats d'ús assistencial, sanitari i religiós i la construcció d'un vial paral·lel al torrent de la Betzuca. El pla, impulsat per l'ordre dels Frares Menors Caputxins de Catalunya, propietaris de la finca, va aixecar les protestes de la ciutadania i la constitució de l'associació Sant Quirze del Vallès Natura (SQV Natura). La nova associació va presentar un projecte de recuperació d'uns antics aiguamolls desapareguts a la riba del torrent de la Betzuca i va forçar l'inici de negociacions entre promotor, Ajuntament i SQV Natura per a aprovar, el febrer de 2005, el nou Pla especial de Can Ponsic i incorporar-hi les demandes de l'associació.

El nou pla, aprovat provisionalment el juliol de 2005, delimitava l'àmbit de protecció dels aiguamolls allunyant les edificacions del torrent de la Betzuca i suprimia el vial de circumval·lació que es sobreposava als antics aiguamolls.

El mes de maig, l'Ajuntament, SQV Natura i la Fundació Territori i Paisatge van signar un conveni d'assessorament territorial per tal de recuperar els antics aiguamolls. El conveni preveia la redacció d'un pla de gestió per a la recuperació dels aiguamolls durant l'any 2005 i la creació d'una comissió tècnica d'assessorament que supervisés els treballs de l'equip redactor.

El mes de gener de 2006, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va resoldre retornar a l'Ajuntament l'expedient i rebutjar-ne l'aprovació definitiva. Els acords de la CTUB indicaven que el nou Pla especial havia estat aprovat inicialment el 24 de febrer de 2005, després de l'aprovació de la Llei d'Urbanisme [2005:93] 10/2004 que estableix que s'ha de preveure una reserva de sòl per a habitatge assequible i de protecció pública d'un mínim d'un 30%. Contra aquests acords els promotors del pla, l'ordre dels Frares Menors Caputxins de Catalunya, van interposar recurs d'alçada, al·legant que la primera aprovació inicial del Pla especial de Can Ponsic, anterior a les protestes, datava de juliol de 2004.

El mes de desembre, la Fundació Territori i Paisatge va lliurar el Pla de gestió dels aiguamolls, redactat per la consultora X3 Estudis Ambientals. El pla, amb una vigència fins a l'any 2010, definia cinc gran objectius operatius i proposava un total de vint-i-un projectes i actuacions, ordenats segons diferents graus de prioritat. El primer gran objectiu era recuperar els aiguamolls i la vegetació de ribera del torrent de la Betzuca per a augmentar-hi la biodiversitat local i restituir-hi l'antiga zona humida. Però també pretenia adequar l'entorn dels nous aiguamolls i del jaciment arqueològic de Can Pallàs per facilitar la seva visita per part de la població local i visitant; garantir la conservació i aconseguir el reconeixement legal del jaciment arqueològic i del jaciment paleontològic de Can Ponsic; regular l'accés a l'àmbit dels aiguamolls i condicionar la xarxa de camins per al trànsit a peu o en bicicleta; i, finalment, apropar els aiguamolls, el torrent de la Betzuca i la balma neolítica de Can Pallàs a la ciutadania de Sant Quirze del Vallès mitjançant propostes lúdiques i educatives.

Els principals agents que el pla preveia implicar en la gestió de l'espai eren l'Ajuntament, SQV Natura, l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), la Fundació Territori i Paisatge, el Centre d'Estudis del Patrimoni Arqueològic de la Universitat Autònoma de Barcelona i l'ordre dels Frares Menors Caputxins de Catalunya.

Per a cada projecte es proposava una fitxa que detallava el període de realització del projecte, les directrius bàsiques per la seva execució, una estimació del cost i un sistema d'avaluació.

Els projectes executables durant l'any 2006 eren la redacció i execució del projecte executiu de restauració dels aiguamolls; la instal·lació d'equipaments d'ús públic al voltant dels aiguamolls; la reducció de l'amplada en paral·lel a la riera de la Betzuca; la col·laboració amb el Projecte Rius i les entitats locals, i la incorporació de criteris de sostenibilitat en l'execució del Pla especial de Can Ponsic i en altres actuacions de l'àmbit de la plana.

A final d'any, la redacció del Pla especial estava aturada i restava pendent de resolució el recurs d'alçada i per redactar el projecte executiu per a la recuperació dels aiguamolls.

HCG

Més informació

www.sqvnatura.org

X3 Estudis Ambientals i Fundació Territori i Paisatge. *Pla de gestió dels aiguamolls de Can Ponsic, Sant Quirze del Vallès*, 2006.

PLA URBANÍSTIC DE L'EIXAMPLE NORD (EL PRAT DE LLOBREGAT) 133



Es constitueix un consorci urbanístic, integrat per l'Ajuntament del Prat de Llobregat i la Generalitat de Catalunya a través de l'Institut Català del Sòl, per al desenvolupament de l'Eixample Nord, un sector d'aproximadament 200 ha, situat entre la línia de Renfe i l'autopista C-32. L'àmbit d'actuació del consorci afecta la zona qualificada pel Pla general metropolità (PGM) de 1976 com a centre direccional, on es preveu la construcció d'habitatges, equipaments i serveis, i també la generació de noves activitats econòmiques. L'execució de les grans infraestructures de l'entorn (arribada del Ferrocarril d'Alta Velocitat –FAV–, prolongació de la línia 1 i de l futura línia 9 del metro i cobriment de la Gran Via) permetran el creixement de la ciutat cap al nord i la creació del nou barri.

El nucli urbà del Prat de Llobregat, situat al Baix Llobregat a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), es caracteritza per la compacitat. En una superfície de 322 ha, el municipi comptava el 2006 amb una població de 63.111 habitants.

El planejament vigent és el PGM de l'any 1976, que va reservar al nord del municipi una zona per a activitats logístiques del port i l'aeroport, qualificada com a centre direccional.

Atesa la necessitat de disposar de més sòl per a l'habitatge i per a l'activitat econòmica i comercial, l'Ajuntament va plantejar un possible creixement de la ciutat cap aquest àrea; així, amb l'acord aprovat el 26 de setembre de 2006, la Comissió de Govern de Política Territorial va autoritzar l'Institut Català del Sòl (INCASOL) per constituir, amb l'Ajuntament del Prat de Llobregat, un consorci urbanístic per al desenvolupament del sector Eixample Nord.

L'àmbit d'actuació del consorci abraça 200 ha compreses entre l'autopista C-32 i la línia de Renfe. En les 150 ha qualificades com a centre direccional se situa l'empresa de transport Tradisa i un hipermercat de la cadena Carrefour, empreses amb les quals l'Ajuntament manté converses perquè s'adeqüin al futur projecte o desapareguin. Les 50 ha restants del sector es localitzen al sud de l'autovia C-31 i afecten al voltant de cinquanta habitatges i tallers.

L'alcalde del Prat de Llobregat, Lluis Tejedor Ballesteros (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), va explicar que el principal objectiu del nou barri era fer front a la necessitat d'habitatge del municipi en els pròxims deu anys i potenciar-ne el creixement econòmic.

La creació d'un nou barri

De la superfície total de l'àmbit, 150 ha havien d'estar destinades a un centre direccional d'empreses, que generaria uns vint-i-quatre mil llocs de treball. El nou sector havia de comportar, a més, una important quantitat de sòl residencial, fet que permetria la construcció d'aproximadament quatre mil cinc-cents nous habitatges, dels quals un 50% estaria sotmès al règim de protecció pública.

L'eixample havia d'acollir, per tant, una barreja d'usos (residencial, comercial, terciari, equipament i activitat econòmica), amb una intensitat major o menor que dependria dels subàmbits. En aquest sentit, el desenvolupament del sector s'havia d'executar per mitjà del sistema d'actuació per expropiació i per la subsegünet divisió en diversos subàmbits o fases, la qual cosa demanaria una modificació del PGM i un planejament posterior diferent.

El mes de febrer, veïns del Prat de Llobregat ja havien començat a mobilitzar-se contra el projecte urbanístic, que preveia l'enderrocament d'una cinquantena de cases situades al nucli urbà, i el mes d'octubre, l'Associació de Veïns Prat Nord negociava amb l'Ajuntament solucions per allotjar els afectats.

El mes d'octubre, el conseller del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Francesc Baltasar Albesa, va destacar que la urbanització de l'Eixample Nord es faria seguint els màxims criteris de sostenibilitat. Amb aquesta perspectiva, l'ordenació urbanística havia de partir d'un model de ciutat densa i compacta, en continuïtat amb els teixits existents, i on es tingués en compte l'aprofitament climàtic, l'arquitectura passiva i l'eficiència energètica. El sector havia d'assolir una diversitat d'usos i activitats compatibles amb la residència, la qual també havia de proporcionar una diversitat d'oferta real. Finalment, segons el conseller, es procuraria una mobilitat sostenible, amb prioritat del transport públic sobre el privat, i un ús racional i proporcionat de l'espai públic.



Terrenys del futur Eixample Nord del Prat de Llobregat. Foto: Àlex Tarroja



Les grans infraestructures de l'entorn

L'Eixample Nord s'emmarca dins de la TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA GRAN VIA (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT) [185], entre l'aeroport del Prat i la ciutat de Barcelona, un procés de reforma impulsat per la Generalitat que inclou l'execució de grans infraestructures com el soterrament d'aquesta avinguda, la prolongació de la línia 1 i la futura LÍNIA 9 DEL METRO [91], l'arribada del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [61] i la conseqüent estació intermodal.

El mes d'octubre, l'alcalde del Prat de Llobregat va explicar que el soterrament de les vies del tren, aprofitant la construcció del FAV i l'estació intermodal, juntament amb la possibilitat de superar la Gran Via eren dues actuacions que havien de permetre el creixement de la ciutat cap al nord. A la nova estació intermodal, que es construiria al mateix lloc que la de Renfe, hi arribarien la línia 1 del metro des de l'Hospitalet del Llobregat i la línia 9 des de Barcelona. La proposta de traçat d'aquesta última descrivia una gran corba fins a la zona de desenvolupament de l'Eixample Nord, on hauria de situar-se la tercera estació del recorregut.

Tasques del consorci

El 13 d'octubre, l'Ajuntament del Prat de Llobregat, el Departament de Política Territorial i d'Obres Públiques (DPTOP) i el DMAH, i també l'Incasol, de la seva banda, van signar el conveni de col·laboració per desenvolupar el sector Eixample Nord, una de les actuacions estratègiques incloses dintre del Programa de sòl 2005-2008 de la Generalitat.

El 21 de novembre, el secretari per a la Planificació Territorial, Oriol Nel·lo Colom, i l'alcalde del Prat de Llobregat, Lluís Tejedor Ballesteros, en van constituir el consorci per al desenvolupament urbanístic, integrat per l'Incasol i l'Ajuntament del Prat de Llobregat, participat en un 50% per cadascun.

El consorci representaria l'administració urbanística actuant del sector i s'encarregaria de la redacció dels instruments de planejament, dels projectes d'urbanització i d'infraestructures necessaris per al desenvolupament del projecte. Així mateix, duria a terme la redacció, tramitació i aprovació dels documents de gestió i l'execució de les obres.

El metro i el cobriment de l'autovia C-31

El traçat de la línia 9 del metro pel Prat del Llobregat va ser aprovat finalment al desembre pel DPTOP, que el gener de 2007 començava a executar-ne les obres. El túnel de la futura línia recorrerà la població al llarg de 6,2 km, des del Mas Blau al riu Llobregat, i tindrà sis estacions, incloent-hi la de l'Eixample Nord.

El desembre, es va decidir també un dels últims aspectes pendents del projecte: el cobriment de l'autovia C-31. L'Ajuntament va optar per mantenir-ne el traçat i l'ample actuals i prolongar els carrers existents amb un pendent suficient per superar el vial. La llosa de cobriment, en principi, tindrà una longitud de 705 m. No obstant això, segons van manifestar els tècnics de l'Ajuntament, és probable que es prolongui uns cent metres més, per possibilitar la construcció d'un nombre més elevat d'habitatges. El pressupost aproximat d'aquesta obra és de 77,67 MEUR, i el consistori té planejat començar-ne l'execució d'obra l'any 2008.

Segons l'alcalde del Prat de Llobregat, la urbanització de l'Eixample Nord suposarà una inversió total aproximada de 310 MEUR, i les obres s'iniciaran a final de l'any 2007. La complexitat del desenvolupament del sector, que ha de combinar la urbanització interna i les obres hidràuliques amb l'execució de les grans infraestructures de l'entorn, fa que aquest s'hagi de desenvolupar en diferents fases i es perllongui fins al 2018.

LVP

Mes informació

www.aj-elprat.es
www.mediambient.gencat.net/cat
www.gencat.net/diari_c

PLA URBANÍSTIC DE LES MADRIGUERES (EL VENDRELL) 134



L'Ajuntament del Vendrell aprova inicialment una modificació puntual del Pla general d'ordenació urbana (PGOU), el Pla parcial i el Pla especial que han de permetre el desenvolupament urbanístic del sector de les Madrigueres. El projecte preveu la recuperació dels antics aiguamolls autòctons de la zona i les característiques dunes de la platja, així com el bosc de ribera als marges de la riera de la Bisbal. A la vegada, s'hi projecten mil cinc-cents habitatges, dels quals 327 són habitatges protegits. El projecte s'aprova amb el vistiplau de la majoria del consistori. La promotora CEVASA i el grup ecologista GEVEN subscriuen l'acord. Es preveu que al llarg de l'any 2007 comencin les obres.

Antecedents: 2004:153; 2005:140

La urbanització de les Madrigueres, la zona compresa entre la riera de la Bisbal, la via del ferrocarril, el camí del romaní i la platja, al terme municipal del Vendrell, és el darrer paratge lliure d'urbanitzacions que queda arran de mar al Baix Penedès. L'any 2003 l'Ajuntament va aprovar inicialment un pla parcial que suposava la urbanització d'un terç de l'àrea d'aiguamolls d'aquest paratge. Però el Grup Ecologista del Vendrell i del Baix Penedès (GEVEN) considerava que calia protegir aquesta zona en tractar-se d'un espai inundable d'alt valor ecològic. El juny de l'any 2004 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) va suspendre l'aprovació inicial del pla, en espera de l'aprovació del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [2005:128]. Finalment el maig de 2005 l'aprovació definitiva del PDUSC s'entenia com una mesura immediata de protecció. El setembre del mateix any, en presència del conseller de Política Territorial i Obres Públiques Joaquim Nadal, el govern municipal i la promotora CEVASA van signar el conveni de col·laboració per al desenvolupament urbanístic del sector.

Es preserva l'espai litoral i es manté alhora mil cinc-cents habitatges

Durant el mes de març de 2006 el ple de l'Ajuntament del Vendrell (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC, i Partit Popular, PP) va aprovar inicialment la Modificació puntual del Pla general d'ordenació urbanística (PGOU), el Pla parcial i el Pla especial que permetran el desenvolupament urbanístic de l'espai.

El PDUSC va ser la peça clau per a decidir el dissenv definitiu del futur de les Madrigueres. L'Ajuntament, en col·laboració amb la promotora i GEVEN, va decidir l'ordenació de l'espai tot preservant la façana litoral, i urbanitzar alhora la segona línia de mar.

La satisfacció per l'acord que es va assolir, semblava que arribava a totes les parts. Així, el regidor d'urbanisme constatava que s'havia aconseguit un sector "equilibrat" que diferenciava clarament la part de protecció i la urbanització. L'alcaldessa Helena Arribas va explicar els detalls d'aquesta nova ordenació. L'àrea total del sector era de 442.000 m², dels quals 241.393 estarien destinats a espais lliures i 41.962 m² a equipaments.

L'espai que s'hauria de recuperar constituiria bona part dels antics aiguamolls. En ell s'hi implantaria un projecte de renaturalització i restauració ambiental per tornar poc a poc a la fesomia autòctona, amb arbrat de ribera vora la riera i dunes de sorra a la platja. Al costat de la via del tren es pretenia deixar un espai lliure per a un equipament, com ara una aula de natura, a més d'un espai d'interès agrícola.

El Pla però seria també ambiciós urbanísticament parlant, amb un cost estimat per a la urbanització de uns 26 MEUR. Es pretenia crear un barri amb teixit urbà compacte, equipat amb tots els serveis. Segons l'arquitecte que va redactar el Pla, Carles Díaz, s'hi preveia la construcció de 1.164 habitatges lliures i 327 habitatges protegits. A la vegada l'espai acolliria sòl per a usos terciaris, a més d'equipaments, com residències per a la gent gran, escoles, un hotel, o galeries comercials.

El projecte preveia altres actuacions, com ara fer tres passos per sota la via del tren, construir un nou pont sobre la riera de la Bisbal i traçar un nou vial per interconnectar el barri de Sant Salvador amb Calafell, prop del sector del Sanatori, actuals instal·lacions de l'hotel Ra.

Per altra banda des del Consistori el grup de Convergència i Unió (CiU) denunciava que el PSC no havia complert la promesa de salvar les Madrigueres de la construcció de mil cinc-cents habitatges com havia demanat quan era a l'oposició. CiU va recordar, a més, que els socialistes havien presentat una proposició no de llei al Parlament de Catalunya per demanar que la Generalitat comprés aquests darrers terrenys verges. Segons CiU els responsables polítics no havien fet prou per a protegir la zona tot i tenir el PDUSC per fer-ho. A la vegada, però, van mostrar la seva satisfacció en l'ordenació a l'hora de situar els habitatges a segona línia de mar.

Estava previst que els primers moviments de terres per a iniciar les obres s'iniciarien en el termini d'un any.

CDB

Més informació

www.elvendrell.net
www.gencat.net/ptop/pcostaner.htm
www.geven.org



Una imatge del sector de les Madrigueres. Foto: Àlex Tarroja

135 PLA URBANÍSTIC DE LES POMERES-BARENYS (SALOU)



L'any 2003, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona va aprovar el Pla d'ordenació urbanística municipal de Salou. En aquest nou pla es preveu la canalització del barranc de Barenys i la classificació del sector com a sòl urbanitzable d'ús hoteler. Entre el 2004 i el 2005, aquest projecte va ser qüestionat per alguns veïns del municipi i per la Generalitat, que havia de decidir si protegia el barranc amb el Pla director urbanístic del sistema costaner-2, cosa que finalment no va fer. Quan l'any 2006, Ajuntament i Comissió aproven el pla parcial de Barenys, veïns i partits polítics municipals denuncien que el projecte afavorirà els interessos de l'entorn familiar de l'alcalde Ferran i del seu fill, que és regidor d'Urbanisme de Salou, ja que són propietaris de la major part de les parcel·les del sector.

Salou (amb 22.200 habitants l'any 2006) és un municipi de la comarca del Tarragonès, la projecció del qual és deguda a la proximitat del parc temàtic de Port Aventura i al seu desenvolupament turístic. L'existència de bones platges a la seva costa ha afavorit la construcció d'apartaments i hotels i l'han convertit en un dels principals centres turístics de la Costa Daurada. La proximitat de l'aeroport de Reus [10], instal·lació especialitzada en xàrters i vols de baix cost, ha contribuït a potenciar l'afluència de turistes d'origen europeu.

L'any 2006, l'equip de govern de l'Ajuntament de Salou estava integrat pels independents Ferran Units per Salou (FUPS), el Partit Popular (PP) i Convergència i Unió (CiU). El Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i Independents Units per Salou-Verds (IUSV) estaven a l'oposició.

Un POUM que ha generat polèmica

L'octubre de 2003, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) va aprovar el nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) que regularà el creixement de Salou fins a l'any 2010. Els trets generals d'aquest document suposaven la delimitació d'un grup de nous sectors urbanitzables, la recuperació ambiental del cap de Salou i l'obtenció de 103 ha d'espais verds fruit de les cessions dels diferents sectors urbanitzables. En el sector 03, de Barenys, es preveien dos usos diferents: la construcció d'un complex lúdic i esportiu amb les seves corresponents zones verdes i la reserva de 28 ha de sòl per a un nou model hoteler, el de *resort* o complex turístic.

El desenvolupament d'aquest sector hauria de comportar, a parer de l'Ajuntament, la canalització i desviament del barranc de Barenys. El desbordament del barranc en temporada de fortes pluges era força habitual i afectava especialment els veïns i habitatges de la zona de Ponent del municipi. Les baixades de fangs, els talls al trànsit d'alguns carrers i les inundacions de baixos i pàrkings eren els efectes més habituals. El barranc de Barenys estava classificat en el pla INUNCAT de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) com una zona inundable d'alt risc. Amb tot, les obres de canalització evitarien aquest risc alhora que permetrien obtenir la superfície necessària per a la ubicació dels edificis associats als usos assignats en el POUM.

Aquesta proposta per al sector 03 va ser qüestionada des de dos fronts: el d'alguns



Entorn del Torrent de Barenys de Salou. Foto: Marta Casas

veïns del municipi i per la Generalitat. En el primer cas, l'Associació de Veïns i Comerciants Barenys-Platja de Ponent de Salou va sortir al carrer l'any 2004 per denunciar que estaven en contra del projecte de desviament del barranc ja fos perquè aquest afectaria una cinquantena de propietaris d'habitatges o perquè això facilitaria la construcció del complex hoteler en terrenys de familiars de l'alcalde de Salou, Esteve Ferran Ribera (FUPS), especialment del seu fill, Esteve Ferran Gombau (FUPS), que aleshores era regidor d'Urbanisme.

Barenys també va quedar afectat durant la redacció del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC-2) [2005.128] per aquells sectors de sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial aprovat. Mentre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) no decidia quins espais quedaven inclosos en aquest document va suspendre preventivament els tràmits i llicències de tots els sectors potencialment afectats. Aquesta mesura va ser recorreguda a final de 2004 amb un recurs de reposició per part de l'Ajuntament de Salou contra la resolució del conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal i Farreras (PSC), juntament amb un escrit d'al·legacions en defensa del pla parcial.

Generalitat i Ajuntament van iniciar un intens període d'intercanvi de recursos i d'acusacions, en especial per part de l'Ajuntament de Salou que va arribar a acusar la Generalitat de prevaricació el març de 2005. Els motius d'aquesta acusació es van fonamentar en la creença que la suspensió del Pla parcial de Barenys estava influïda per les reunions que l'Administració autonòmica havia tingut amb els veïns afectats, el contingut de les quals no havia estat contrastat amb l'Ajuntament. L'aprovació final del PDUSC-2 el juny de 2005 va ser favorable a l'Ajuntament de Salou que va veure com Barenys en quedava exclòs.

El projecte per Barenys

Un cop Barenys va quedar exclòs del PDUSC-2, els Serveis Tècnics de l'Ajuntament van acabar la redacció del pla urbanístic que va quedar aprovat definitivament pel consistori el febrer del 2006 i informat favorablement per la CTUT el desembre del mateix any.

El desenvolupament del sector de Barenys permetrà l'expansió per ponent de 87 ha: prop de 3 ha es destinaran a espai verd; unes 34, als complexos hotelers de tipus *resort* i més de 25 a una zona esportiva, d'equipaments, serveis i usos terciaris. El document urbanístic incorporava la canalització del barranc, obra hidràulica que alliberarà part del sòl per a la zona hotelera i que posarà fi a les inundacions dels barris salouencs afectats pel curs del barranc. La canalització haurà de complir els criteris de l'ACA i comportarà l'expropiació de dinou propietaris d'habitatges.



Rètols publicitaris del Pla Parcial de Barenys. Foto: Marta Casas

El setembre de 2006, l'alcalde Ferran va anunciar que havia enviat el projecte de pla parcial de Barenys a l'ACA per aconseguir el vist-i-plau per al desviament del barranc. En aquest projecte van quedar ajustats els requeriments de l'ACA, canalitzacions de 30 cm i capacitat de desguàs de 220 m³ per segon.

Quan l'Ajuntament va tramitar el projecte de pla parcial i canalització cap a l'ACA, Ferran va lamentar que "per vint-i-cinc persones que protesten, n'hi ha deu mil que en pateixen les conseqüències i no poden gaudir d'uns serveis de qualitat perquè el pla està aturat". També va criticar l'actitud dels afectats per les futures expropiacions, ja que s'havia procurat que el projecte aprovat finalment per l'Ajuntament afectés el nombre mínim de propietaris de la zona i no va estalviar comentaris negatius per l'ACA perquè des de feia cinc anys no invertia a Salou, i va fer posar com a exemple de retard l'ampliació de la depuradora.

La crisi esclata de nou a l'Ajuntament de Salou

Mentre es tramitava el Pla parcial de Barenys, els veïns afectats van tornar a sortir al carrer i obertament van declarar que el projecte s'havia pensat per a beneficiar els familiars de l'alcalde Ferran. A partir de setembre de 2006 es va saber que l'any 2000 el regidor d'Urbanisme havia adquirit uns terrenys com a rústics en aquella zona i que els havia venut el 2004 a preu de sòl d'urbanitzable, amb el conseqüent augment de valor (de 30.000 € a més de mig milió). També es va saber que dues societats administrades per familiars de l'alcalde, Mas Clariana i Blagaster, eren propietàries de la major part de les parcel·les del sector 03. Tot i que la compra de finques en aquell sector s'havia fet a partir dels anys setanta, el gruix de les adquisicions es va efectuar a partir de l'any 2003. A final de 2005, les dues societats controlaven seixanta de les cent divuit finques del sector i es concentraven al lloc on s'havia d'ubicar la futura zona hotelera. Alguns dels afectats pel desviament de Barenys acusaven els Ferran d'haver adquirit finques a partir de l'inici de la redacció del POUM de Salou i per tant d'haver fet servir informació privilegiada a favor seu.

ICV va demanar a la Fiscalia de Tarragona que investigués la validesa del canvi de règim urbanístic del sector 03. A parer del partit polític, no era clar que l'alcalde i el regidor haguessin hagut que participar en la votació que va afavorir aquest canvi, ja que hi tenien interessos particulars. En el cas de la compra-venda de la finca per part del regidor Ferran Gombau, els dubtes sorgien perquè ell es defensava dient que la finca ja era urbana i que l'únic que n'havia canviat era l'ús, de comercial a hoteler; en canvi ICV, a través de la diputada Dolors Comas d'Argemir sostenia que la reclassificació i la requalificació s'havien fet en el temps de tramitació del POUM i que alcalde i regidor no haurien d'haver participat en les votacions segons la Llei de règim jurídic de les administracions públiques perquè en aquell moment ja eren propietaris dels terrenys. Cal afegir a tot plegat que un terreny amb quali-



Foto: Marta Casas

ficació hotelera té un valor més alt que un de comercial en un lloc com Salou.

Per tal de defensar-se de les acusacions de corrupció, l'alcalde va intentar que l'Ajuntament pagués els serveis d'un advocat, però els grups polítics no ho van aprovar perquè entenien que era utilitzar diners públics per aclarir un afer personal. A l'octubre, CiU va abandonar l'equip de govern de Salou després que l'alcalde els rebutgés la petició de cessar el regidor d'Urbanisme.

Al novembre l'equip de govern, format ara per FUPS i PP, va nomenar al regidor de Governació Jesús Barragan Pascual (FUPS) president d'una comissió d'investigació, la funció de la qual seria aclarir les presumptes irregularitats en la política de l'àrea urbanística. Automàticament, el PSC va assegurar que no en formaria part perquè a parer seu Barragan estava implicat en algun dels afers que s'havien d'investigar i va optar per constituir una comissió d'investigació paral·lela.

Així mateix, tots els partits polítics de l'oposició municipal van demanar en una roda de premsa transparència a l'alcalde i que fes públic el seu patrimoni i el de la seva família per tal d'acabar amb les sospites que afectaven la seva imatge pública i la del municipi.

Pocs dies després d'aquesta roda de premsa, el llavors alcalde de Salou Esteve Ferran va presentar la seva candidatura per a les eleccions municipals de 2007 en la qual ja no hi participava el seu fill Ferran Gombau. L'alcalde va dir que lamentava que la seva família hagués acabat associada a una imatge de corrupció i va voler fer coincidir el moment en el qual ell va anunciar que tornaria a ser el candidat a alcalde pel FUPS amb l'inici del que ell entenia que havia estat una profunda campanya de desprestigi personal.

Simultàniament, la Comissió Intercomarcal del Camp de Tarragona d'ICV va acordar proposar un pacte per a la regeneració democràtica de Salou que hauria d'incloure als representants de totes les forces polítiques que sorgissin de les noves eleccions, excepte els del FUPS.

ESR

Més informació

www.salou.org

PLA URBANÍSTIC DE LES TERRES CAVADES (TARRAGONA) 136



L'alcalde de Tarragona, el convergent Joan Miquel Nadal, declara que el sector de Terres Cavades no es reactivarà fins que no s'acabi el procés judicial obert i s'estableixin responsabilitats. El procés judicial obert durant l'any 2005, on hi ha onze imputats per un presumpte delicte de tràfic d'influències, continua i durant el 2006 s'acaben les diligències prèvies, envoltades d'un ambient de picabaralles polítiques i enfrontaments dialèctics entre acusats i acusadors.

Antecedents | 2004: 155; 2005: 142

L'escàndol urbanístic de Terres Cavades es va iniciar l'agost de 2004 quan es va conèixer que Juan Fernández, germà del regidor d'Urbanisme de l'Ajuntament de Tarragona, Àngel Fernández de Convergència i Unió (CiU), era un dels promotors del sector de Terres Cavades, sector urbanitzable situat al nord-est de la ciutat de Tarragona, d'una superfície aproximada de 100 ha i on es preveien edificar 4.872 habitatges. Poc després es va saber que el mateix regidor també era un dels propietaris d'una de les empreses promotores. L'associació de veïns del camí del Llorito, formada per propietaris de la zona afectada, van presentar davant el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) un recurs contenciós administratiu on es reqüeria la nul·litat del vot del regidor durant el procés. Finalment, aquest va presentar la seva dimissió com a regidor d'Urbanisme. Davant dels fets, el fiscal de Tarragona va decidir obrir diligències informatives per investigar l'escàndol. El 6 d'octubre del mateix any el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va fer oficial l'anul·lació del procés urbanístic de Terres Cavades, en considerar nul el vot del regidor d'Urbanisme d'aleshores.

L'any 2005, l'atenció es va desplaçar cap als jutjats. En primer lloc els vint-i-dos expropietaris del sector van presentar una querella criminal contra l'exregidor, el seu germà i el promotor José Luis Garcia. Sol·licitaven que se'ls restituïssin les seves propietats, ja que hi havia presumptes delictes de falsedat i estafa per alterar el preu de les coses. Poc després, el fiscal s'afegia a la querella i acusava onze persones, entre les quals hi havia Àngel Fernández, el promotor José Luis Garcia i l'esposa del senador Lluís Badia, de tràfic d'influències, negociacions i activitats prohibides als funcionaris. Durant el mes de maig van declarar davant del jutge els imputats, encara que van negar les acusacions. Després ho feren els expropietaris que havien presentat la querella.

A final de 2005 el conseller instava l'Ajuntament perquè reactivés el sector, però a principi de 2006, l'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, declarava que el Pla parcial de Terres Cavades no es reprendria fins que no acabés el procés judicial i s'establissin responsabilitats.

Continua el procés judicial

El procés judicial obert arran de la querella dels expropietaris i la denúncia del fiscal va seguir el seu curs. Les declaracions, en el marc de les diligències prèvies, es van reprendre el 10 de febrer.

Dos dels expropietaris estudiaven, a principi de febrer, presentar una altra denúncia contra el principal promotor, José Luis Garcia, per haver enderrocat les cases que hi havia en els terrenys que li van vendre, ja que si la querella que s'estava tramitant es resolia favorablement als seus interessos, els hauria de retornar les finques tal com estaven quan les van vendre.

El mes de maig el ministeri fiscal va demanar al jutge instructor que cridés a declarar quatre regidors de l'Ajuntament de Tarragona, Maria José Elices del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC); Rosa Rossell d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC); Alejandro Fernández del Partit Popular (PP), i Carles Sala d'Unió Democràtica de Catalunya (UDC), perquè fessin de testimonis en el procés d'instrucció previ. Van declarar davant el jutjat d'instrucció número 5 el dia 8 de setembre. La regidora socialista va declarar que el seu partit s'havia abstingut en les votacions que es van fer des de juliol de 2002 sobre el sector de Terres Cavades perquè coneixien que el germà del regidor aleshores hi tenia interessos. També va assegurar que l'exregidor l'havia amenaçat "contra la paret", dient-li que no es fiqués amb la família. En canvi els altres tres regidors van declarar no tenir saber que la família de l'exregidor tingués propietats vinculades al sector. Tots quatre declarants van manifestar que no tenien consentància que Àngel Fernández i el principal promotor del pla parcial, José Luis Garcia, s'haguessin reunit per parlar de Terres Cavades. També van negar que Garcia els pressionés. Rossell va posar en relleu que Fernández va amagar en la declaració de béns a l'Ajuntament la seva participació al polígon de Terres Cavades a través de les societats Promocions Terres Cavades, Gedon i Saferpu.

El mes de juny, va ser admesa a tràmit la denúncia que l'alcalde de Tarragona havia interposat per injúries a la regidora Maria José Elices del PSC, per haver declarat en roda de premsa que l'objectiu del traçat de l'AUTOVIA A-7 A TARRAGONA (2005: 16) era "afavorir els seus amics de Terres Cavades".

Durant el mes de juliol Alfredo Nieto, advocat de l'acusació, qualificava el fet que Jordi Lloret, advocat dels promotors de Terres Cavades, sol·licités durant l'any anterior una investigació sobre la legalitat de les construccions existents als terrenys del sector "d'assetjament", "d'un intent d'acovardir persones que podrien tornar a testificar si hi hagués judici oral" i d'un possible intent d'obstrucció a la justícia. Poc després, el mateix Jordi Lloret presentava dues demandes de conciliació prèvia a la interposició de querella per injúries i calúmnies contra Alfredo Nieto per aquestes declaracions.

Tres testimonis més van declarar el 4 d'octubre. Segons la defensa, el socialista Josep Anton Burgasé, exregidor d'Urbanisme del consistori tarragoní i Xavier Almagro, exregidor republicà, van manifestar que no van advertir "cap mena d'irregularitat o il·legalitat" en la tramitació del Pla parcial de Terres Cavades. En canvi, fonts properes a la part acusadora indicaven que Almagro havia assenyalat que el procés d'aprovació va ser "ràpid i inusual" i va recordar que un dels tràmits de Terres Cavades es va introduir en un ple fora de l'ordre del dia i aprofitant

l'eufòria per l'ascens del Nàstic a segona divisió A.

El darrer a declarar, Pau Figuerola, expropietari d'una finca, va explicar que l'exregidor d'Urbanisme, Àngel Fernàndez, i l'arquitecte municipal van donar-li informació dels "drets i deures que tenia com a propietari d'una finca; però mai el senyor Fernàndez li va imposar o intentar convèncer per vendre, simplement aquest tema no es va tractar." També va assenyalar no haver rebut cap pressió ni coacció per vendre els terrenys per part de José Luis García, i va afegir tenir coneixement que les seves propietats eren urbanitzables. Aquests fets contradeien l'acusació que havia afirmat que el testimoni havia declarat que el Departament d'Urbanisme de l'Ajuntament el "va enganyar" sobre el valor dels seus terrenys, en dir-li que hi passaria una carretera en comptes d'explicar-li que eren urbanitzables.

D'aquesta manera acabaven les diligències prèvies del cas Terres Cavades. Els advocats encara havien de presentar els seus escrits d'al·legacions, a l'espera que el jutge dictaminés si arxivava el cas o bé si portava a judici els implicats.

XMA

Més informació

www.ajtarragona.net
www.gencat.net/ptop
www.gepec.org
www.iinet.org

PLA URBANÍSTIC DE LLEVANT (VILADECANS) 137



L'Ajuntament de Viladecans aprova provisionalment el Pla parcial de Llevant per al desenvolupament d'un nou eixample residencial. El pla preveu la construcció de nombrosos equipaments i de més de dos mil habitatges, el 50% dels quals seran de protecció oficial. Entre les actuacions previstes, destaca la definició d'una gran zona verda que vincularà l'actual parc de Torre Roja amb el Montbaig, i la construcció d'una avinguda de ronda pel nord de la ciutat que transcorrerà parcialment soterrada i que connectarà Sant Climent de Llobregat, Sant Boi de Llobregat i l'autopista C-32. La Plataforma Salvem Oliveretes, entre altres entitats i col·lectius ciutadans, manifesta la seva oposició a aquest pla i per això reclama preservar el sector com a parc forestal d'utilitat pública.

El planejament vigent a Viladecans, municipi situat a la comarca del Baix Llobregat a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), és el Pla general metropolità (PGM) de l'any 1976.

El febrer de 2003, el Departament de Política Territorial i d'Obres Públiques (DPTOP) va aprovar una modificació puntual del PGM en aquest municipi que delimitava novament el sector de sòl urbanitzable programat (avui urbanitzable delimitat), denominat Oliveretes-Torrent Fondo, i establia nous paràmetres edificatoris per al nou desenvolupament a través de la figura d'un futur pla parcial.

L'àmbit d'actuació, que va passar a denominar-se sector Llevant, ocupa 423.188 m² al nord-est del municipi, entre la carretera C-245, al sud, i el Montbaig (popularment conegut com la muntanya de Sant Ramon), al nord, una zona que va ser objecte de litigis durant deu anys entre la Generalitat, propietària majoritària a través de l'Institut Català del Sòl (Incasol), i l'Ajuntament.

L'aprovació inicial del pla

El 7 de març de 2006, el ple extraordinari de l'Ajuntament de Viladecans va aprovar encomanar a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) la tramitació d'una nova modificació puntual del PGM al sector. Aquesta modificació tenia per objecte baixar el traçat de la via de cornisa en la frontera amb el terme municipal de Sant Boi de Llobregat, que envaeix una important zona de muntanya, i recuperarne la traça originalment prevista al PGM.

El mateix dia, l'Ajuntament va acordar l'aprovació inicial del Pla parcial del Sector Llevant, encarregat a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) i promogut per la societat privada municipal Viladecans Mediterrània, SA (VIMED).[1]

Segons l'alcalde de Viladecans, Carles Ruiz Novella, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), l'objectiu del pla urbanístic era potenciar el sector més oriental de la ciutat, eliminar les indústries i activitats incòmodes existents, aconseguir nous equipaments i assolir una recuperació mediambiental de l'àmbit.

Un nou barri amb més de dos mil habitatges

El mateix mes de març, el regidor José Luis Nicolás Arocas (PSC), president de l'Àrea de Planificació Territorial, va explicar que el 21,2% de la superfície de l'àmbit es destinaria a habitatge.[2]

El pla suposaria la construcció de 2.209 habitatges, dels quals un 50% serien de protecció oficial, incloent-hi dos-cents pisos "dotacionals" per llogar a col·lectius amb necessitats especials (joves i gent gran). Amb aquest objectiu, el 29 de març es va signar un conveni de col·laboració entre l'Ajuntament i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), que es va ratificar el 27 d'abril. Els nous habitatges es construirien amb criteris de sostenibilitat, incorporant-hi mesures d'eficiència energètica, de climatització i d'il·luminació.

Per altra banda, Nicolás va destacar que Viladecans s'obriria a la muntanya amb nous accessos, ampliant així el parc de Torre Roja. La reserva per a zona verda integraria aquest parc, ubicat en un extrem de la ciutat i amb 45.000 m², dins el conjunt, i així se n'ampliaria la superfície a 105.000 m², i es convertiria en una gran àrea lúdica. El seu disseny (amb catorze ponts i viaductes) permetria recórrer-lo a peu des de la carretera comarcal C-245 fins a l'ermita de Sant Ramon. Les torrenteres de la zona es conservarien com a parc i lloc de passeig.

La zona de Llevant comptaria amb un conjunt d'equipaments entre els quals el regidor citava un estadi d'atletisme, un nou ambulatori, un centre cívic, una escola bressol, dues escoles d'educació primària i un tanatori.

Els nous vials ajudarien a millorar la mobilitat general de la ciutat. El més important seria la via de cornisa que, amb caràcter de ronda, actuaria de límit entre el nucli urbà i la muntanya de Sant Ramon. La construcció del vial, parcialment soterrat en el tram darrere l'estadi de beisbol, connectaria directament l'autopista C-32 amb la carretera de Sant Climent de Llobregat, que també es reformaria.

L'oposició de la Plataforma Salvem Oliveretes

En el moment mateix en què l'Ajuntament de Viladecans i l'Incasol es posen d'acord per urbanitzar el nou barri, neix la Plataforma Salvem Oliveretes. Des de l'inici, aquesta plataforma va manifestar la seva oposició al pla, al·legant que el projecte urbanístic suposaria l'aïllament del parc de Torre Roja i la ciutat del Montbaig i que es perdria la zona forestal més important del municipi. La plataforma també reclamava una catalogació prèvia del patrimoni històric i natural existent a l'àmbit, com oliveres, garrofers i figueres centenàries, refugis de la Guerra Civil, etc.

Dins del reglamentari període d'audiència pública, que va finalitzar el dia 2 de maig, la Plataforma Salvem Oliveretes i altres col·lectius van presentar al·legacions al Pla parcial del Sector de Llevant.

En les al·legacions, el col·lectiu ecologista exposava que la ciutat no tenia assegurats els serveis per donar cobertura al creixement previst, qüestionava la conveniència de la seva tramitació quan encara no s'havia elaborat el Pla local d'habitatge (PLH) i assegurava que la planificació s'havia fet sense aplicar el reglament de participació ciutadana. Utilitzant, sobretot, arguments ambientals i paisatgístics (increment de la mobilitat privada, urbanització dels torrents, aïllament dels espais verds, impacte visual, etc.), la plataforma reclamava, en síntesis, preservar tot el sector de la urbanització, en demanava la declaració



Camí de les Oliveteres. Foto cedida per Salvem Oliveretes

com parc forestal d'utilitat pública, integrat a l'Espai Natural Agrícola i Forestal del Montbaig-Montpedrós-Puig Vicenç i al projecte LIFE cofinançat per la Unió Europea. Així mateix, alertava de la possible irregularitat d'aprovar el pla parcial sense haver fet la modificació prèvia del PGM.

L'aprovació provisional del Pla

Els serveis tècnics i jurídics de l'Àrea de Planificació Territorial van analitzar el conjunt d'al·legacions presentades, i el 19 de juny en van emetre un informe. Els escrits presentats pel grup municipal d'ERC, el Grup Tres Torres, la plataforma Salvem Oliveretes, el Consell Municipal de Medi Ambient i Sostenibilitat i la Federació d'Associacions de Veïns de Viladecans van ser estimats parcialment i incorporats al document que es va presentar per a l'aprovació provisional.

El 29 de juny, el ple municipal va aprovar provisionalment el Pla parcial de Llevant i es va ratificar el conveni urbanístic signat el 15 de juny entre l'Ajuntament i Immobiliària Colonial SA en relació amb el desenvolupament urbanístic del sector Can Torrents, limítrof al sector Llevant.

L'equip de govern havia plantejat la necessitat de posar en relació ambdós sectors per assolir una fi racional de la ciutat i un lliurament de la mateixa al sòl no urbanitzable, planificada i estudiada. Amb aquests objectius, es va acordar entre l'Ajuntament i els representants d'Immobiliària Colonial SA, propietària majoritària al sector Can Torrents, la redacció d'una figura de planejament per delimitar un àmbit de desenvolupament unitari d'aproximadament 152.000 m² de sòl.

Com a conseqüència de la signatura d'aquest conveni, Immobiliària Colonial SA va assumir una sèrie d'obligacions i càrregues, entre les quals destacaven: la construcció d'una bassa de laminació sobre la llera de la riera de Sant Climent, la retirada de totes les línies elèctriques existents, la urbanització dels nous espais lliures previstos (inclòs el parc forestal del Montbaig) i la construcció d'una pista d'atletisme. Es va comprometre, a més, a cedir la masia de Can Torrents i a aportar 6 MEUR a les arques municipals.

Així, l'alcalde de Viladecans va explicar que el pla de l'eixample de Llevant resoldria els dèficits dels barris més pròxims i també de la resta de la ciutat, gràcies a una inversió que, entre pública i privada, pujaria a 125 MEUR. La majoria dels equipaments i les infraestructures previstes estarien acabats l'any 2012, i els últims habitatges es lliurarien aproximadament d'aquí a deu anys.

No obstant això, a final de novembre la CTUB va resoldre retornar l'expedient del pla parcial a l'Ajuntament, al·legant que la Llei d'urbanisme no permetia presentar simultàniament les peticions de modificació del planejament general i del derivat. Això suposava tornar al punt inicial, fet que podria retardar les previsions inicials de l'Ajuntament.

El 21 de desembre es va realitzar el sorteig dels nou-cents pisos a preu assequible a la plaça de la Vila, i a fi d'any, alguns dels projectes, com la primera escola, el tercer ambulatori i una guarderia, ja estaven en marxa o en fase de redacció.

LVP

Més informació

www.aj-viladecans.es
www.salvemoliveretes.org
www.amegava.org

1 El ple municipal va aprovar inicialment el pla per majoria (68% del consistori), amb els vots a favor del PSC, Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) i Partit Popular (PP), i en contra de Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC).

2 La resta (333.502 m²) es destinaria a zona verda (112.142 m²; el 26,5%), equipaments (66.778 m2; el 15,78%), vials i aparcaments (144.158 m²; el 34,06%) i a la protecció de rieres (10.425 m2, el 2,46%).

PLA URBANÍSTIC DE PONENT (GAVÀ) 138



L'any 2006 el Pla urbanístic de Ponent de Gavà arriba a la seva darrera fase de tramitació amb l'aprovació provisional del document per part de l'Ajuntament el 27 de gener i definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) el 25 de maig. L'execució d'aquest pla permetrà construir 4.698 habitatges fins al 2017 i crear quatre zones verdes i una vintena de nous equipaments al municipi de Gavà. Les mobilitzacions ciutadanes a favor de la salvaguarda d'aquest espai continuaren durant el 2006 malgrat l'aprovació definitiva del Pla.

Antecedents | 2005:145

El Pla urbanístic de Ponent a Gavà (Baix Llobregat) abraça prop de 200 ha de terreny samontà[1] entre els termes municipals de Gavà i Castelldefels. Aquest pla, presentat l'any 2001, representa el darrer intent d'ordenació d'aquest sector declarat com a sòl urbanitzable no delimitat pel Pla general metropolità (PGM) de l'any 1976.

El pla preveu la construcció de quatre nous barris al voltant del turó del Calamot, la carretera de la Santa Creu de Calafell i la riera de Canyars, amb un total de 4.968 habitatges previstos (un 40% dels quals en règim de protecció oficial), i es destina la major part del sector per a la construcció de vint nous equipaments i quatre grans zones verdes que actuen de connectors entre el massís del Garraf i la plana deltaica del Llobregat i que ocupen pràcticament un 70% de la superfície del sector.

Tot i la inclusió d'aquest pla dins del Programa d'Actuació Urbanística Municipal (PAUM) de Gavà aprovat al 2005, en manté condicionada l'execució a la tramitació per separat de les figures de planejament que el componen: una nova modificació del PGM que modifica el planejament vigent de l'any 1993 i un pla parcial urbanístic (PPU) que ordena el sector, les quals van ser aprovades inicialment de manera conjunta el 2002.

Des de la presentació del Pla l'any 2001, es van produir mobilitzacions contràries per part d'entitats ecologistes com Depana o Quercus i partits polítics com Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) o Esquerra Unida i Alternativa (EUiA) en considerar que aquest pla destruïa un paratge d'alt valor biològic i cultural que representa l'últim espai no urbanitzat del territori samontà del delta del Llobregat que comprèn des de Castelldefels fins a Sant Boi de Llobregat.

L'aprovació del PAUM de Gavà va fer reprendre les mobilitzacions contràries que guanyaren importància a final de 2005 davant la immediatesa de l'aprovació provisional del Pla de Ponent per part de l'Ajuntament.

Aprovació provisional del pla

En aquest sentit, el 12 de gener de 2006 va ser presentat públicament el Pla d'habitatge 2006-2012 de Gavà que incloïa el Pla de Ponent en la primera fase d'actuació (al voltant de la carretera de Santa Creu de Calafell i del turó del Calamot) com el principal instrument per a donar resposta a la demanda d'habitatge prevista per als propers set anys mitjançant la construcció de 3.575 nous habitatges (1.717 dels quals en règim de protecció oficial).

Aquest fet, reactiva les protestes de la nova coordinadora No al Pla de Ponent, que inicià el dia 21 de gener un acte de recollida de signatures a favor de la paralització del projecte, alhora que reclamava una consulta popular sobre el pla i considerava que al Pla d'habitatge no s'havien estimat adequadament els habitatges buits existents al municipi.

El dia 26 de gener el Pla d'habitatge juntament amb les figues de planejament del Pla de Ponent pendents d'aprovació provisional foren presentades al ple de l'Ajuntament. El Pla de l'habitatge de Gavà (2006-2012) va ser aprovat amb els vots favorables del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (IC-V), les abstencions de Convergència i Unió (CiU), el Partit Popular (PP) i EUiA i el vot contrari d'ERC, i fou tramès a la Direcció d'Habitatge del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) perquè se'n donés el vistiplau definitiu.

Respecte a les figures de planejament del Pla de Ponent, es va procedir a fer-ne l'aprovació provisional, un cop estudiades les vint-i-dues al·legacions presentades tant a la modificació del PGM com al Pla parcial urbanístic i on es van estimar la totalitat de les presentades per l'Ajuntament de Castelldefels i la Societat General d'Aigües de Barcelona SA (AGBAR), parcialment les presentades per ERC i Depana i desestimades la resta.

Finalment, tant la modificació del PGM com el Pla parcial de Ponent es van aprovar amb el vots favorables de PSC, ICV (Iniciativa per Catalunya Verds), PP i CiU i els contraris d'ERC i EUiA que varen presentar esmenes a la totalitat per incompliment del temps de tramitació i van exigir una moratòria urbanística fins que no s'aprovés el Pla territorial metropolità.

El mateix dia de l'aprovació provisional del Pla de Ponent, la coordinadora contrària a aquest pla presentava al registre de l'Ajuntament les mil cinc-centes signatures recollides a favor de la preservació del Pla de Ponent i es realitzava una plantada simbòlica de creus en aquest indret. Tots aquests actes culminaren amb una manifestació el dia 30 de gener al parc del Mil·lenni de Gavà que va congregar unes tres-centes persones i on es va donar lectura a un manifest de rebuig de la decisió presa per l'Ajuntament.

El 6 de març el grup municipal d'ERC de Gavà va presentar davant de la Generalitat un informe jurídic amb què denunciava la suposada il·legalitat del Pla urbanístic de Ponent per vulneracions legals tant en el tràmit com en els continguts del projecte per la presa en consideració de cara a l'aprovació definitiva per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB).

A final d'aquell mateix mes, el Pla urbanístic de Gavà va ser guardonat amb el premi a la millor política municipal en urbanisme sostenible 2006, emmarcat en el Programa "Cumbre de ciudades" del Saló Immobiliari de Madrid on es va valorar especialment la preservació que es



Vista de la riera de Canyars des del turó del Caçagats. Foto: Nèstor Cabañas

feia de l'entorn natural al voltant dels turons del Calamot i el Caçagats i la riera de Canyars.

L'atorgament d'aquest guardó va ser considerat per part dels partits i organitzacions contràries al Pla com una campanya més de propaganda amb vistes a l'aprovació definitiva per part de la Generalitat. Per la seva banda, el grup municipal d'EUiA presentà el 9 d'abril davant de la Generalitat un nou informe on es denunciaven suposats errors intencionats en l'avaluació ambiental i de la mobilitat generada del Pla.

Aprovació definitiva

Finalment, el 25 de maig el Pla de Ponent va arribar a la CTUB i es va aprovar definitivament juntament amb la modificació del Pla general Metropolità i la del Pla parcial urbanístic amb data de 8 d'agost quan van ser publicats els acords al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC).

Durant la tardor les accions de protesta continuaren, i el 25 d'octubre la coordinadora contrària organitzà una acampada popular als futurs terrenys on es desenvoluparà el Pla que congregà unes cinc-centes persones.

L'última acció de protesta contra el Pla de Ponent va consistir en la presentació d'un recurs contra aquest acord d'aprovació definitiva del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) davant del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya (TSJC) que va ser admès a tràmit el 27 dia de desembre.

El Pla urbanístic de Ponent es preveu que es comenci a executar durant el 2007 en una primera fase que durarà fins a 2012, durant la qual es construiran 3.309 habitatges i tres nous barris (Can Ribes, Ca n'Horta i Canyars Sud) i posteriorment en una segona fase que comprendrà el període 2013-2017, quan es construiran 1.587 habitatges que donaran peu a la creació del nou barri de Canyars Nord.

La inversió prevista per desenvolupar les dues fases del Pla de Ponent tant pública (28%) com privada (72%) supera els 420 MEUR.

NCL

Més informació

coordinadora-noalpladeponent.com
www.gavaciutat.net

1 Per samsonita s'entén el terreny que hi ha entre la muntanya i la plana.

PLA URBANÍSTIC DEL PLA DE ROCACORBA (QUEROL) 139



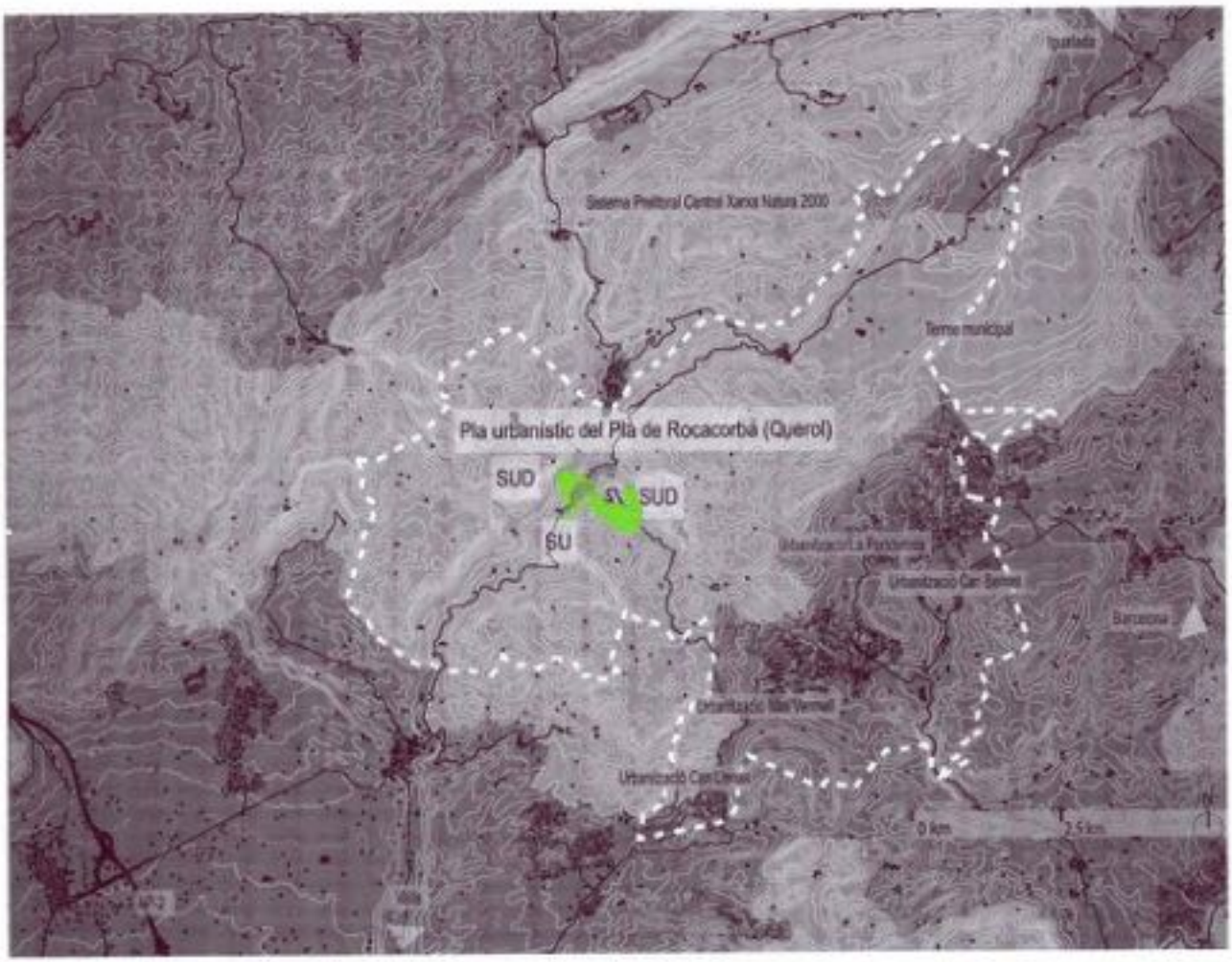
La redacció i tramitació del Pla d'ordenació urbanística municipal de Querol ha estat plena d'incidents. El model de creixement proposat ha estat fortament qüestionat per part dels veïns de Querol que, constituïts en plataforma, han fet del sector de Rocacorba l'emblema de la seva disconformitat. L'any 2006 esdevé clau per resoldre la incògnita sobre aquest paratge: al maig, el consistori aprova inicialment el nou POUM, on manté la condició d'urbanitzable que ja tenia el sector a les normes subsidiàries, però al setembre, la Xarxa Natura 2000 el protegeix com a zona d'especial protecció per a les aus (ZEPA). Aquesta decisió és assumida com un èxit per la plataforma Salvem Querol! que, al llarg dels dos darrers anys, ha lluitat per evitar la construcció d'un complex residencial en un paratge encara poc malmès per l'home.

Antecedents | 2005:146

El municipi de Querol es troba al nord-est de la comarca de l'Alt Camp. El seu territori s'estén pels vessants muntanyosos de les serres de Montagut i Saburella, que formen part del bloc del Gaià, a la serralada Prelitoral catalana. El curs del riu Gaià travessa el terme municipal de nord a sud i la carretera C-37 comunica Valls amb Igualada per aquest riu.

L'any 2002, l'Ajuntament de Querol va acordar encarregar un pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) per substituir les normes subsidiàries vigents des de final dels anys setanta. La redacció i aprovació d'aquest POUM han estat marcades pel desacord entre els veïns i el govern municipal en relació amb el model de creixement. El desembre de 2004, el ple de l'Ajuntament va aprovar inicialment i simultàniament el nou POUM i els plans parcials de Ca l'Isidret (cinquanta-dos habitatges i prop de 2 ha) i de Rocacorba (mil habitatges i prop de 23 ha). Aquesta aprovació va ser fortament contestada per bona part dels veïns, que no veien la necessitat de desenvolupar més sòl residencial en un municipi que ja té quatre urbanitzacions iniciades als anys setanta on encara queden parcel·les per edificar, i encara menys en el cas de Rocacorba, un paratge amb baixa empremta antròpica i susceptible de ser inclòs de manera gairebé total a la Xarxa Natura 2000 [199]. Evitar la urbanització d'aquest sector es va convertir en el principal objectiu dels veïns contraris a aquest projecte, que es van agrupar en la plataforma Salvem Querol!

Al llarg de 2005, l'Ajuntament va fer gestions amb els responsables del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), encarregat d'aprovar la delimitació dels espais que s'havien d'incloure a la Xarxa Natura 2000. L'objectiu dels res-





Entrada a Querol. Foto cedida per Salvem Querol

ponsables municipals era aconseguir que just el sector de Rocacorba on havia d'anar el complex residencial es mantingués com a urbanitzable, classificació urbanística que ja tenia a les antigues Normes subsidiàries i que el nou POUM volia mantenir. El consistori querolenc també va continuar les negociacions amb l'empresa Promociones S.A., de Sant Andreu de Llavaneres, interessada a promoure el complex de vacances i lleure al sector del Pla de Rocacorba. En aquest cas, l'Ajuntament volia arribar a un acord per reduir el nombre d'habitatges planejats, de més de mil a uns cinc-cents, i que els promotors assumissin la construcció d'algunes infraestructures per al conjunt del municipi que tant servissin per als nous habitants de la urbanització com per a la resta.

Al Pla de Rocacorba, les delimitacions del POUM i de la Xarxa Natura es contradiuen

El 4 de maig de 2006, el ple de l'Ajuntament de Querol tenia previst tornar a emprendre la tramitació administrativa del POUM que, des de feia més d'un any, estava aturada. El projecte, que es va presentar a una nova aprovació inicial, mantenia com a sòl urbanitzable el sector del complex residencial de Rocacorba mentre que tot l'entorn quedava inclòs a la proposta de protecció per a l'espai, anomenada Sistema Prelitoral Central, de la Xarxa Natura 2000.

El nou POUM només va ser aprovat inicialment amb el suport dels tres regidors de l'equip de Govern, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i de l'alcalde, Albert Carreño i Soriano, tránsfuga de Convergència i Unió (CiU). El regidor d'Urbanisme, Miquel Uroz Mendioroz (PSC) va defensar la proposta del POUM perquè, a parer seu, el projecte del complex Rocacorba donaria uns guanys amb les llicències de construcció que l'Ajuntament podria fer servir per reequipar les urbanitzacions dels anys setanta, amb greus dèficits urbanístics.

Els representants de CiU van votar en contra del document urbanístic, al legant que els habitatges previstos en els nous plans parcials es podrien construir a les parcel·les buides de les urbanitzacions on, segons els seus càlculs, encara n'hi cabrien tres mil de nous, suficients per garantir el creixement futur del municipi.

Membres de la plataforma Salvem Querol! es van presentar al ple, i un cop va haver acabat van llançar fotocòpies de bitllets de 500 € i monedes d'un i dos cèntims a la sala com a gest per denunciar l'especulació del municipi. La indignació col·lectiva de la plataforma no es va apaivagar ja que, segons creien, el nou projecte de POUM no rectificava cap dels punts als quals eren contraris, i a més consideraven poc satisfactòria la reducció de més de cinc-cents habitatges a Rocacorba. A l'estiu van anunciar que presentarien noves al·legacions al document urbanístic que, de nou, havia de ser sotmès a informació pública.

Al setembre, Medi Ambient feia pública la proposta definitiva per a la Xarxa Natura 2000. La delimitació aprovada pel municipi de Querol no feia cap excepció per a la zona de Rocacorba i per tant tot l'espai quedava protegit com a hàbitat específic de l'àguila cuabarrada i com a ZEPA amb reconeixement de la Unió Europea (UE).

En conèixer la proposta de la Xarxa Natura 2000, la plataforma Salvem Querol! i el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) van emetre un comunicat on felicitaven els responsables del Departament esmentat, donaven públicament les gràcies a tots aquells que els havien donat suport al llarg dels dos anys i es complaien d'haver aconseguit incloure la protecció total del sector Rocacorba amb la conseqüent aturada del nou projecte d'urbanització.

La plataforma Salvem Querol!, reconeixement públic local i nous objectius

La decisió de Medi Ambient va ser assumida com un èxit per la plataforma Salvem Querol! que, tanmateix, va anunciar que pensava continuar vetllant pel bon creixement urbanístic del municipi. El març de 2006, els seus representants van expressar públicament que volien formar una candidatura política independent per presentar-se a les eleccions municipals de l'any 2007, per mitjà de la qual defensarien un model de creixement per al municipi de Querol respectuós amb els seus valors naturals i paisatgístics.

El novembre de 2006 la plataforma va rebre el premi Patrimoni de la Vall del Gaià atorgat pel Centre d'Estudis del Gaià. En el sopar de lliurament del premi, van anunciar que continuarien treballant per salvar el patrimoni natural de la Vall del Gaià, i en aquest sentit cal dir que, juntament amb altres municipis de la vall del riu, van anunciar que havien començat a buscar una figura de protecció i gestió per a les terres del Gaià que permetés promoure el territori a partir de la conservació i millora de la qualitat ecològica de la seva conca.

ESR

Mes informació

www.querol.altanet.org
www.gepec.org
www.mediambient.gencat.net
www.salvem-querol.blogspot.com

PLA URBANÍSTIC DELS HORTS DE SALT I SANTA EUGÈNIA DE TER (GIRONA-SALT) 140



Després de l'aprovació definitiva del Pla especial de les hortes de Santa Eugènia de Girona, l'any 2006 se n'inicia la implementació. L'Ajuntament de Girona tanca l'accés de vehicles a les hortes per la banda de l'avinguda Tarradellas, inicia la substitució de les cent vint casetes de ferralla i contracta un vigilant per guardar l'espai. També s'inicia el procés de neteja dels recs i dels camins, es neteja el Parador del Güell i es premia el Pla especial com a bona pràctica de paisatge. Un grup d'hortolans protesten per l'obligació de retirar el bestiar de l'espai i un grup de propietaris presenten un contenciós administratiu contra el Pla especial.

Antecedents: 2005/150

Les hortes de Salt i Santa Eugènia ocupen 58 ha i es troben als municipis de Salt i Girona, definides al nord pel marge dret del riu Ter, al sud, pels barris de Santa Eugènia i Sant Dionís i la Sèquia Monar (canal que deriva aigua del Ter fins a l'Onyar i alimenta la xarxa de recs), a l'est, per l'àmbit del Parador del Güell i a l'oest, pel municipi de Bescanó. El Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de Girona i el de Salt classifiquen els terrenys com a sòl no urbanitzable.

L'any 2000 els ajuntaments de Salt i Girona van encarregar els estudis preliminars del Pla especial de les hortes amb l'objectiu de regular els usos i la gestió d'aquests espais i potenciar-los com a eix vertebrador del paisatge urbà, com a zona natural i agrícola i com a espai d'ús social en un context altament urbanitzat. L'octubre de 2005, després de l'informe favorable de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG), l'Ajuntament de Girona va aprovar definitivament el Pla especial de protecció de les hortes de Santa Eugènia. L'equip redactor del Pla estava format per Pere Solà, l'arquitecta i paisatgista Clara Jiménez i l'arquitecte Pep Solà-Morales. Per la seva banda, Salt va aprovar el 2003 un pla d'usos de les hortes i les deveses de Salt mentre preparava el Pla especial.

S'inicia la implementació a Santa Eugènia

El gener de 2006 la Plataforma per a la Defensa de les Hortes i Ribes del Ter va reclamar més controls policíacs a les hortes per a evitar-hi els incidents vandàlics. En una setmana van cremar una barraca i van desballestar-ne una altra. També, demanaven que s'agilités la mesura que permetés de tancar les hortes de nit. L'Ajuntament de Girona es va posar a favor d'aquestes propostes.

Al febrer l'Ajuntament de Girona anunciava que durant tot el dia es tancava l'accés de vehicles a les hortes per la banda de l'avinguda Tarradellas. El tècnic municipal responsable de les hortes va informar personalment de la nova mesura als usuaris i propietaris.

El mateix mes de febrer, trenta-sis propietaris d'horts de Santa Eugènia van presentar un contenciós- administratiu contra el Pla especial. Els hortolans pretenien anul·lar el Pla i indirectament impugnar el PGOU de Girona. S'oposaven a la diferenciació del Pla entre terrenys amb característiques exactes. Es referien al Parador del Güell, on se'n permetia un aprofitament urbanístic. Tanmateix, els horts es protegien i alguns propietaris ho consideraven un greuge. Al maig l'Ajuntament de Girona va aprovar de presentar-se al contenciós administratiu.

Al març continuava l'aplicació del Pla especial amb l'inici del procés de substitució de les cent vint casetes de ferralla. En un termini màxim de dos anys aquestes casetes havien de reposar-se per uns altres models de disseny. L'Ajuntament de Girona, que repartia gratuïtament les noves estructures als hortolans, volia impedir que s'habitessin les noves casetes tal com passava amb les anteriors barraques de ferralla.

El juny del 2006 el regidor de medi ambient de Girona, Ponç Feliu, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), explicava que les escoles de Girona podien escollir una parcel·la municipal a les hortes de Santa Eugènia per a cultivar-hi productes ecològics. La fundació per a discapacitats Astres va ser la primera a cultivar-hi un hort



Vistes de les hortes de Santa Eugènia a l'hivern. Foto: Emilio Ramiro

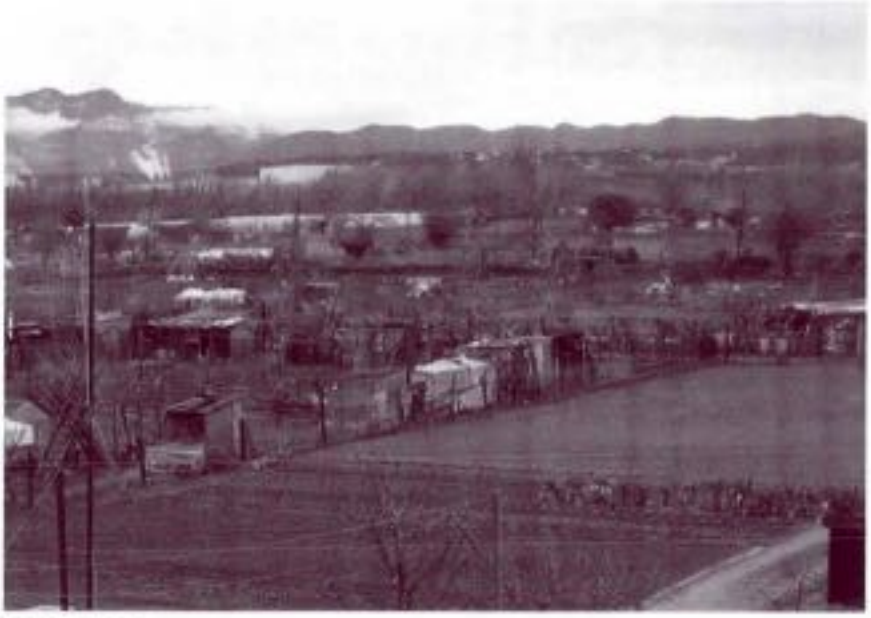


Foto: Emilio Ramiro

ecològic. Tot i això, encara no s'activaven les hortes de lloguer municipals del Parador del Güell previstes en el Pla especial.

Al juliol l'Ajuntament de Girona va contractar un vigilant per l'espai de les hortes amb l'objectiu de contribuir a l'aplicació del Pla especial. Les seves funcions consistien a realitzar tasques de supervisió i comunicar als possibles infractors les activitats no permeses.

L'agost del 2006 l'Ajuntament de Girona adjudicava 3.834 € per netejar els 4,8 km de recs i els camins de les hortes de Santa Eugènia. La neteja només afectava els canals generals ja que cada hortolà havia de netejar la seva propietat.

Continua l'aplicació del Pla especial

Al setembre un grup de pagesos de les hortes de Santa Eugènia van recollir una cinquantena de firmes per protestar contra la decisió de l'Ajuntament de Girona d'ordenar la retirada de tot el bestiar de l'espai. En les inspeccions hi van trobar porcs, cavalls, gossos i gallines. Els pagesos no veien la necessitat de retirar-hi els gossos i les gallines, tot i que comprenien la prohibició dels animals més grans. Segons l'opinió dels pagesos, els gossos garantien la vigilància per afrontar els constants robatoris. Ponç Feliu va afirmar que la retirada dels animals es va acordar durant el debat sobre el Pla especial i va assegurar que en aquell moment no s'hi havien presentat al·legacions.

El novembre de 2006 l'Ajuntament de Salt va suspendre l'atorgament de llicències a les hortes de Salt esperant que s'acabés la redacció del Pla especial de les hortes i deveses que havia de regular tota la zona del voltant del riu Ter en aquest municipi. La suspensió durava un any i es va aprovar després que un propietari no complís la normativa en unes obres de reforma interior. A l'espera del Pla especial, el Pla d'usos regulava l'espai.

Al desembre el retard en l'inici de la urbanització del Parador del Güell i la brutícia de les parcel·les va obligar l'Ajuntament de Girona a ordenar-ne la neteja. Dels terrenys més propers als Maristes es van extreure algunes tones de porqueria. A diferència d'altres parts de les hortes, les del Parador (des del costat dels Maristes fins a tocar gairebé la rotonda del palau firal) estaven abandonades precisament perquè havien de desaparèixer. Alguns indigents habitaven les barraques de la zona i acumulaven brutícia.

El mateix mes de desembre el comitè de selecció del II Premi Mediterrani del Paisatge, integrat per representants de catorze regions mediterrànies europees, es va reunir a Barcelona i van escollir els treballs del Catàleg de bones pràctiques en el paisatge. Entre altres, van seleccionar el Pla especial de les hortes de Santa Eugènia de Girona. La publicació pretenia difondre els projectes de qualitat en matèria d'intervencions paisatgístiques i d'eficàcia en la comunicació dels valors del paisatge.

Al final de l'any continuava implementant-se el Pla especial amb la creació d'una comunitat de regants per administrar els recursos hídrics per a usos agrícoles. Al començament de l'any 2007 es preveia que continuès l'aplicació del Pla especial amb diferents accions, com l'inici del lloguer de les hortes municipals del Parador del Güell després d'aprovar-ne les bases per a regular-ne l'ús, les taxes del lloguer i el compromís de cultivar ecològicament.

XCN

Més informació

www.ajuntament.gi/urbanisme
www.eldimoni.com* www.eldimoni.com
www.viladesalt.cat* www.viladesalt.cat

PLA URBANÍSTIC DELS MUNTANYANS (TORREDEMBARRA) 141



El 24 de març de 2006 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) resol el recurs de la promotora Vegas del Guadaira contra la decisió de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona d'aturar l'execució del Pla parcial Muntanyans II. S'obliga a disminuir-ne més d'un 10% de sostre edificable i a concentrar els aprofitaments. D'altra banda, el mes de juliol el Ministeri de Medi Ambient (MMA) descarta l'adquisició dels terrenys per incloure'ls al Pla de protecció del litoral. Malgrat aquestes dues decisions, els grups contraris al projecte no cessen la seva activitat judicial, parlamentària i popular. Fins i tot, es presenta una interpel·lació a la Comissió Europea per tal que verifiqui que el pla urbanístic no presenta deficiències legals. L'any finalitza amb l'aprovació definitiva del text refós del Pla parcial.

Antecedents | 2005:152

El Pla parcial els Muntanyans II s'emplaça al paratge del torrent d'en Gibert, al municipi de Torredembarra (el Tarragonès), i preveu la construcció de 543 habitatges. La superfície inclosa és de 16,83 ha, un 12% de la qual forma part del Pla d'espais d'interès Natural (PEIN). El desembre de 2004 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) va suspendre'n l'aprovació provisional, ja que un informe de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) considerava la zona com a inundable. El març de 2005 es va constituir la Plataforma Salvem els Muntanyans que afirmava que l'espai tenia un gran valor per la funció connectora que establia entre la platja i els espais agrícoles interiors. D'altra banda, es va obrir la possibilitat que el Ministeri de Medi Ambient (MMA) adquirís les finques per tal que no s'hi urbanitzés.

Torredembarra demana la compra de "tot" Muntanyans II

El darrer dia hàbil de l'any 2005 l'Ajuntament de Torredembarra va trametre al MMA una petició per tal que l'Administració comprés "tota" els terrenys del Pla parcial Muntanyans II. D'aquesta manera, es feia efectiu l'acord del ple de 22 de desembre de 2005 que havia prosperat amb els vots d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Alternativa Bais Gaià (ABG) –al govern municipal– i Convergència Unió (CiU) que formava part de l'oposició. Els altres dos partits del govern municipal, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i el Grup Independent de Torredembarra (GIT) s'hi van oposar.

Per la seva banda, la Plataforma Salvem els Muntanyans continuava la seva tasca de denúncia de la urbanització del paratge litoral. El 27 de gener va presentar un informe encarregat a la Fundació Bosch i Gimpera de la Universitat de Barcelona (UB). Miquel Salgot, coordinador de l'estudi, va afirmar "que les infraestructures han alterat el camí de l'aigua i han convertit l'espai en inundable, d'aquesta manera l'execució del Pla parcial comportaria un risc inacceptable".

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques resol el recurs

Joaquim Nadal, conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), va resoldre el 24 de març el recurs d'alçada de la promotora Vegas del Guadaira contra la decisió de la CTUT. Segons el director general d'Urbanisme el recurs s'estimava parcialment, i així per una banda disminuïa el sostre edificable de 80.733 a 70.000 m² mentre que l'espai urbanitzat es concentrava en dues illes situades al costat de l'N-340 que ocuparien el 25% del sector. Segons la resolució del DPTOP, es feia compatible el desenvolupament urbanístic amb la preservació de les zones inundables i la sostenibilitat d'un entorn de gran valor ambiental.

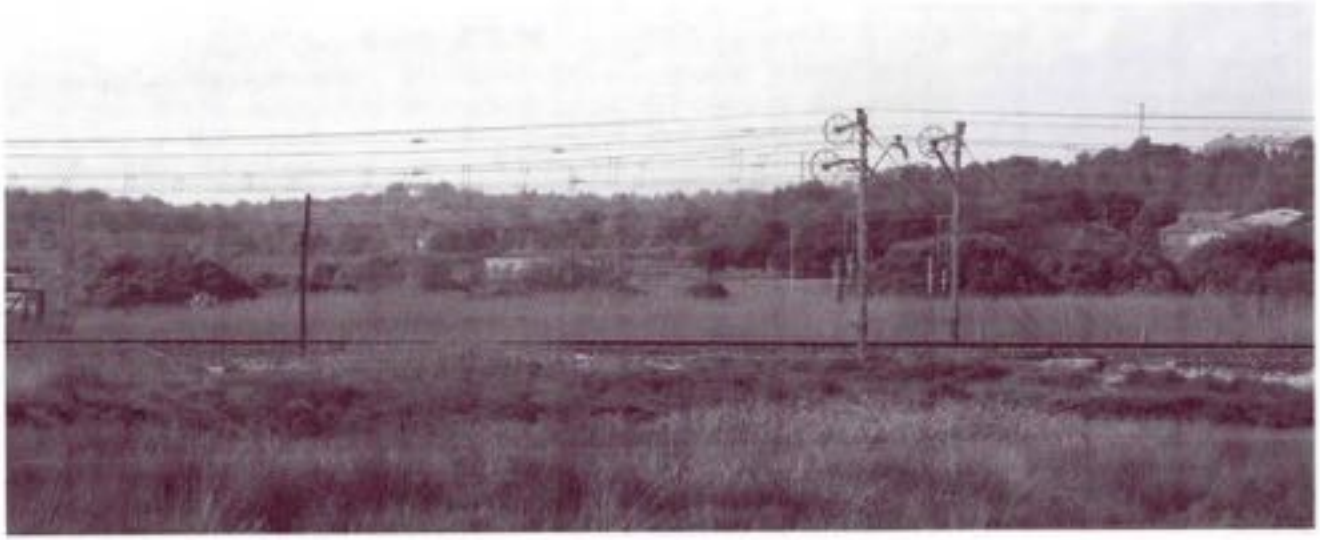
Les reaccions no es van fer esperar. Manuel Jiménez, alcalde de Torredembarra (PSC) apuntava que l'empresa segurament tiraria endavant la construcció dels habitatges previstos i que tan sols reclamaria la indemnització per l'augment de les cessions. Així mateix considerava que la resolució era "una bona opció tant per al municipi, com per a l'empresa i per als grups contraris al projecte". En canvi, la Plataforma Salvem els Muntanyans no coincidia amb l'opinió de l'alcalde d'aquest municipi i considerava la resolució "arbitrària i política". Jordi Vázquez, portaveu dels ambientalistes, acusava Joaquim Nadal d'obviar la qüestió de la inundabilitat, motiu pel qual la CTUT va suspendre el Pla l'any 2004. També recordaven que la resolució era molt semblant a la presentada per la promotora el juliol de 2005 i que arribava en un moment clau de les negociacions per la compra dels terrenys per part del Ministeri de Medi Ambient. Per la seva banda, Iniciativa per Catalunya–Verds (ICV) –referent nacional d'ABG– mantenia la confiança d'evitar l'execució del Pla parcial. La diputada Dolors Comas afirmava que la intervenció del DPTOP no suposava cap impediment en les negociacions que es feien perquè el Ministeri adquirís la finca.

Els tràmits per a tirar endavant Muntanyans II avancen

Malgrat la resolució del DPTOP, les entitats que s'oposen a l'execució del Pla parcial van continuar les mobilitzacions. Cal destacar la consulta popular que l'ABG va convocar el 29 d'abril en la qual més de mil dos-cents habitants van votar simbòlicament en contra de Muntanyans II. Després d'aquesta acció, Lluís Suñé, regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Torredembarra i portaveu de l'ABG es mostrava esperançat a poder salvaguardar el conjunt sencer del paratge. D'altra banda, va criticar durament al conseller Joaquim Nadal pel fet de no respectar un acord amb l'exconseller del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) Salvador Milà segons el qual s'havia de posposar la resolució del recurs de la promotora fins que acabessin les negociacions per la compra dels terrenys. Fins i tot, va considerar que la destitució de Milà obeia, entre altres qüestions, "al gran esforç personal per a preservar Muntanyans II".

Joaquim Nadal, per la seva banda, va desmentir l'existència de cap acord amb Milà. Pel conseller l'única coincidència era que calia animar la compra de part del paratge. Aquesta qüestió es va abordar sense resultats en una reunió a Madrid entre Francesc Baltasar, actual conseller del DMAH, i Cristina Narbona, ministra de Medi Ambient. La trobada arribava una setmana després que la CTUT aprovés el text refós del projecte d'urbanització. Ambdós fets eren arguments prou sòlids perquè l'alcalde de Torredembarra assegurés que des del consistori "donaven el tema per tancat".

Finalment, el 27 de juliol el MMA descartava públicament la possibilitat de com-



Una vista del sector dels Muntanyans. Foto: Àlex Tarroja

prar els terrenys afectats pel Pla parcial. Narbona va declarar que "no es podia abordar l'adquisició de finques costaneres ja qualificades d'urbanitzables perquè seria caríssim". Per contra, el Ministeri sí que comprava els terrenys de Clarà Mar, situats entre la via del tren i la platja. Aquesta actuació, amb un cost de 2 MEUR, suposava l'expropiació i l'enderroc de quatre xalets.

Nous recursos judicials i mobilitzacions populars

La Plataforma Salvem els Muntanyans va relacionar la negativa del Ministeri amb les pressions realitzades per la Caja de Ahorros de Granada –principal accionista de la promotora– i del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE) d'Andalusia. Jordi Vázquez, portaveu dels ambientalistes, va apel·lar les mocions aprovades en aquest sentit per part del consistori de Torredembarra i pel Consell Comarcal del Tarragonès. També assegurava que "no entenien per què es compraven terrenys que ningú no ha demanat que comprin", en referència a Mas Clarà. A banda, van presentar un recurs contenciós administratiu contra el text refós del Pla.

A aquesta iniciativa, s'hi va sumar a final d'agost el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC). David Martí, membre del grup ecologista, va instar l'Ajuntament a fer el mateix basant-se en l'acord del ple de desembre de 2005.

D'altra banda, al Parlament de Catalunya, CiU i ERC –en aquell moment a l'oposició– van aprovar una proposició no de llei per a mantenir la suspensió al Pla mentre no es resolguessin tres aspectes: un informe de l'ACA que garantís la seguretat respecte a la inundabilitat, que s'esgotés la possibilitat d'incloure Muntanyans II en el pla de recuperació del litoral del Ministeri i l'aprovació del Pla territorial parcial del Camp de Tarragona.

Altrament, l'Alternativa Baix Gaià va intensificar la campanya i va demanar reunir-se amb el conseller Nadal. Després de no rebre-'n cap resposta, van decidir convocar una manifestació el dia 10 de setembre. A la marxa, s'hi van sumar fins a vint-i-set entitats: partits polítics a nivell comarcal com ERC, ICV, Convergència Democràtica de Catalunya (CDC), Esquerra Unida i Alternativa (EUiA); la Plataforma Salvem els Muntanyans, el GEPEC i altres col·lectius ambientalistes, i moviments socials i independentistes com l'Assemblea de Joves del Baix Gaià (AJBG). Cinc-centes persones es van manifestar amb el lema "Qui estima la Torre no la destrueix. Defensem la Terra! No a Muntanyans II" i van criticar especialment el paper del DPTOP. El manifest considerava que "l'amenaça de la construcció provoca la pèrdua d'identitat de la costa" i demanava la "suspensió immediata del Pla parcial" així com la inclusió del paratge a l'Espai d'Interès Natural Platja de Torredembarra i Creixell.

D'altra banda, a partir del mes de novembre va agafar protagonisme l'AJBG. El col·lectiu juvenil independentista engegava una campanya contra el Pla urbanístic. Entre altres actes organitzaren una botifarrada popular als Muntanyans, concentracions a l'oficina de Caja Granada a Tarragona, una xerrada amb urbanistes i advocats i una altra manifestació convocada per a la primera setmana de 2007. Segons va denunciar el regidor de Medi Ambient, la Guàrdia Civil va identificar durant la celebració de la botifarrada dos membres de l'Assemblea i tres veïns més de mitjana edat.

En un altre nivell, l'eurodiputat eivissenc Bernat Joan (ERC) va adreçar una pregunta escrita a la Comissió Europea per tal que es pronunciés sobre el fet que Muntanyans II no havia seguit cap procediment d'avaluació ambiental. Així mateix, suggeria la possibilitat que s'adquirissin els terrenys en el marc del programa LIFE.

Aprovació definitiva

El 14 de desembre el Diari Oficial de la Generalitat (DOGC) publicava l'aprovació definitiva del text refós del Pla parcial Muntanyans II. A partir d'aquell moment, l'Ajuntament de Torredembarra podia procedir a la reparcel·lació dels terrenys i la promotora en podia sol·licitar les llicències d'obres.

D'aquesta manera, dos anys després de la suspensió del Pla per part de la CTUT, el cas semblava resoldre's malgrat que hi havia engegades iniciatives per aturar-lo tant des d'un àmbit judicial, com parlamentari i popular.

AUV

Més informació

www.alternativabaixgaia.blogspot.com
www.ajbg.blogspot.com
www.gepec.cat/muntanyans
www.gencat.net/ptop
www.torredembarra.cat

PLA URBANÍSTIC DEL GRAELL (VIC) 142



El 29 de maig de 2006 el ple de l'Ajuntament de Vic aprova definitivament el Pla urbanístic del sector del Graell. Aquest Pla parcial urbanístic està inclòs en el Programa d'actuació urbanística municipal (PAUM) vigent a la ciutat des del novembre de 2004. La urbanització del sector del Graell prolonga el creixement del nucli urbà de Vic cap a l'oest del seu terme municipal, amb un model urbanístic de densitat moderada, i estableix reserva de sòl, tant per a equipaments com per a àrees de protecció paisatgística. El creixement previst pel planejament urbanístic del sector del Graell significarà la connexió dels sectors consolidats de la trama urbana de Vic amb les extensions del nucli de la Guixa-Sentfores , terme agregat a Vic el 1932.

Vic és la capital de la comarca d'Osona i sempre ha constituït un important centre industrial, comercial i de serveis. En els últims anys la ciutat ha viscut un fort creixement de la població, una mitjana de 1.000 habitants/any des de 2000, fins a 38.747 habitants el 2006. La seva relativa proximitat amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) (es troba a 70 km de Barcelona) i l'augment de la població immigrada que expulsa la població autòctona del centre de la ciutat han estat factors determinants per a fer augmentar la demanda d'habitatges de nova construcció a la ciutat. L'Ajuntament de Vic ha respost a aquesta nova situació desenvolupant projectes d'urbanització de zones residencials en sectors de sòl no urbanitzats del seu terme municipal de 3.092 ha.

Planejament urbanístic de Vic

El 1975 Vic es va dotar del Pla general d'ordenació urbana i territorial de Vic. Des que fou aprovat, aquest pla no ha patit més modificacions que les que es van haver de fer el 1981 per tal d'adaptar-lo a l'anterior Llei del sòl. Com a conseqüència de l'elevat creixement de la població que ha patit Vic els darrers anys i el conseqüent creixement en superfície edificada que això ha provocat, l'Ajuntament de Vic es va proposar revisar de nou el planejament urbanístic de la ciutat iniciant un procés per a la redacció d'un nou pla d'ordenació urbanística municipal (POUM).

Aprofitant la figura del Programa d'actuació urbanística municipal (PAUM) creada per la Llei del sòl de Catalunya 2/2002, de 14 de març, el mateix any l'Ajuntament de Vic va obrir el procediment per a l'elaboració d'un PAUM. El 20 d'octubre de 2004 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va aprovar definitivament el PAUM, vigent des del 17 de novembre de 2004.

El PAUM estableix el programa d'execució del planejament urbanístic derivat de Vic per un període de sis anys i garanteix el desenvolupament de les previsions i compromisos expressats en el Pla general fins a la propera aprovació del POUM prevista per a l'any 2010 i actualment en procés de redacció a mans dels arquitectes Carles Llop i Sebastià Jornet.

El Pla urbanístic del sector del Graell forma part d'aquest planejament derivat previst en el PAUM. Està classificat com a sector de sòl urbanitzable de desenvolupament residencial de densitat moderada i preveu la reserva d'àmplies àrees de protecció paisatgística, així com la protecció de la masia El Graell, qualificada com a patrimoni històrico-artístic. Segons l'Ajuntament, el projecte s'adequa així al concepte de desenvolupament sostenible, combinant les necessitats de creixement del municipi amb la preservació dels recursos naturals, històrics i culturals.

El Pla parcial urbanístic del Graell

El sector del Graell comprèn la falca de sòl compresa entre la carretera de la Guixa, l'antiga N-152 Barcelona-Puigcerdà i la nova variant de l'N-152 (C-17). Té una superfície total de 20,087 ha.

El Text refós del Pla parcial del sector del Graell, redactat i promogut per l'Institut Català del Sòl (INCASOL), va ser aprovat definitivament en la sessió plenària de l'Ajuntament de Vic del 29 de maig de 2006. Aquest pla pretén i persegueix la consolidació del model de creixement moderat de la trama urbana de Vic fins a connectar amb el nucli de Sentfores-la Guixa, la consolidació d'àrees protegides entre la variant oest (C-17) i el creixement urbà, que compliran la funció de barrera del so i incorporaran espais verds de transició tot formant un passeig verd que seguirà el traçat del riu Méder. Finalment, garanteix també la protecció de la masia El Graell i preveu noves activitats que vetllin pel manteniment.

Basant-se en aquest objectius, de la superfície total del sector objecte d'urbanització, el Pla reserva entre equipaments i àrees de protecció paisatgística el 46,09% (9,26 ha) i en destina a aprofitament privat el 38,28% (7,69 ha), entre sòl residencial i per a activitats econòmiques. Les condicions d'ús per a la zona edificable seran les establertes pel Pla general per a zona residencial suburbana, amb una densitat no major de seixanta-cinc habitatges per hectàrea, és a dir, un total de 1.308 habitatges.

En virtut del que estableix la Llei 2/2002 per a sectors amb densitats superiors a vint-i-cinc habitatges per hectàrea, el Pla ha de reservar sòl per a habitatges de protecció oficial equivalent al 20% del total d'habitatges del sector, per tant, en el sector del Graell un mínim de 262 habitatges protegits.

El projecte d'urbanització definitiu va ser aprovat per resolució de l'alcaldia de Vic de data 22 de desembre i s'inscriu en el Programa de sòl 2005-2008 i el Pla del dret a l'habitatge 2004-2007, promoguts pels departaments de Política Territorial i Obres Públiques i Medi Ambient i Habitatge, que tenen com a objectiu atendre al màxim les necessitats d'habitatge de la població. El projecte té un pressupost base de licitació de 10,29 MEUR, estableix un termini d'execució de disset mesos i en la seva versió definitiva acorda la promoció de 529 habitatges en diferents règims de protecció per part de l'INCASOL.

Actualment la urbanització del sector del Graell ja està adjudicada i segons els terminis previstos haurà de finalitzar l'agost de 2009.

MAC

Més informació

www.vic.cat

143 PLA URBANÍSTIC PORTA DE BARCELONA–CAUFEC (ESPLUGUES DE LLOBREGAT)



Després de dotze anys de tràmits administratius, la Comissió Jurídica Assessora de la Generalitat de Catalunya dóna llum verd al Pla CAUFEC, que està previst desenvolupar al barri de Finestrelles, al terme municipal d'Esplugues de Llobregat. Les associacions de veïns fa anys que s'oposen a la urbanització d'aquest àmbit i titllen el pla d'especulatiu. Continua la polèmica.

Antecedents | 2004:161

Esplugues de Llobregat és un municipi situat sota la serra de Collserola, entre els municipis de Barcelona a l'est, Sant Just Desvern al nord, Sant Joan Despí i Cornellà a l'oest i l'Hospitalet de Llobregat al sud. Amb més de 45.000 habitants és una de les àrees més densament poblades del continu urbà metropolità.

La reforma urbanística del barri de Finestrelles, en el seu terme municipal, afecta 39,5 ha de terreny a la falda de la muntanya de Sant Pere Màrtir, entre l'avinguda dels Països Catalans, la ronda de Dalt, l'autopista A-2 i el carrer Laureà Miró.

Els terrenys pertanyien a la societat CAUFEC (acrònim de l'empresa francesa Cauval i de Fecsa) i estaven ocupats per les línies elèctriques que creuen la zona sud de Collserola i van a parar a l'estació elèctrica de l'Hospitalet nord.

La necessitat de compensar la companyia d'electricitat Fecsa per la despesa que li suposava soterrar divuit torres d'alta tensió de la zona –42 MEUR, segons Fecsa– va obligar el govern municipal a sol·licitar la modificació puntual del Pla general metropolità (PGM), per tal de poder augmentar els metres quadrats edificables al barri, acord a què es va arribar a principi dels anys noranta. El soterrament previst de les línies, segons el pla inicial, comportava la declaració d'edificabilitat de 30.000 m² i, després de l'acord, la superfície es va multiplicar per vuit. Per la seva part, CAUFEC va vendre els terrenys a la immobiliària Sacresa el 2001.

El 20 de juliol del 2004 la Generalitat va aprovar definitivament una modificació del PGM que permetia passar de 30.000 a 234.000 m² edificables.

Pla CAUFEC

El pla urbanístic està dividit en dos sectors, separats per l'autopista A-2. A la zona nord es concentraran 90.000 m² d'oficines, que promourà Sacresa en règim de lloguer, i 67.800 m² de sostre residencial (529 habitatges). A la zona sud, entre l'autopista, la ronda i Laureà Miró, es farà un centre comercial i d'oci, amb 59.000 m² de sostre, i 180 habitatges més, dues terceres parts dels quals subjectes a algun règim de protecció social.

El projecte preveu la construcció de dues torres de 92 m d'alçada i vint-i-cinc plantes, projectades per l'arquitecte Ricardo Bofill, per a activitat empresarial i hotelera, sis blocs de 28 m (set plantes) per a oficines, setze edificis de 28 m per a habitatges, un centre comercial de vuit plantes (quatre de soterrades) i tres blocs d'habitatges de disset plantes.

El planejament també preveu crear una gran zona verda, principal reivindicació dels veïns que, resseguint l'avinguda Jacint Esteve, farà de corredor verd del parc de Collserola. Estan previstos tres passos subterranis per a evitar la congestió viària.

Continua la polèmica pel projecte

Des de l'inici, l'Associació de Veïns de Finestrelles va qualificar l'operació d'especulativa i van impulsar la creació de la Plataforma Diagonal-Ponent, integrada per setze entitats de les zones limítrofs entre el barri de les Corts de Barcelona i els municipis de Sant Just Desvern, Esplugues i l'Hospitalet del Llobregat. Aquest moviment cívic, juntament amb la Plataforma Popular contra el Pla Caufec formada poc després, es va mostrar molt actiu a l'hora d'aturar el projecte i demanar al Govern de la Generalitat una moratòria per a aturar els plans urbanístics que afecten aquesta zona nord-oriental de Barcelona. Els veïns van exigir que es tingui en compte la remodelació conjunta de l'àrea i que aquesta no es faci municipi per municipi; qualifiquen l'operació d'especulativa, critiquen l'excessiva l'edificabilitat i vaticinen que la xarxa viària actual no podrà absorbir l'augment de trànsit que comportarà el projecte.

A final de desembre de 2004 les entitats veïnals van interposar el segon contenciós davant el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) contra el Pla CAUFEC, que va ser definitivament refusat per aquest tribunal el juliol de 2005, moment en el qual els detractors del projecte van apel·lar el Suprem. A partir d'aquell moment, l'activitat s'intensifica: revistes informatives, esmorzars populars, serrades, concentracions, talls de vials i autopistes, acampades, aparicions als mitjans de comunicació, intervencions als plens, etc.

Inici de les obres

A començament d'abril de 2005, la promotora Sacresa va iniciar les obres dins l'àmbit sud del Pla CAUFEC. Un any després, va procedir al desbrossament de la zona nord, a la falda de Sant Pere Màrtir, més propera al Parc de Collserola. En resposta a aquest fet, el 22 d'abril de 2006, una trentena de membres de la Plataforma Popular contra el Pla CAUFEC van ocupar la sala de plens de l'Ajuntament per exigir la paralització del projecte fins que es resolguessin els contenciosos pendents. Finalment, a mitjanit van ser desallotjats pels Mossos d'Esquadra i la Guàrdia Urbana.

Paral·lelament, l'empresa constructora va continuar el desnonament de masies ocupades durant el 2006: a final de febrer els Mossos d'Esquadra es presentaren per tercera vegada a la masia de Can Oliveres –registrada en Catàleg d'Edificacions Històric-Artístiques de l'Ajuntament–, amb la intenció que fos rehabilitada i cedida al consistori per equipaments municipals de gestió privada. En aquesta ocasió, una cinquantena de persones van retardar uns quants dies el desallotjament.

A final d'any encara no hi havia un calendari d'acabament d'obres però s'esperava que s'incloguessin en el pla previst d'habitatge municipal de l'Ajuntament. La Plataforma Popular contra el Pla CAUFEC preveia continuar el seu activisme.

MXA

Més informació

www.lescorts.com/elraco/canrigalt.htm
www.ajesplugues.es/
www.collserola.org/caufec_doc.html
www.moviments.net/
www.sacresa.com/

PLANS DE MOBILITAT ALS POLÍGONS INDUSTRIALS DEL VALLÈS 144



Les comarques del Vallès Occidental i Vallès Oriental, conegudes com el Vallès, han esdevingut zones de gran densitat demogràfica, industrial i, per tant de gran potencial econòmic. L'accés a les zones industrials, allunyades dels nuclis urbans, s'han convertit en un factor problemàtic per l'ús excessiu del transport privat. A partir de l'aprovació de la Llei 9/2003 de la mobilitat, el Govern, el sector empresarial i agents sindicals s'han compromès en diversos acords, pactes i plans per a millorar l'accessibilitat als polígons industrials. Al Vallès, tant les capitals de comarca com els municipis més petits han elaborat els estudis previs per poder posar en pràctica els canvis ulteriors a través de pactes de mobilitat, en col·laboració amb el DTOP (Departament de Política Territorial i Obres Públiques).

La zona geogràfica del Vallès abraça dues comarques de gran densitat demogràfica i industrial, que són el Vallès Occidental i el Vallès Oriental. Ubicades entre la Serralada Litoral i la Serralada Prelitorial, el que es coneix com la Depressió Prelitorial, forma una franja travessada per una bona xarxa hidrogràfica que concedeix a la zona els elements necessaris per a esdevenir una terra amable, antigament de gran riquesa agrícola. La proximitat de Barcelona i una complexa xarxa de carreteres ha convertit el Vallès en una zona de gran potencial econòmic.

Per aquest motiu, la mobilitat i el transport han esdevingut un punt importantíssim de l'estructura social i econòmica de la zona. La falta de planificació i una gestió desordenada del transport públic ha desembocat en un ús desmesurat del transport privat. En les grans zones urbanes i periurbanes, les xarxes de transport públic (metro, tramvia, autobús, ferrocarril) solen satisfer les expectatives dels treballadors que han d'accedir al seu centre de treball. Però l'accessibilitat als polígons industrials, allunyats dels nuclis urbans, presenta la dificultat d'estar sovint a distàncies considerables de les parades més properes d'estacions del transport públic. La conseqüència directa és l'increment progressiu del transport privat que provoca grans fluxos de mobilitat en hores punta, un increment de la sinistralitat a les carreteres –l'accidentalitat laboral es concentra, en gran part, en els desplaçaments–, la necessitat de grans aparcaments, la fractura social en condicionar l'accés a un lloc de treball a la disposició de vehicle propi –cosa que sol implicar la marginació de dones, joves i immigrants– i una situació ambientalment insostenible.

El Parlament de Catalunya va aprovar, l'any 2003, la LLEI 9/2003 DE LA MOBILITAT [2003:74], que aposta per un model de mobilitat sostenible i apunta en un dels seus objectius "afavorir els sistemes de transports a la demanda dels polígons industrials".

L'any 2004, la Generalitat i organitzacions sindicals i empresarials van signar una declaració que, després d'un any d'estudis i debats, es va concretar en l'Acord estratègic per a la internacionalització de la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana, signat finalment per CC.OO. (Comissions Obreres), UGT (Unió General de Treballadors), Foment del Treball, PIMEC (Petita i Mitjana Empresa de Catalunya), FEPIMEC (Federació d'Empresaris de Petita i Mitjana Empresa de Catalunya) i els Departaments d'Economia i Finances, Treball i Indústria, Comerç, Turisme i Consum de la Generalitat de Catalunya. Amb aquest acord, els signants pretenien fomentar i crear les eines necessàries per a impulsar una economia més competitiva. Entre les seves propostes prioritàries remarcaven el Pla d'accés sostenible als principals polígons industrials, que es va iniciar el 2005 amb programes pilot a vint-i-dos polígons.

Al mateix temps, el DTOP (Departament de Política Territorial i Obres Públiques) i el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) van encarregar a la UAB (Universitat Autònoma de Barcelona), a la UPC (Universitat Politècnica de Catalunya) i a la UPF (Universitat Pompeu Fabra) un estudi sobre l'aspecte econòmic, social i tècnic del transport públic als centres de treball, especialment als polígons industrials, per tal d'aconseguir millores substancials en la competitivitat, la sostenibilitat i la cohesió social.

Durant l'any 2006, es van aprovar el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, i el Decret 362/2006 pel qual s'aproven les DIRECTRIUS NACIONALS DE MOBILITAT [52], que despleguen la Llei 9/2003. Amb aquesta normativa ja es preveu que els estudis de mobilitat s'han d'incloure en els plans territorial sectorials (com la creació de centres comercials, polígons industrials, etc.) i en els planejaments urbanístics municipals.

La mobilitat als polígons del Vallès

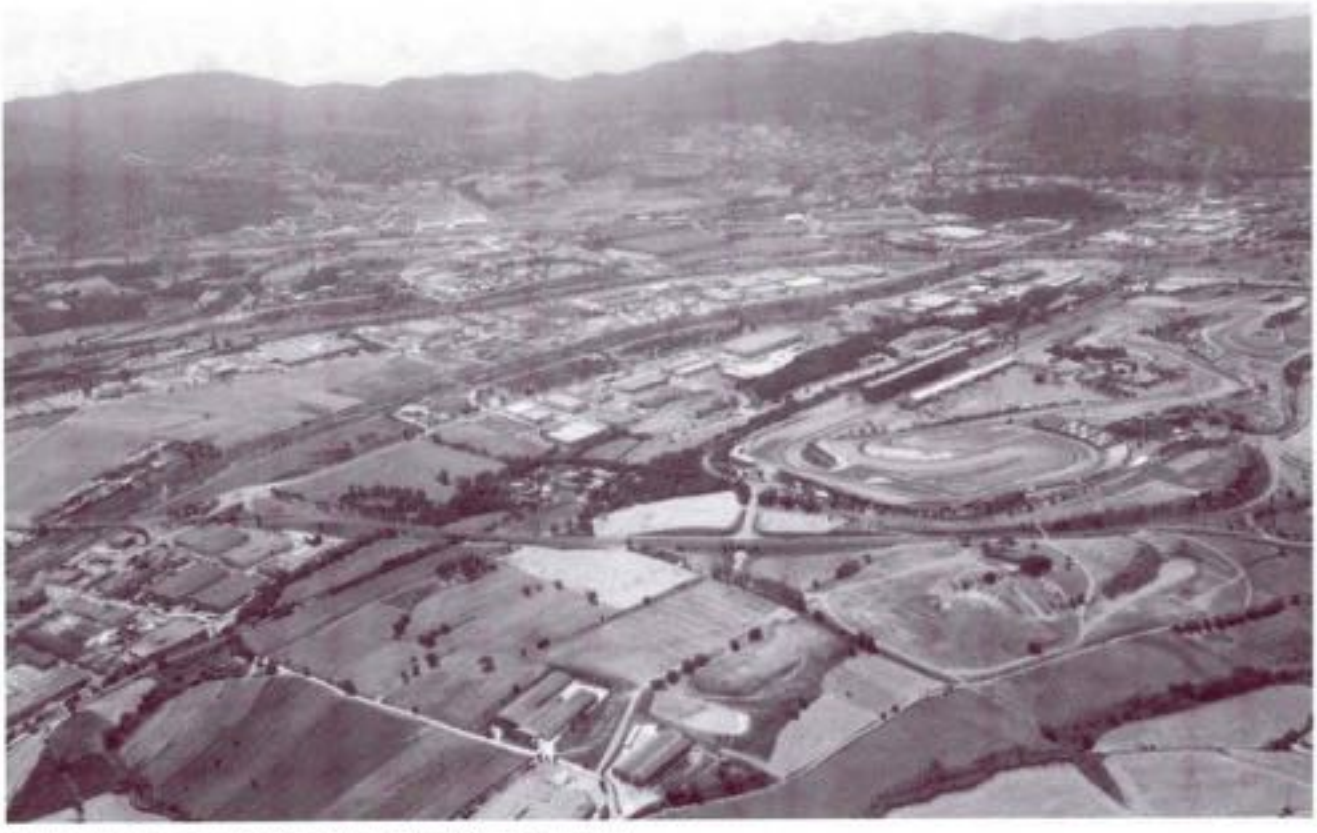
La materialització de les propostes per a una millora de la mobilitat al Vallès –com a la resta de comarques industrials–, l'ha dut a terme el DPTOP en conveni amb els ajuntaments mitjançant plans o pactes de mobilitat.

El 2005, poblacions com Montornès del Vallès, Montmeló, Parets del Vallès, les Franqueses del Vallès i Rubí ja varen començar a introduir noves línies llançadora que connectaven els nuclis amb els polígons industrials.

L'any següent, a Mollet del Vallès i Sabadell, els ajuntaments respectius van iniciar un procés de participació ciutadana a través d'entitats i diversos agents socials per constituir la Taula de mobilitat. Els estudis realitzats sobre els hàbits de mobilitat dels treballadors dels polígons van acabar amb propostes sobre modificació de costums i creació de noves línies d'autobús.

L'Ajuntament de Terrassa, a més a més, va posar a la disposició dels ciutadans el Portal Àgata, un web que indica totes les possibilitats perquè el treballador accedeixi al seu centre de treball, tot preveient com a possibles mitjans la llançadora, el transport públic, compartir cotxe, anar a peu o en bici. El portal permet dissenyar itineraris d'acord amb l'origen i la destinació que s'hi marqui.

D'altra banda, el gener de 2006 es va presentar a Barcelona el projecte Gesmopoli, que pretenia identificar els principals problemes de mobilitat, crear la figura del gestor de la mobilitat, induir acords entre totes les parts implicades amb l'accés als polígons industrials i promoure la mobilitat sostenible. Darrere d'aquest projecte hi havia l'Àrea de Medi Ambient de la Dipu-



Vista aèria dels polígons industrials del Vallès i el circuit de Montmeló. Foto: Montserrat Mercadé

tació de Barcelona (DB), la Generalitat, la Federació de Societats Laborals de Catalunya, CC.OO. i UGT. El projecte tenia prevista una durada de tres anys i centrar-se en els polígons el Beulo (Vic), el Pla (Sant Feliu de Llobregat), el Polígon de l'Aeroport de Girona (Vilobí d'Onyar), el Segre (Lleida), Agroreus (Reus) i Santiga (Santa Perpètua de la Mogoda).

El juliol del mateix any, el secretari per a la Mobilitat del DPTOP, el secretari de l'INCASOL (Institut Català del Sòl) i representants de cinc polígons de Santa Perpètua de la Mogoda i Palau-Solità i Plegamans van signar un conveni gràcies al qual es constituiria un nou enllaç a diferent nivell des de la C-59 per a accedir al polígon industrial Can Bernades-Subirà i a la Torre del Rector, amb un cost previst de 10 MEUR.

Granollers, per la seva part, va signar amb vint-i-un municipis més de la comarca el Pacte territorial del mercat de treball de Granollers. L'any 2002 un estudi elaborat per la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial de la RMB es va encarregar de fer una diagnosi de la problemàtica de l'accés als polígons industrials de Granollers i d'establir unes directrius d'acció desitjable. L'any 2006, i gràcies al Pla de millora de la mobilitat elaborat entre els ajuntaments de Granollers i de Canovelles, es van crear línies noves d'autobusos urbanes i interurbanes, altres es van ampliar o modificar, coordinant horaris de sortida amb els de la Renfe, i van passar a formar part del sistema tarifari integrat.

El desembre de 2006, es va presentar un estudi sobre la diagnosi de la situació actual de l'accés als centres de treball i propostes de millora del transport públic als municipis de Llinars del Vallès i Cardedeu. Es preveu que l'aplicació de les mesures proposades s'implementi en poc temps.

Els agents sindicals, especialment CC.OO. i UGT, implicats en els pactes de mobilitat amb els diferents municipis, han tingut un paper important de conscienciació envers el treballador. Mitjançant l'edició de guies, que informen dels horaris d'autobusos i transport públic, la possibilitat de compartir cotxe, o anar en bicicleta, han intentat apropar la problemàtica a l'usuari cercant el seu compromís i implicació.

Es preveu que, en pocs anys els municipis amb polígons industrials apliquin, si encara no ha han fet, les directrius dels estudis que s'han elaborat, en benefici de tots els implicats.

NTB

Més informació

www.gencat.net
www.gesmopolis.net
www.pilevo.net
www.vilaweb.cat/elpuntt
Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana. Barcelona, 2005
Bosch, Júlia; Capel, Laura; Ferrari, Gisel. *Valoració de les propostes per millorar l'accessibilitat a tres polígons industrials de la Regió Metropolitana de Barcelona amb transport col·lectiu*. Barcelona : Institut d'Estudis Territorials, 2006.

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA PLURIMUNICIPAL DE LA SEGARRA 145



El novembre de 2005 s'aprova provisionalment el Pla d'ordenació urbanística de la Segarra que afecta vuit petits municipis (Biosca, Massoteres, Sant Guim de la Plana, Plans de Sió, les Oluges, Granyena de Segarra, Montornès de Segarra i Talavera) i els seus agregats. L'àmbit d'actuació no es continu i afecta nuclis rurals als quals permet un creixement moderat, que entra en contradicció amb els postulats de creixement zero establerts per aquestes entitats pel Pla territorial parcial de Ponent.

L'àmbit d'actuació del Pla inclou els municipis segarrencs de Biosca (que inclou també el nucli de Llaberola), Massoteres (amb els nuclis de Palouet i Talteüll), Sant Guim de la Plana (amb Vicfred i Comabella), Plans de Sió (format pels nuclis de les Pallargues, Concabella, Hostafrancs, Mont-roig, Sisteró, el Canós, Pelagalls, Ratera, Montcortès de Segarra, l'Aranyó i Müller), les Oluges (amb Montfalcó Murallat i Santa Fe), Granyena de Segarra, Montornès de Segarra (que inclou el Mas de Bondia) i Talavera (amb els nuclis agregats de Pallerols, Civit, Bellmunt, Pavia i Suro).

Aquests municipis no formen un territori continu sinó que es troben dispersos dins la comarca de la Segarra. El tret definidor que els uneix és la dispersió de la població en petits nuclis rurals, que en el conjunt no arriben a sumar dos mil habitants i que pel seu escàs volum han decidit unir-se i encarregar al Consell Comarcal de la Segarra la confecció d'un planejament general conjunt.

Precedents

El ple del Consell Comarcal de la Segarra, en sessió plenària de 30 de juliol de 2004, va acordar iniciar el procés de formulació d'un pla d'ordenació urbanística plurimunicipal (POUP) per a vuit municipis de la comarca: Biosca, Massoteres, Sant Guim de la Plana, Plans de Sió, les Oluges, Granyena de Segarra, Montornès de Segarra i Talavera. Es va aprovar el Programa de Participació Ciutadana, i l'obertura d'un termini d'informació pública de tres mesos per a poder consultar la documentació i formular-hi suggeriments i observacions.

En desplegament de les previsions del programa, es van realitzar reunions informatives i de debat en tots i cadascun dels trenta nuclis de població dels vuit municipis, i fins i tot se'n van arribar a fer dues o més en alguns, en els casos en què es va considerar necessari tant a criteri de l'equip redactor com dels alcaldes.

L'equip tècnic, integrat per l'arquitecte Salvador Garcia-Milà i Palaudàrias i l'advocat Xavier Figueras i Claret, es va desplaçar als pobles per tal d'atendre consultes i suggeriments dels veïns i propietaris dels terrenys afectats. Es van realitzar també reunions d'àmbit comarcal, per a la presentació i la cloenda del programa.

Pel que fa als mitjans de difusió de la informació, a part de la publicació ens els diaris corresponents, van incloure tenir a disposició del públic còpies integres de la documentació del programa a tots els ajuntaments, a la seu del Consell Comarcal i a la pàgina web del Consell Comarcal de la Segarra.

El procés de participació ciutadana va comportar un important nombre de suggeriments i consultes als membres de l'equip redactor, als alcaldes de municipi, als alcaldes pedanis i al personal funcionari adscrit al programa de participació.

Un cop finalitzat aquest programa, el ple del Consell Comarcal de la Segarra, en sessió extraordinària del dia 25 de novembre de 2005, va aprovar inicialment el POUP per unanimitat dels assistents i amb el quòrum de la majoria absoluta legal.

Marc legal del POUP

El Consell Comarcal ha estat especialment curós per garantir-se la legitimitat de poder formular el POUP de la Segarra, a l'empara del que estableix l'article 75.1 de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme, i l'article 75.1.b) del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme [85], comptant no només amb l'acord unànime dels vuit ajuntaments interessats, sinó amb llur encàrrec específic, de conformitat amb el que disposen els articles 25 i 28 del Decret legislatiu 4/2003, de 4 de novembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de l'organització comarcal de Catalunya [2003:76]

La proposta d'ordenació inclosa la documentació que prescriu l'article 59.2 de la Llei 2/2002, de 14 de març, així com l'article 59.2 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.

Pel que fa a la tramitació, un cop acordada l'aprovació inicial, els documents del POUP s'han sotmès a informació pública pel termini mínim d'un mes, i a audiència als ajuntaments interessats també per un termini d'un mes, a continuació del període d'informació pública. La informació pública es va dur a terme mitjançant edictes en el *Butlletí Oficial de la Província* (BOP) i en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) i en el diaris *Segre*, *La Mañana* i *La Veu de la Segarra*. Es va procedir a sol·licitar informe als organismes afectats per llur competència sectorial i a concedir audiència als ajuntaments el terme municipal dels quals toqui amb els dels municipis afectats pel Pla.

L'aprovació inicial obligava el Consell Comarcal a suspendre per un termini màxim d'un any l'atorgament de llicències de parcel·lació de terrenys, d'edificació, de reforma, de rehabilitació o enderrocament de construccions, d'instal·lació o ampliació d'activitats o usos concrets i altres autoritzacions municipals connexes establertes per la legislació sectorial, en els àmbits en què les noves determinacions comportin una modificació del règim urbanístic.

La redacció del Pla ha suposat una inversió de més de 250.000 €, que han estat finançats pel Consell Comarcal de la Segarra i pels ajuntaments implicats, encara que també s'han rebut 80.000 € de subvencions per part de la Generalitat.

L'elaboració dels documents s'ha vist retardada en el temps tant per la complexitat tècnica de planificar un territori discontinu i amb múltiples nuclis de

població diferenciats, com pels canvis soferts per la legislació urbanística mateixa.

Continguts del POUP

L'objecte del POUP de la Segarra era l'ordenació urbana i territorial dels municipis de Biosca, Granyena de Segarra, les Oluges, Massoteres, Montornès de Segarra, Plans de Sió, Sant Guim de la Plana i Talavera, tots ells pertanyents a la comarca de la Segarra, i va esdevenir el primer instrument d'aquestes característiques engegat en la demarcació de Lleida.

Aquest POUP, amb unitat de criteri, ordena el territori que abracen els vuit municipis descrits, si bé a efectes de la gestió urbanística se subdivideix en vuit plans d'ordenació urbanística municipals (POUM) autònoms.

En aquest sentit, es va acordar que la gestió i les respectives actualitzacions i revisions futures es podran dur a terme, com a mínim, a partir d'unitats territorials d'àmbit municipal.

El Pla es basa també en l'apartat 2 de l'article 59 de la Llei d'urbanisme, que estableix que en el cas de l'escassa complexitat urbanística d'un municipi que només exigeixi distingir entre sòl urbà i sòl no urbanitzable, el POUP es limitarà als plànols d'informació i de delimitació del sòl urbà i no urbanitzable, les normatives urbanístiques bàsiques, alineacions i rasants i l'informe mediambiental.

El POUP inclou com a instruments de desenvolupament urbanístic dels diferents nuclis urbans seixanta-quatre plans de millora urbana (PMU), que ocupaven 46,3 ha, fet que suposava unes expectatives de creixement moderat per a aquests petits enclavaments segarrencs que posteriorment entrarien en contradicció amb les prescripcions de creixement zero del PLA TERRITORIAL PARCIAL DE PONENT [129] que va rebre aprovació provisional l'octubre de 2006. Adrià Marquilles, president del Consell Comarcal de la Segarra i alcalde del municipi dels Plans de Sió inclòs en el pla, justificava aquests increments per tal d'evitar l'estancament d'aquests nuclis de població.

Els creixements previstos es distribuiten de la manera següent: 4 PMU al municipi de Biosca, amb 35.489 m²; 3 PMU a Granyena de la Segarra, amb 40.566 m²; 3 PMU a les Oluges, amb 22.434 m²; 3 PMU a Massoteres, amb 34.550 m²; 4 PMU a Montornès, amb 17.185 m²; 21 PMU als Plans de Sió, amb 157.919 m²; 11 PMU a Sant Guim de la Plana, amb 69.189 m²; i 15 PMU a Talavera, amb 86.108 m².

En termes de volum d'habitatges, el pla preveia per a tot l'àmbit un total de 683 pisos de protecció pública i 1.223 habitatges de promoció lliure, complint amb escreix els requeriments de la legislació urbanística vigent sobre reserva d'habitatges protegits.

També es van preveure tres plans especials (PE), destinats a preservar el nucli de Montfalcó emmurallat, el nucli històric de Sant Guim de la Plana i l'entorn ambiental del nucli de Pavia.

Es preveu que durant els primers mesos de 2007 el POUP de la Segarra rebi l'aprovació provisional, un cop hagin estat ateses i incorporades les al·legacions corresponents. Després de l'aprovació provisional, el Pla passarà a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) per a l'aprovació definitiva.

JRMR

Més informació

www.ccsegarra.com/urbanisme

PLANS TERRITORIALS PARCIALS. MODEL SOCIOECONÒMIC 146



El Programa de Planejament Territorial estableix al llarg de l'any 2004 una sèrie de criteris i metodologia per a la redacció dels plans territorials parcials i dels plans directors urbanístics. Posteriorment, elabora uns escenaris de mercat de treball, demografia i habitatge que haurien de definir, a efectes de planejament territorial, el model socioeconòmic de Catalunya fins al 2026.

El Govern de la Generalitat va decidir impulsar, en funció de l'ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003:5], tot un seguit de figures de planejament territorial i urbanístic que hauria de posar fi, segons els seus signants, a una llarga etapa de sequera planificadora a Catalunya.

Així, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) es va proposar l'objectiu de redactar i aprovar sis plans territorials parcials –ALT PIRINEU I ARAN [127], PONENT [129], Camp de Tarragona, COMARQUES CENTRALS [126], Comarques de Girona i Regió Metropolitana de Barcelona– a més de revisar el de les Terres de l'Ebre, aprovat l'any 2001. A tal efecte, el director del PROGRAMA DE PLANEJAMENT TERRITORIAL [2004:177], Juli Esteban, va elaborar al llarg de l'any 2004 una sèrie de criteris que marcarien els objectius fonamentals de les diferents figures de planejament territorial i urbanístic. A banda d'aquests criteris de planejament, el Programa també es va dotar al llarg de l'any 2004 d'una metodologia de redacció i representació gràfica de les prescripcions respectives de cada pla. Un cop definits els objectius generals de la política de planejament, i validat el mètode de redacció, calia, així mateix, l'elaboració d'un model socioeconòmic del territori català, a tall de prospectiva, que definís les magnituds bàsiques sobre les quals quantificar les dinàmiques territorials futures objecte d'ordenació.

S'encarrega un model de prospectiva territorial

Aquest model va ser encarregat a l'arquitecte Josep Maria Carrera, director de planejament de l'Institut d'Estudis Territorials, que, juntament amb Maria Antònia Monés, ja n'havia elaborat una primera proposta, relativa a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), durant els anys 2002-2003 anomenada "Escenaris de mercat de treball, demografia i habitatge V15-CAT 2002-2026".

El maig de 2005 el director del Programa de planejament i el mateix redactor del model presentaven unes primeres conclusions que establien uns paràmetres de referència pel que fa a les possibles variacions de la població i de les seves necessitats d'habitatge i ocupació en el context global així com un dimensionament previ del repartiment d'aquests paràmetres pels diferents territoris de Catalunya. Aquest model havia de ser, tanmateix, desenvolupat, adaptat i dimensionat d'una manera molt més precisa per cada un dels plans territorials parcials i directors urbanístics de manera coherent amb els criteris de planejament territorial establerts pel Programa.

L'evolució econòmica com a dinàmica estructuradora

El supòsit de partida del model per a definir els escenaris demogràfics del territori era que la variable independent que determina l'evolució demogràfica és la dinàmica de desenvolupament econòmic (evolució del PIB anual) i més concretament la part d'aquest desenvolupament que correspon a l'increment de llocs de treball. Pel que fa a l'horitzó temporal, el model va adoptar la data de 2026, que representa un termini equivalent a cinc quinquennis a partir de la data d'obtenció de les dades censals oficials de l'any 2001.

Partint de l'anàlisi dels vint anys anteriors a 2001 tant pel que fa a l'evolució demogràfica com econòmica, es va determinar un sistema de relacions entre el creixement vegetatiu, la taxa d'immigració i la taxa de variació dels llocs de treball localitzats a Catalunya. Amb aquest exercici es va elaborar un sistema d'indicadors que haurien d'oferir resultats en termes demogràfics, econòmics i de necessitat d'habitatge. El fet que el model es fonamentés sobre la variable econòmica (llocs de treball localitzats a Catalunya) per a explicar la resta d'indicadors va fer adoptar un triple criteri per a la seva quantificació: els objectius polítics de creixement econòmic, la tendència experimentada els anys immediatament anteriors i les tendències experimentades pels països europeus amb els quals el Govern de Catalunya pretén convergir. Amb aquestes premisses, el model adopta una hipòtesi de treball de creixement dels llocs de treball d'un 1,25% anual des de 2001 fins a 2010 i d'un 1% anual per als tres darrers quinquennis fins al 2026.

Els resultats del model

L'exercici prospectiu de l'aplicació del model aporta uns resultats, les xifres dels quals es poden resumir de la manera següent:

- Població 2026: 7.800.000 habitants.
- Increment de població (2001-2026): 1.300.000 habitants.
- Entrada d'immigrants (2001-2026): 1.500.000 immigrants (la immigració és més gran que el creixement previst).
- Increment de llocs de treball (2001-2026): 940.000 llocs de treball (representa el 31% respecte als existents el 2001).
- Increment d'habitatge necessari (2001-2026): 730.000 habitatges principals (representa el 32% respecte als principals i el 22% respecte als totals).
- Taxa de dependència: de 0,476 (2001) a 0,502 (2026).

Aquestes dades han de ser preses, segons el model, com un valor neutre a partir del qual modular les diferents polítiques, tant territorials com sectorials, i seran els plans territorials i urbanístics posteriors els que, a més de verificar i analitzar amb més detall cada una de les variables, apliquin un factor de correcció d'acord amb un model territorial desitjat.

Territorialització del model

Així, les dades principals van ser desagregades en àmbits comarcals per al conjunt de Catalunya i en àmbits urbans per a la RMB. Aquesta desagregació responia a la voluntat d'implementar una política de

planejament territorial que adaptés les necessitats, en matèria d'habitatge i sòl, formulades pel conjunt de figures de planificació urbanística municipal a la perspectiva demogràfica i econòmica obtinguda de l'aplicació del model. A tal efecte, i d'acord amb el criteri de reforçar l'estructura nodal del territori, el model va definir vint-i-sis nodes urbans corresponents a municipis o a sistemes urbans plurimunicipals integrats, entre els quals s'haurien de repartir les diferents polaritats pel que fa a la necessitat futura d'habitatges i de llocs de treball localitzats.

Posant de manifest que el model no es va plantejar objectius voluntaristes de redistribucions de les necessitats esmentades, es va elaborar una anàlisi de capacitat d'atracció en funció del volum de població residents, dels llocs de treball localitzats i de la distància entre els diferents nodes per tal d'establir una capacitat de càrrega que hauria de ser comparada amb les previsions de sòl urbanitzable definit pel planejament municipal.

Model com a eina i no com a finalitat

Amb aquests resultats el Programa de planejament va disposar de les eines de prospectiva necessàries per tal de dimensionar cada una de les dinàmiques territorials que cada un dels plans territorials i directors urbanístics haurien d'orientar.

Tanmateix, aquest model és adoptat, segons el mateix director del programa, com un document de base, a partir del qual elaborar una sèrie d'anàlisis sistemàtiques, molt més precises i actualitzades per cada un dels àmbits territorials objecte de planejament.

Així, al llarg de l'any 2006, amb l'aprovació del Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i l'Aran i amb els treballs força avançats d'altres figures equivalents, es va posar de manifest l'adaptabilitat del model socioeconòmic a les dinàmiques de cada territori, així com la seva constant revisió,a mesura que es van elaborant noves figures de planejament.

JBL

Més informació

www.gencat.net/ptop

ELS PLANS TERRITORIALS JA SÓN AQUÍ

Juli Esteban i Noguera
Director del Programa de planejament territorial Generalitat de Catalunya

Durant l'any 2006 el Govern de la Generalitat ha aprovat definitivament el Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran i el Pla director territorial de l'Empordà. Així mateix, al llarg d'aquest any s'ha aprovat inicialment el Pla territorial parcial de Ponent (Terres de Lleida) i s'ha presentat l'Avantprojecte del pla territorial parcial de Comarques Centrals. Es pot dir que el desenvolupament del Programa de planejament territorial engegat a començament de 2004 avança a un ritme prou satisfactori. En aquest moment penso que podem entendre que s'ha assolit un grau suficient de dos objectius prou importants: En primer lloc la definició dels continguts dels plans territorials que ens configuren un tipus de document nou en la panoràmica dels diversos instruments d'ordenació i d'intervenció en el territori; i en segon lloc la formulació i comprovació d'una metodologia d'elaboració del pla, en què s'assegura el diàleg amb el territori, garantint alhora l'eficàcia final del procés que es concreta en l'aprovació del pla, sense la qual tot acabaria essent força inútil.

Pel que fa al tipus de document en què s'han de concretar els plans territorials, el repte era precisar uns continguts i un to adequat perquè els plans territorials complissin les condicions següents:

- *Tenir una eficàcia real en la regulació dels processos territorials i no ésser només una formulació d'objectius.*
- *Trobar el seu paper dins el complex entramat de competències sectorials, pel que fa a la creació d'infraestructures i equipaments.*
- *Respectar el marge de joc que pertoca als instruments urbanístics i a les competències municipals en aquesta matèria.*
- *Tenir capacitat de resposta o adaptació a oportunitats i circumstàncies no previstes.*
- *Fer possible que la seva elaboració i tramitació es faci en un període de temps relativament curt.*

Penso que el tipus de plans elaborats, amb un plantejament modest que renuncia a desideratum impossibles o que en tot cas s'assoliran fora de temps, responen prou bé a aquestes condicions. La sistematització de les propostes en les tres temàtiques bàsiques: espais oberts, assentaments i infraestructures de mobilitat; la modulació de les seves determinacions en normes, directrius i recomanacions; l'expressió d'automàtic acatament a les decisions sobre els vectors ambientals lògicament preses com a mínim en el marc de Catalunya sencera; la possibilitat d'enriquiment del projecte territorial per addició com a noves capes dels plans sectorials d'equipaments que elaboren els departaments competents, i la provisió de mecanismes per a la consideració d'opcions de desenvolupament interessants per al territori que podrien no haver estat previstes pel pla són característiques i potencialitats del tipus d'instrument adoptat, el qual penso que dóna una resposta suficient a les exigències plantejades.

Pel que fa al procés d'elaboració i tramitació, calia tenir present que a diferència del que succeeix amb els POUM en què cada ajuntament en té el protagonisme polític de la formulació i és, per tant, l'interlocutor bàsic dels equips tècnics que els elaboren, els àmbits de planejament territorial no tenen en absolut cap figura semblant. Això seria molt diferent si els àmbits de planejament corresponguessin a vegueries constituïdes i, especialment, si els òrgans de govern d'aquestes vegueries fossin d'elecció directa. Evidentment no és així, i en cada un dels àmbits de planejament la representació del territori dels plans està desagregada en molts ajuntaments –entre 77 i 209– i diversos consells comarcals –entre 4 i 7–, els quals no tenen, d'altra banda, gaire capacitat de decisió en matèria d'ordenació del territori.

No va costar gaire entendre que la possible fórmula de comissions de participació o de seguiment com interlocutores principals en l'elaboració del pla presentava opcions o insuficientment representatives o de dimensions poc operatives i, en tot cas, sense gaire capacitat real per a establir acord formals.

La idea de l'avantprojecte de pla, com un document d'estricta responsabilitat tècnica per a centrar els temes de debat i estendre'l a tots els ajuntaments i, a més, a tots els implicats o interessats en el pla, penso que ha demostrat la utilitat i l'eficàcia que té en l'exercici de la voluntat de participació del territori a l'hora d'elaborar el pla. Cal remarcar que aquesta participació, a més d'ésser l'exercici d'un dret, és un ingredient necessari i substantiu per a l'elaboració del pla, com es pot demostrar a partir de les diferències i millores que els projectes de plans que s'han aprovat tenen amb relació als respectius avantprojectes.

Certament, sempre hi ha algun ajuntament que al principi denuncia una manca de participació per no haver estat consultat abans de la formulació de l'avantprojecte, però no n'hi ha cap que al final del procés pugui argumentar que no ha pogut participar i fer conèixer els seus punts de vista i objectius amb la profunditat desitjada.

L'aprovació dels primers plans territorials posa sobre la taula el repte principal i definitiu d'aquest procés: verificar la seva eficàcia en l'ordenació de l'espai territorial de Catalunya. Això ha de tenir algunes manifestacions immediates i d'altres que s'han d'anar percebent al llarg del temps i que han d'ésser resultat d'una progressiva assumpció de la cultura de l'ordenació del territori, com va succeir amb l'urbanisme després d'uns quants anys.

D'entrada s'han de fer notar els aspectes amb més força vinculant, normes i directrius sobre la preservació dels sòls encara no urbanitzats i sobre la quantitat i contingut dels creixements urbanístics. Les comissions territorials d'urbanisme tindran en els àmbits on hi hagi plans territorials aprovats una referència d'obligada observança per a valorar els aspectes territorials substantius dels plans d'ordenació urbanística municipals que se'ls sotmeti a aprovació. Després ha de venir la potenciació dels criteris d'estructuració i integració territorial en els projectes d'infraestructures de mobilitat i també l'assoliment de coherències entre el model territorial que proposen els plans i les propostes sectorials d'altres infraestructures i equipaments. Per últim, l'objectiu és assolir un discurs sobre el futur de cada territori compartit majoritàriament pels agents i col·lectius que participen en la seva evolució al llarg del temps. Cal ser conscient que això no és un procés lineal i que els plans territorials no poden ser-ne una pauta excessivament rígida, però en són, tanmateix, malgrat les seves mancances, un element bàsic i imprescindible.

En tot cas, i en el pitjor dels escenaris, els plans territorials ens poden assegurar, mitjançant les seves determinacions vinculants en el camp de l'urbanisme, que la progressiva ocupació del territori respecti una xarxa articulada i contínua d'espais no urbanitzables, i que el procés d'urbanització tendeixi a reforçar una estructura nodal de ciutats que estalvii sòl, que afavoreixi la dotació de serveis de qualitat a tots els ciutadans i que també faciliti el transport públic i la integració dels immigrants. No seria poca cosa.

Setembre de 2007

PLANS URBANÍSTICS DE MATARÓ 147



L'Ajuntament de Mataró avança en la renovació de la ciutat. Els projectes més significatius que s'estan portant a terme són la reconversió d'antigues zones industrials com el solar de la fàbrica Iveco-Pegaso, la creació de noves àrees d'economia terciària com la zona del Rengle, la regeneració del centre històric, l'ordenació del front marítim i la rehabilitació de barris degradats com Cerdanyola, la Llàntia, Rocafonda o Palau.

Antecedents 2005:154

Mataró, capital de la comarca del Maresme, està sent objecte d'una forta transformació urbanística. De l'economia del tèxtil, actualment en crisi, realitza una conversió cap a l'economia terciària. Amb una superfície de 2.250 ha i una població de 118.748 habitants, segons dades del padró del 2006, la ciutat ha esgotat el sòl amb possibilitats de ser transformat, però estudis elaborats per l'Ajuntament preveuen unes necessitats d'entre 8.888 i 11.000 habitatges per als propers deu anys. Per donar resposta a aquestes previsions, l'Ajuntament ha optat per reconvertir antics teixits industrials i barris degradats en zones d'activitat terciària, residencial i en equipaments.

Reconversió del sòl industrial en sòl residencial i terciari

Davant la dificultat d'obtenir nous sòls per al creixement urbà dins del terme municipal sense ocupar espais lliures o agrícoles, l'equip de govern ha optat per reconvertir antigues zones industrials ja obsoletes en nous sectors residencials i d'activitat terciària. Aquestes àrees, situades en la franja marítima a l'oest del municipi, son:

- Iveco-Pegaso, antiga zona industrial de 100.274 m². Les empreses que ocupaven aquest sector han començat a marxar i es preveu que la zona estigui buida el 2008 per tal d'engegar la construcció. El projecte que s'hi vol realitzar correspon a dues torres de quinze plantes i quatre més de petites que donaran cabuda a 1.250 habitatges i tres-centes places d'aparcament lligades a l'estació de tren.
- El Rengle, amb 175.000 m². Aquesta àrea acollirà un parc tecnològic, quatre-cents habitatges, zones d'oficines i zones comercials. L'Ajuntament ha presentat la maqueta del parc tecnològic i ha donat a conèixer els futurs inquilins: la Fundació Tecnocampus, les dues escoles universitàries de Mataró, un centre d'empreses tecnològiques, la incubadora per a nous projectes i un palau de congressos. Es preveu que el parc tecnològic obri el 2010. El projecte és de l'equip de l'arquitecte Oriol Bohigas i Guardiola, que pretén que universitaris, formadors, investigadors, empreses i serveis relacionats amb les noves tecnologies comparteixin espai.

Millora de barris degradats

Durant els anys cinquanta i seixanta Mataró va rebre milers d'immigrants que es van instal·lar al voltant del centre històric, creant els barris de Cerdanyola, el Pla d'en Boet, Rocafonda, Palau i la Llàntia. Actualment aquest barris es troben en un procés de degradació i tenen una forta manca d'equipaments. l'Ajuntament n'ha assumit la millora.

- Cerdanyola. Aquest veïnat té actualment 30.000 habitants i és un dels mes densificats de la ciutat. El 2006 va obtenir l'ajut de la LLEI DE MILLORA DE BARRIS [2004:103], i actualment el govern municipal vol edificar els voltants encara per urbanitzar. El projecte preveu dos-cents habitatges a la zona de les Gavarres, dos-cents més a l'actual camp de futbol, una torre de catorze plantes i un institut. El govern calcula que amb les plusvàlues dels blocs de pisos hi podran construir nous equipaments, però els veïns defensen el "creixement zero" de Cerdanyola.
- Pla d'en Boet. L'Institut Català del sòl (INCASOL) té prevista la construcció de noranta-quatre habitatges de protecció pública, així com un equipament educatiu i un aparcament per a cent deu vehicles.
- Barris de Rocafonda i Palau. L'Ajuntament presentarà els barris a la convocatòria d'ajuts de la Llei de millora de barris de l'any 2007, com a resposta a les demandes dels veïns. Aquests barris, que concentren molta població immigrant, ja van engegar l'any 2001 un pla de millora i transformació amb el suport de fons de cohesió de la Unió Europea (UE). També està previst transformar els antics pavellons de l'escorxador en una potent zona d'equipa-



Reordenació del passeig marítim. Foto: Marta Casas



Àrea de transformació entorn la franja marítima a l'oest del municipi. Foto: Marta Casas

ments, amb biblioteca, escola bressol i seu d'una colla castellera. El futur equipament haurà d'integrar-se amb els elements protegits de l'antic escorxador que data de 1909.

- La Llàntia. Aquest barri nascut als anys seixanta de manera desordenada està pendent de l'execució d'un pla de millora urbana que inclou l'ordenació dels carrers de la part més antiga del barri, l'actualització de la xarxa de clavegueram, la construcció d'un nou centre d'atenció primària, la rehabilitació de la masia de ca l'Isidre i la construcció de dos equipaments per a usos cívics, esportius i comercials.

Transformació del front marítim

Vinculada a la reconversió de zones com Iveso-Pegaso i el Rengle, Mataró afronta la transformació de la seva façana marítima. El municipi té projectada la reordenació de 560 m del passeig marítim. El pla preveu la construcció d'un aparcament subterrani de dues-centes places i de dues passeres, una sobre l'espigó i l'altra sobre la riera de Sant Simó.

Transformació del centre

L'Ajuntament realitza diverses operacions concretes al centre per tal d'ubicar-hi activitats terciàries, equipaments i habitatges.

- Ronda Barceló. La zona es transformarà en un eix residencial i de serveis amb 692 habitatges, 2.358 aparcaments i una torre de 80 m d'alçada. Aquesta actuació estava lligada a la construcció d'uns grans magatzems, que en aquests moments s'han traslladat al centre històric. Encabir l'equipament obligarà a enderrocar gran part d'una illa de cases i el govern de Mataró planteja la possibilitat de descatalogar l'antiga fàbrica Fàbregas i de Caralt, al centre de la illa, per encabir-hi els magatzems.
- Centre històric. L'Ajuntament ha realitzat un concurs d'idees per a ordenar la illa de Can Cruzate, situada dins del recinte entre muralles. Aquesta illa conserva una bona mostra d'arquitectura dels segles XVI al XX. Predominen les construccions d'època barroca i al subsòl hi ha l'antiga ciutat romana d'Iluro. El projecte preveu enderrocar tota la illa i al seu lloc construir-hi un sol edifici d'habitatges, comerços i equipaments públics. També al voltant de la presó s'ha previst la transformació de dues illes en equipaments culturals, en concret, espais dedicats a les arts escèniques.
- Naus industrials del barri de l'Havana. Es tracta d'un sector de 5.143 m² amb naus industrials que s'enderrocaran per construir-hi habitatges de lloguer. Aquesta actuació s'afegeix a altres que s'han dut a terme en aquest barri com ara Cal Collut i Can Gassol, on les indústries han deixat pas a nous habitatges.
- Complex esportiu. Espai de 184.000 m² on l'Ajuntament té prevista una ciutat esportiva davant -de l'hospital amb la construcció de dos camps de futbol, instal·lacions per entrenar-se i una gran zona verda. El govern permetrà que s'hi puguin situar serveis i activitats terciàries.

Oposició veïnal

Les associacions de veïns de Mataró denuncien el fort creixement de la ciutat registrat al llarg d'aquests últims anys. Assenyalen la manca d'equipament com un greu problema del municipi i consideren que les propostes de nous equipaments seran insuficients si es continua creixent. L'Associació de Veïns del Barri de Cerdanyola està realitzant un procés participatiu per tal d'elaborar un pla integral de Cerdanyola en contra d'un creixement que consideren insostenible.

Per la seva banda, la Federació d'Associacions de Veïns de Mataró (FAVM) demana un debat urbanístic general abans de concretar els projectes que es plantegen al document "Nova Estratègia Urbana", elaborat per l'Ajuntament. Segons la FAVM, el debat no es porta a terme per manca de voluntat del govern, que continua presentant a aprovació cada una de les peces en transformació. Els veïns consideren necessari realitzar abans un pla d'habitatges que estableixi les necessitats de la ciutat.

PPG

Més informació

www.av-cerdanyola.org
www.mataro.org
www.tecnocampus.com

PLANS URBANÍSTICS DE PORT AVENTURA (VILA-SECA I SALOU) 148



L'any 2006 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona aprova el projecte d'expansió del Centre Recreatiu i Turístic de Port Aventura. Aquest projecte suposarà la construcció de tres camps de golf i d'una important àrea residencial, amb nous hotels i un centre de convencions, als terrenys propietat del parc. Tanmateix, el Departament de Medi Ambient i Habitatge negocia amb l'empresa gestora del projecte que l'augment privat de sostre residencial construït previst en el pla d'expansió es compensi amb la construcció d'habitatge de protecció en diferents municipis de les comarques tarragonines. A més, la societat de Port Aventura també s'implica en la recuperació de la Sèquia Major, espai natural de la Pineda de Vila-seca, que s'obrirà al públic la tardor del mateix any.

Antecedents | 2005:155

Les multinacionals Anheuser Busch i Universal Studios, principals i primeres accionistes de Port Aventura, van planificar i desenvolupar el projecte per al parc recreatiu de Vila-seca i Salou (Tarragonès). Aquest parc es va obrir al públic l'any 1995, amb atraccions i espectacles que giren al voltant de cinc àrees temàtiques. Amb el temps es va ampliar l'oferta amb la construcció de tres hotels i el parc aquàtic Costa Caribe, serveis que funcionen des de l'any 2003.

L'any 2005, l'entitat financera catalana Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona va adquirir la pràctica totalitat de les accions d'aquest complex de lleure, cosa que li'n va assegurar el control sobre la gestió i el futur desenvolupament.

Els nous projectes que va elaborar "la Caixa" s'orientaven al desenvolupament immobiliari residencial i esportiu en comptes de construir cap altre parc d'atraccions. El mateix 2005, l'empresa Port Aventura, SA va presentar el nou pla d'expansió per al Centre Recreatiu i Turístic (CRT) organitzat al voltant de tres propostes: una urbanització de 247 ha amb gairebé dos mil cinccents habitatges; 196 ha per a tres camps de golf, i un *beach club* o club esportiu privat sobre la Platja Llarga de Salou, de 2,6 ha, amb set piscines i diferents restaurants. El juliol de 2005, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) havia aprovat el projecte per al club privat, per bé que quedava pendent la tramitació de les propostes per a la urbanització i els camps de golf.

Aprovacions i contraprestacions del pla d'expansió

El febrer de 2006, la CTUT va aprovar el projecte per als tres camps de golf de Port Aventura, el tràmit administratiu del qual només quedava pendent de la presentació de l'estudi d'impacte ambiental. El fet que encara no s'hagués presentat, però, no incidia en cap decisió d'Urbanisme, però calia tramitar-lo per poder començar les obres. La Comissió també va aprovar tot el projecte residencial i immobiliari proposat per Port Aventura que, a més dels habitatges, inclou un centre de convencions amb vistes al mar de 10.000 m² per a quatre mil persones i també tres hotels nous.

L'aprovació íntegra del projecte tal com l'havia plantejat Port Aventura va ser fruit, en bona part, de les negociacions entre l'empresa promotora del Centre Recreatiu Turístic de Port Aventura i la Generalitat. El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va aconseguir que Port Aventura es comprometés a construir tres-cents cinquanta habitatges en règim protegit en diferents municipis de les comarques del Camp de Tarragona en un termini de deu anys. Aquesta demanda la va formular d'acord amb l'article 57 del Decret legislatiu 1/2005, del text refós de la LLEI D'URBANISME [85], recollit en el projecte de Llei del dret a l'habitatge, on s'estableix que el parc d'habitatges públics municipals s'haurà d'anar construint reservant sempre el 20% del sostre que es qualifiqui per a ús residencial de nova implantació. Els directius del Centre Recreatiu Turístic van acceptar aquesta condició, tot i que el creixement de Port Aventura està regulat específicament per la Llei 2/1989, sobre centres recreatius i turístics, que l'eximeix de complir les condicions establertes per la legislació urbanística vigent.

L'any 2006 es va inaugurar el club esportiu privat sobre la Platja Llarga i van començar les obres del centre de convencions. A la tardor, el president de Port Aventura, Lluís Rullan Colom, va explicar que aquell mateix any ja havien començat la meitat dels pisos protegits als municipis de Vila-seca i Salou i que estaven buscant terrenys per completar la construcció d'habitatges pactada amb la Generalitat. A parer seu, "el projecte no tan sols beneficiarà els veïns de la zona sinó també els treballadors del Parc".



Arrencada d'oliveres dins dels terrenys d'ampliació de Port Aventura. Foto: Marta Casas



Imatge de la Sèquia Major de Vila-seca. Foto: Ajuntament de Vila-seca

La Sèquia Major de Vila-seca, un espai natural recuperat

La Sèquia Major és un espai que comprèn una zona humida litoral i un antic canal de reg (1.100 m) i els seus tributaris. La protecció d'aquesta àrea estava prevista al Pla d'espais d'interès natural (PEIN) i agafava un total de 8 ha, però en la delimitació definitiva de l'any 2004, l'àrea de protecció es va estendre fins a 17 ha, ja que es va incloure una franja lateral de 25 m a banda i banda de la Sèquia i també dues zones que es podien inundar, sol·licitades per l'Ajuntament de Vila-seca. La sèquia i els canals tributaris es van construir l'any 1537 per controlar el nivell freàtic de l'aigua i poder-hi conrear sense inundacions. L'abandonament de l'activitat agrària va permetre la recuperació de la fauna i la vegetació pròpia de les zones humides mediterrànies, amb espècies susceptibles de ser protegides en l'actualitat com el peix fartet, la tortuga d'aigua o l'ocell martinet menut. L'espai protegit es troba situat a la Pineda de Vila-seca i la pràctica totalitat és propietat del Centre Recreatiu i Turístic de Port Aventura.

La recuperació de la Sèquia Major va anar a càrrec de Port Aventura que, d'acord amb el projecte de l'empresa de consultoria Taller d'Enginyeries, hi va invertir 400.000 € per deixar-la a punt per al públic. L'octubre de 2006, Port Aventura, el DMAH i l'Ajuntament de Vila-seca van fer públic un conveni per a la gestió de l'espai on s'establien les obligacions que tenia cadascú. L'empresa s'encarregaria, entre altres, de fer el seguiment de la qualitat de les aigües superficials i del manteniment de les actuacions realitzades en el projecte d'adequació de la Sèquia; el Departament gestionaria bàsicament els projectes de recuperació de les comunitats vegetals i faunístiques, mentre que l'Ajuntament s'encarregaria de la gestió i control de les visites a l'espai i de les tasques d'informació i vigilància.

El dia de la presentació del conveni, l'alcalde de Vila-seca, Josep Poblet i Tous (Convergència i Unió, CiU), va destacar aquest model de gestió mixta entre l'administració local, l'autonòmica i l'empresa privada com una garantia de futur per a la conservació d'aquest patrimoni natural, mentre que Rullán el va posar com a exemple de compatibilitat entre turisme i respecte per la naturalesa.

Si el pla d'expansió del Centre Recreatiu i Turístic de Port Aventura seguia els terminis establerts, els tres camps de golf entrarien en funcionament el 2008 i el centre de convencions l'any 2009.

ESR

Més informació

www.gepec.es
www.lapinedaplatja.info/
www.pa-community.com
www.vila-seca.info

PLANTA DE COMPOSTATGE DE MALDÀ 149



A final de maig es recupera per tercera vegada el projecte de construcció d'una planta de compostatge a Maldà, amb el suport de l'Ajuntament, però es veu aturat immediatament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida, tot i els informes favorables del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH). Es produeix una forta oposició encapçalada per la Plataforma en Defensa de la Vall del Corb, que rep el suport d'institucions en un àmbit supracomarcal. La pressió popular, amb alguns episodis de crispació inclosos, aconsegueix finalment la retirada del projecte per part del consistori i l'empresa promotora. Paral·lelament, la Plataforma Antiresidus Industrials de Puigverd d'Agramunt i el grup ecologista IPCENA intenten aturar l'activitat de la planta de compostatge davant les molèsties i continues irregularitats detectades.

El terme de Maldà, municipi de l'Urgell, delimita amb la comarca de les Garrigues i està molt proper pel sud a la Conca de Barberà. Situat dins la vall del riu Corb, compta amb una superfície de 31,62 km² i un volum de població de 285 habitants el 2006. En la part meridional del terme municipal el terreny és molt accidentat i a les fondalades dels rius Maldanell i Corb es concentra l'activitat agrària, principal font d'ingressos del municipi.

Tercer intent d'implantació d'una planta de compostatge a Maldà

L'Ajuntament de Maldà va reactivar el 29 de maig de 2006, per tercera vegada, la tramitació de la construcció d'una planta de compostatge, promoguda per l'empresa Adobs Orgànics SA, en el paratge de les Comes, en un indret que inclou vuit nuclis habitats en un radi de poc més de 5 km. Una planta de compostatge és una instal·lació on s'efectua el reciclatge dels residus orgànics, dels quals s'obté un producte que s'anomena *compost*, considerat un bon adob i un excel·lent regenerador orgànic. El projecte, que es va tramitar per primer cop l'agost de 2001, va provocar durant aquests cinc anys fortes controvèrsies, amb denúncies incloses, i tres paralitzacions. La confrontació entre opositors i defensors de la planta fou des d'un principi força turbulenta. El president de la Plataforma en defensa de la vall del Corb, Josep Maria Jové, va presentar una denúncia l'any 2002 per una pallissa, que, sense ser-ne esclarit l'autor, es va relacionar amb l'oposició a la planta. L'agressió tingué lloc el mateix dia, el 15 d'abril, en què el consistori rebutjava per primera vegada tirar endavant el projecte.

Després de nous intents i dos anys després que la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) suspengués la tramitació per a la construcció de la planta per darrera vegada, l'empresa promotora va modificar el projecte per presentar-lo de nou a la Comissió. Segons l'alcalde de Maldà, Josep Batlle, de Convergència i Unió (CiU), el nou projecte preveia la construcció de les instal·lacions sota sostre, fet que comportaria un augment de la inversió. El projecte preveia el tractament de 131.000 tones anuals de residus orgànics i llots durant un període de cinc anys. Aquests residus arribarien a Maldà per carretera, a un ritme estimat de vint-i-cinc camions diaris.

D'altra banda, el DMAH va emetre un informe en què determinava que el projecte no necessitava el tràmit ambiental que demanava Urbanisme i conclou que la implantació era factible.

Ràpida i massiva resposta en contra de l'abocador

El nou projecte rebé ja a començament de juny l'oposició no només de veïns de Maldà, sinó que s'hi van afegir també altres de les poblacions limítrofs (l'Espluga Calba, Arbeca, Bellanes, Llorens, Sant Martí de Maldà i els Omells de Na Gaia), alcaldes inclosos, algunes de les quals constituïren la seva pròpia plataforma de rebuig, com en els casos de la Plataforma de Llorens o el Moviment Veïnal Antiabocador de l'Espluga Calba.

També es van oposar al projecte institucions com Unió de Pagesos (UP), el grup ecologista Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de la Natura (IPCENA) i representants de la Denominació d'Origen (DO) d'oli d'oliva "les Garrigues". Els opositors del projecte asseguraven que la superfície afectada, 33 ha, era excessiva per a una planta de compostatge i temien que al darrere hi hagués la intenció de fer un abocador encobert. Els membres de la Plataforma també afirmaven que la implantació de la planta de compostatge suposaria la pèrdua de sòl agrícola i dels valors paisatgístics i turístics de la zona, a la vegada que denunciaven els possibles danys als aqüífers, la disminució de la qualitat de vida dels veïns degut a les males olors i la generació de riscos per a la salut pública.

El 15 de juny, la CTUL va suspendre el projecte de la planta de compostatge de Maldà en considerar que l'últim redactat presentat per l'empresa promotora es diferenciava tant de l'anterior que requeria una nova informació pública, a més de nous informes tant del DMAH com de la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge. El període d'exposició pública obriria el pas a la presentació de noves al·legacions.

Davant el malestar general de molts dels seus municipis, el Consell Comarcal de l'Urgell va presentar una moció per tal d'avaluar el projecte de planta de compostatge, pressionat per les queixes de diversos alcaldes.

Després de diversos actes de protesta, incloent-hi manifestacions en diversos municipis i tallades de carreteres, els opositors es van reunir en assemblea a Bellanes el 28 de juliol per tal de preparar les al·legacions a presentar contra el nou projecte. Les pràctiques intimidatòries van continuar i van tenir com a centre, novament, el responsable de la Plataforma, Josep Maria Jové, a qui van fer malbé un parell de vehicles.

Es retira el projecte i l'empresa desisteix definitivament

L'11 d'agost de 2006 es va dur a terme un acte de protesta davant la delegació de la Generalitat a Lleida, al mateix temps que es presentaven més de tres mil al·legacions en contra del projecte. El mateix dia, l'alcalde de Maldà, Josep Batlle, va fer públic en roda de premsa el decret segons el qual l'equip de govern acordava la retirada total i definitiva del projecte de la planta de compostatge de Maldà, davant la situació de crispació i conflicte social que s'havia generat.

Les plataformes d'oposició agraeixen la unió ciutadana i el suport d'alcaldes i institucions durant els dies posteriors al decret, alertant que encara quedava obert el procés mentre l'empresa Adobs Orgànics



Poble de Llorenç de Rocafort. Foto: Marta Casas

SA, encara propietària dels terrenys, no retirés definitivament el projecte.

Des d'Unió Democràtica de Catalunya (UDC), el diputat Josep Maria Pelegrí va denunciar la falta de compromís del DMAH en defensar la viabilitat d'una planta per a la qual havia realitzat informes favorables, i va censurar també l'actitud radical dels opositors, a la vegada que defensava l'actuació de l'alcalde de Maldà.

La pressió veïnal es va reconduir durant els mesos de setembre i octubre de 2006, en què es va demanar la retirada definitiva del projecte de planta de compostatge per part de l'empresa i del Govern de la Generalitat. Finalment, el 18 d'octubre, Rosa Maria Mora, presidenta del Consell Comarcal de l'Urgell, va rebre una carta de l'empresa Adobs Orgànics SA, promotora del projecte, amb què se'n confirmava la retirada definitiva.

Forta oposició a la planta de compostatge

Paral·lelament, a final d'octubre, la Plataforma antiresidus industrials de Puigverd d'Agramunt, a l'Urgell, va exigir el tancament de la planta de compostatge de residus orgànics Feresp SL, situada en aquesta localitat, entre Agramunt i Tàrrega. La demanda arribava després que el gerent de la planta, Bartomeu Penella, no fes cas de les peticions de la Plataforma d'activar mesures correctores davant les males olors que provocava. La Plataforma va demanar llavors el tancament definitiu de la planta de compostatge de residus orgànics, denunciant la mala gestió i funcionament de la instal·lació avalats per un informe tècnic propi que exposava que la planta no seguia el procés de compostatge i abocava directament els residus als conreus. També es denunciava que la planta es va instal·lar el 2002 sense haver-ne presentat el corresponent estudi de vents i d'impacte ambiental.

Entre les mesures correctores demanades hi havia limitar la capacitat de tractament de la planta a les 20.000 tones anuals del projecte inicial, limitar l'entrada dels residus i tractar només els residus orgànics, els fangs de depuradora, les dejeccions d'animals i els residus vegetals, amb la qual cosa en quedaven exclosos els residus industrials fora dels de la indústria agroalimentària. El gerent de la planta replicava que la instal·lació complia tots els requisits, si bé va declinar donar cap resposta a la Plataforma. Bartomeu Penella també va afirmar que s'estava redactant un projecte de millora de la planta per evitar les emissions fètides. La Plataforma, per la seva part, va iniciar una recollida de signatures per demanar el tancament de la instal·lació, que n'havia aconseguit més d'un miler a final de 2006.

En data de 8 de novembre de 2006, l'Oficina de Gestió Ambiental Unificada (OGAU) de Lleida va emetre un informe tècnic sobre la planta, en el qual es posava de manifest que en inspeccions fetes per l'Agència de Residus de Catalunya (ARC) s'havien detectat reiteradament volums de tractament de residus per damunt de la quantitat autoritzada, fet que va portar a la incoació de dos expedients sancionadors. L'OGAU proposava la realització per part de l'empresa d'un projecte amb mesures correctores i millores per a evitar les molèsties generades els darrers mesos i donava com a data límit per al seu lliurament el 30 de novembre de 2006. També es va requerir l'assumpció de 20.000 tones com a volum màxim de residus anuals a partir del 31 de desembre. Finalment, se sol·licitava en aquest informe donar resposta a les demandes de la Plataforma en la mesura que la planta podia afectar els conreus propers i la salut pública, mitjançant informes específics dels departaments d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP), d'un banda, i de Salut (DS), de l'altra.

El grup ecologista IPCENA i diversos particulars també es van presentar a final de novembre davant l'OGAU com a part interessada i van sol·licitar la paralització de la planta.

El 27 de novembre l'ARC va emetre un informe en el qual s'afirmava que l'empresa havia dut a terme les actuacions requerides. El mateix dia l'empresa, a través de l'Ajuntament de Puigverd d'Agramunt, tramitia el requerit projecte de millora de la planta de compostatge.

L'11 de desembre, Marta Duró Parpal, en representació de la Plataforma, presentava a l'OGAU un escrit de denúncia on es demanava la paralització de la planta i la imposició de sancions pel cúmul d'irregularitats, incompliments normatius i afeccions perjudicials per part de l'activitat. El dia 22, la Plataforma presentava un nou requeriment demanant còpia de projecte de millora de la planta i aportava un dossier fotogràfic en referència a la denúncia anteriorment efectuada. Per les mateixes dates arribava l'informe emès pel DARP, i continuava pendent el del DS.

A final d'any, tot indicava que el DMAH decidiria donar continuïtat a l'activitat davant la progressiva adequació a la norma per part de la planta en les darreres inspeccions, i sota la condició del compliment dels requisits apuntats i de l'aplicació del projecte de millores. Davant aquesta situació, la Plataforma i els grups opositors preparaven noves mobilitzacions de protesta per a començament de 2007.

JRMR

Més informació

www.lamalla.net
www.somgarrigues.com
www.tarrega.com/novatarrega
www.ipcena.org/a.catala/noticies.php

PLANTA DE TRACTAMENT DE RESIDUS ECOPARC (ELS HOSTALETS DE PIEROLA) 150



A principi de 2006, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, el president de l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient i l'alcalde dels Hostalets de Pierola van signar un conveni acordant la constitució d'un consorci promotor per a la construcció i explotació de l'Ecoparc 4 en terrenys de l'abocador de Can Mata dels Hostalets de Pierola. Aquesta instal·lació havia de servir per a tractar i valorar els residus dels municipis metropolitans i de la comarca de l'Anoia i el Baix Llobregat, en previsió de la clausura de l'abocador del Garraf. A final de 2005, l'EMMA ja havia n'adjudicat la construcció i explotació. Aquest projecte posa en alerta la Coordinadora d'Afectats per l'Abocador de Can Mata, que entén que amb l'Ecoparc es perd tota perspectiva de clausura de l'abocador de Can Mata.

Antecedents | 2005:157

A final d'octubre de 2005 l'Entitat Metropolitana del Mediambient (EMMA)[1] va adjudicar a l'empresa Gespa GR, SA la construcció i explotació, per a quinze anys, de la planta de tractaments de residus Ecoparc 4.[2] Aquesta s'ubicarà al municipi dels Hostalets de Pierola, en terrenys del dipòsit controlat de residus de Can Mata. Aquest municipi és al sud de la comarca de l'Anoia i limita per l'est amb Esparreguera, municipi del Baix Llobregat. L'adjudicació s'emmarca en la darrera fase de la revisió del Programa metropolità de gestió de residus municipals (PMGRM).[3]

A principis de 2006, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà i Solsona (Iniciativa per Catalunya –Verds, ICV), el president de l'EMMA, Josep Cuervo i Argudín, i l'alcalde dels Hostalets de Pierola, Pere Barbado i Mariscal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), van signar un conveni en què acordaven els compromisos que cada institució assumeix de cara a la construcció de l'Ecoparc 4. Un dels acords previstos era la constitució d'un consorci promotor per a la construcció i explotació de l'Ecoparc, format per l'Agència de Residus de Catalunya (ARC), l'EMMA, el Consell Comarcal de l'Anoia i l'Ajuntament dels Hostalets. La seva constitució va ser aprovada pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) a principi de novembre de 2006, juntament amb els corresponents estatuts. L'acord també preveia que dos representants de l'Ajuntament dels Hostalets de Pierola s'incorporessin a la comissió de seguiment del dipòsit de Can Mata.[4] D'altra banda, l'ARC i l' EMMA es comprometien a donar preferència als residents dels Hostalets, Piera, Masquefa i Esparreguera a l'hora de contractar el personal de l'Ecoparc, el qual generarà uns quaranta nous llocs de treball. A més, ambdues institucions es comprometien a col·laborar amb una aportació de 7 MEUR en el desenvolupament del Pla d'equipaments i infraestructures dels Hostalets.

La planta estarà dedicada al compostatge de prop de 75.000 tones anuals de fracció orgànica i a la bioestabilització de 300.000 tones anuals de la fracció restant. Donarà servei tant a les comarques de l'Anoia i del Baix Llobregat, com als trenta-tres municipis que formen l'EMMA.[5] Les instal·lacions de l'Ecoparc 4 inclouran un dipòsit controlat de residus finals de prop de 20 ha, que podrà acollir la fracció restant dels residus generats dels municipis de l'Àrea Metropolitana mentre duren les obres de construcció de l'Ecoparc, cosa que facilitarà que a final de 2006 es pugui clausurar l'Abocador del Garraf [4]. Un cop construït l'ecoparc, al dipòsit controlat només s'hi abocaran els residus de rebuig finals que aquest hagi tractat. La construcció de l'Ecoparc 4 costarà 71,3 MEUR, aportats per l'ARC i el DMAH.

Les reaccions

Poques setmanes després de la signatura del conveni per a la construcció de l'Ecoparc 4, la Coordinadora d'Afectats per l'Abocador dels Hostalets de Pierola[6] va iniciar una campanya conjunta amb altres plataformes de la comarca per a protestar contra l'acumulació d'instal·lacions d'emmagatzematge de residus a l'Anoia (Abocador de Pujalt [3]).

Segons la Coordinadora, l'Ecoparc comportarà obligatòriament una ampliació de l'abocador en el qual s'emmagatzemin els residus finals, a més de la prolongació indefinida de la seva activitat. De fet, el principal objectiu de la coordinadora és la clausura definitiva de l'abocador de Can Mata, que consideren que no s'hauria de localitzar en un àmbit tan poblat com és el sud de l'Anoia i el nord del Baix Llobregat i a pocs quilòmetres, a més, del Parc Natural de Montserrat. A part de les olors, els motius pels quals hi estan en contra són els possibles efectes nocius per a la salut que poden causar els gasos que se'n deriven, com el metà, i també per la possible contaminació de les rieres i aqüífers propers a Can Mata i que deriven al riu Llobregat. També dubten que l'ARC disposi de prou mecanismes de control per assegurar que a Can Mata únicament s'hi abocaran residus legalment permesos.

Segons la Coordinadora, llevat del cas concret que representa l'Ecoparc 4, cal una nova política de gestió de residus per a Catalunya que superi el model de centralització del tractament i emmagatzematge dels residus en uns pocs municipis i passar definitivament a un model on cada comarca de Catalunya sigui capaç de gestionar els propis. Segons els opositors a l'ecoparc, això permetria aproximar els ciutadans a la problemàtica de la gestió dels residus i incrementar la implicació d'aquests tant en el control dels abocaments com en la necessitat de minimitzar els residus en origen i el corresponent reciclatge.

Ecoparcs metropolitans

Un cop entri en servei l'Ecoparc 4, tots els municipis metropolitans que formen l'EMMA tractaran els residus que generen segons l'objectiu final del PMGRM. Un dels tres ecoparcs restants és el de la Zona Franca de Barcelona (Ecoparc I), amb capacitat per a tractar 300.000 tones anuals de residus. Aquest va ser el primer a posar-se en funcionament, l'any 2002, amb la finalitat de suplir part de la capacitat de l'abocador del Garraf un cop es clausuri. A principi de 2006, però, l'EMMA va anunciar una inversió de 12 MEUR per tal de reformar l'Ecoparc I i corregir les ineficiències i errors del disseny inicial, que feien que el 60% de les deixalles entrants fossin residus finals a emmagatzemar al Garraf. L'objectiu de la reforma era passar al 40%, gràcies a la construcció de quatre digestors i una fosa de recepció de residus. L'EMMA preveu acabar les obres abans de 2007, quan l'abocador del Garraf quedi clausurat.

El segon ecoparc, el de Montcada i Reixac, es va inaugurar l'any 2005 (Planta de tractament de residus. Ecoparc 2

[2005:157]) i té una capacitat de 240.000 t/any. A canvi que aquest municipi acollís l'Ecoparc II, l'EMMA es va comprometre a clausurar i desmantellar l'incineradora de residus situada al polígon la Ferreria. Aquest fet ja s'havia produït a finals de 2004, posant fi a vint-i-nou anys d'activitat. En el seu lloc l'EMMA va decidir construir-hi una planta de triatge d'envasos, que ha de funcionar a partir de 2008.[7]

El tercer ecoparc, el de Sant Adrià del Besòs, va iniciar la fase de proves a principi de 2006 i a final del mateix any funcionava a ple rendiment. Té capacitat per a tractar 260.000 t/any i va suposar una inversió de 54 MEUR, un 80% dels quals van ser aportats per fons europeus. La planta, que es localitza al costat del port de Sant Adrià, disposa d'una incineradora en servei des de 1975, que ha estat modificada per rebre els residus de rebuig final des de l'ecoparc, a partir dels quals es produirà electricitat.[8]

Previsions

Les obres de l'Ecoparc 4 han d'iniciar-se a principi de 2007 i el DMAH preveu que estigui en funcionament a partir de l'any 2009. A partir de principi de 2007, una part dels residus que es deixaran d'abocar al Garraf ja podran ser rebuts al dipòsit controlat de l'ecoparc d'una manera provisional, mentre aquest no inicia la seva activitat. Pel que fa a la coordinadora, preveu mantenir les seves activitats de control sobre l'abocador, tot participant en la comissió de seguiment de Can Mata.

ARR

Més informació

www.pangea.org/cepa/
www.diaridemasquefa.blogspot.com/
www.bop.diba.cat
www.ema-amb.com
www.cespa.es
www.arc-cat.net

1 També coneguda com l'Entitat Metropolitana de Serveis Hidràulics i Tractament de Residus (EMSHTR).

2 Un ecoparc és una planta de tractament mecànico-biològic de residus municipals. Parteixen del principi que els residus són recursos, de manera que l'ecoparc esdevé una instal·lació per tractar-los on es combina en un mateix recinte diverses instal·lacions dedicades al tractament i valorització de diferents tipus de deixalles (font: nota de premsa EMMA de 24/10/2005).

3 El model de gestió de residus municipals proposa el tractament de totes les fraccions de brossa, incloent-hi la restant, és a dir, la brossa que el ciutadà no separa en origen.

4 Aquesta comissió estarà formada pels ajuntaments de Masquefa, Esparreguera, els Hostalets de Pierola, l'ACR, l'EMMA i la Coordinadora d'Afectats per l'Abocador dels Hostalets de Pierola.

5 La Llei 7/1987 inclou en l'àmbit territorial de l'Entitat del Medi Ambient els municipis de Badalona, Barberà del Vallès, Barcelona, Begues, Castellbisbal, Castelldefels, Cerdanyola del Vallès, Corbera de Llobregat, el Papiol, el Prat de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, l'Hospitalet de Llobregat, Molins de Rei, Montcada i Reixac, Montgat, Palleja, Ripollet, Sant Adrià de Besòs, Sant Andreu de la Barca, Sant Boi de Llobregat, Sant Climent de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Santa Coloma de Gramenet, Tiana, Torrelles de Llobregat i Viladecans. Posteriorment, s'hi incorporà el nou municipi de Badia del Vallès, creat per la Llei 1/1994, de 22 de febrer, per segregació de Barberà del Vallès i Cerdanyola del Vallès.

6 La Coordinadora d'Afectats per l'abocador està formada per veïns d'Esparreguera, Masquefa i els Hostalets de Pierola. Va iniciar la seva activitat l'any 1997, per oposar-se a la primera proposta d'ampliació de l'abocador i després que s'hi realitzés un abocament il·legal de sals d'alumini.

7 Aquesta planta tindrà una capacitat de 18.000 tones anuals i serà la quarta juntament amb la de Molins de Rei i les de Gavà-Viladecans I i II. Aquestes plantes recullen els envasos dels municipis metropolitans que tenen contenidors selectius o "iglús grocs".

8 Aquesta incineradora és el sistema centralitzat de climatització del barri on s'ubica, anomenat DistricClima, el qual proporciona aire fred i calent als edificis i instal·lacions que s'hi connecten.

PLATAFORMA LOGÍSTICA INTERMODAL LOGIS-EBRE (L'ALDEA) 151



L'any 2006 suposa la reactivació del projecte de la Central Integral de Mercaderies (CIM) de l'Ebre, gràcies al Programa de Sòl 2005-2008 promogut pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). Concretament s'estableix el marc de col·laboració entre els diferents organismes implicats per a desenvolupar la plataforma logística intermodal Logis-Ebre i construir una estació ferroviària de mercaderies al polígon industrial Estació de Mercaderies de l'Aldea. Durant l'últim trimestre de l'any es licita l'estudi informatiu de Logis Ebre.

A començament de 2003, la Secretaria per a la Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), governada per Convergència i Unió (CiU), es va comprometre a desenvolupar a l'Aldea (Baix Ebre) una central integral de mercaderies (CIM), és a dir, una central que agrupés en un emplaçament estratègic amb bones connexions les diverses instal·lacions, serveis i funcions que requereixen les activitats pròpies del sector (consolidació, fraccionament i emmagatzematge de càrregues, acolliment de vehicles i tripulacions) i que oferís serveis adreçats a les empreses de transport i logística com ara tallers, oficines i assegurances. Joaquim Vilagrassa, càrrec electe a l'Ajuntament de l'Aldea pel grup CiU, preveia construir-la a l'àrea del nou polígon de l'Estació de Mercaderies de l'Aldea, situat entre l'autopista AP-7, la carretera N-235 i la línia del ferrocarril. A més de la connexió ferroviària a peu de sector, la CIM només era a 70 km (35 minuts) del PORT DE TARRAGONA [155] i a 65 km (30 minuts) de l'AEROPORT DE REUS [10], i disposaria d'una plataforma intermodal ferrocarril-carretera.

Antoni Lluch, president de Cimalsa (Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques, S.A.), l'empresa de la Generalitat que gestionava les CIM a Catalunya, va afirmar l'octubre de 2003 que la idea de la CIM de l'Ebre i l'emplaçament a l'Aldea estaven molt avançats. Malgrat tot, amb el canvi de govern del mes de novembre (el nou govern va quedar format pel tripartit entre el Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–, Esquerra Republicana de Catalunya –ERC– i Iniciativa per Catalunya-Verds –ICV–), el projecte va quedar aturat, tot i la reclamació i la insistència de l'Ajuntament de l'Aldea, de sectors empresarials i altres formacions polítiques.

El 2004, un estudi de la demanda de les indústries que estarien interessades a fer servir la CIM, realitzat per la Cambra de Comerç de Tortosa, preveia que almenys quaranta empreses utilitzarien els serveis ferroviaris d'aquesta central, amb un moviment de mercaderies de 800.000 tones a l'any.

S'activa el projecte de la CIM de l'Ebre

El juliol de 2006, el DPTOP va decidir potenciar el creixement econòmic de les Terres de l'Ebre, d'acord amb el Programa de Sòl 2005-2008, amb el qual la Generalitat volia afavorir la creació de grans emplaçaments que permetessin l'assentament d'activitats industrials a partir de criteris de lògica territorial i de concentració. Concretament, a les Terres de l'Ebre, el programa de sòl industrial preveia la promoció d'unes 222 ha.

En aquest sentit, Manel Nadal (PSC), secretari de Mobilitat del DPTOP, el director d'Incasol (Institut Català del Sòl), Emili Mas, el director general d'Ifercat (Infraestructures Ferroviàries de Catalunya), Iñaki Badiola, i el director General de la societat Cimalsa, Ignasi Ragàs, van signar un conveni per construir una plataforma logística intermodal a les Terres de l'Ebre. Segons el govern, les obres de la plataforma, que rebria el nom de Logis Ebre, podrien començar el 2008 i suposarien una inversió de 10 MEUR.

El conveni tenia com a objectiu establir el marc de col·laboració al desenvolupament de la plataforma logística a les Terres de l'Ebre i construir una estació ferroviària de mercaderies en terrenys del polígon industrial, l'Estació de Mercaderies de l'Aldea. Segons el conveni, l'Incasol seria el propietari dels terrenys i urbanitzaria el sector d'acord amb el disseny funcional de la plataforma logística intermodal que aportaria Cimalsa per adaptar-la als requeriments del sector; Ifercat elaboraria els estudis i projectes de disseny ferroviari de la plataforma; el DPTOP executaria totes les actuacions necessàries per a la construcció i posada en funcionament de l'estació ferroviària, a més de participar-hi en el funcionament, i finalment, l'Incasol i Cimalsa comercialitzarien Logis Ebre, la part més logística del polígon.

Al juliol, Manel Nadal va anunciar que ja s'estava comercialitzant sòl logístic i industrial al polígon perquè aquest ja era una realitat.



Futura ubicació de la plataforma logística Logis-Ebre. Foto: Àlex Tarroja



Estació de tren de l'Aldea. Foto: Àlex Tarrida

A l'octubre, el DPTOP va posar a licitació a través d'Ifercat, l'estudi informatiu de la plataforma logística ferroviària Logis Ebre. Els treballs tenien un import de licitació de 75.000 € i una durada prevista de sis mesos. Es preveia que la redacció de l'estudi s'adjudicaria a final d'any.

El projecte de la plataforma logística intermodal Logis Ebre

El sector, que tenia una superfície total de 40,7 ha ampliables amb 46 ha més, estava dividit en dues fases: al juliol, la primera, d'11,7 ha, ja tenia totes les parcel·les exhaurides; la segona, de 29 ha (13,2 ha de sòl públic i 15,8 ha de sòl privat) que es destinarien a l'activitat logística i que formarien el Logis Ebre, tot just s'iniciava. Aquesta última incloïa el nou centre econòmic i logístic de les Terres de l'Ebre, on es construiria una estació intermodal, en un espai de 3,7 ha. La resta es destinaria a indústria aïllada i polivalent. Es preveia que la inversió necessària seria d'uns 10 MEUR.

Es preveia que la plataforma logística ferroviària de Logis Ebre se situaria al costat de l'estació de l'Aldea i quedaria connectada al corredor mediterrani de la xarxa de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) amb la línia en direcció a Tortosa, i també a la via de Tortosa. A més, es preveia que l'estructura ferroviària disposaria d'una via de recepció i d'una zona de moll de càrrega, i també d'àrees auxiliars d'emmagatzematge a peu de via per a facilitar les operacions d'intercanvi modal entre el transport ferroviari i el de carretera.

Juntament amb l'Estació de Mercaderies, l'Incasol estava promovent dos sectors estratègics més a les Terres de l'Ebre: el polígon supramunicipal Camposines a la Fatarella i el Molló, entre els municipis de Móra la Nova i Tivissa. Els tres sectors eren complementaris entre si i configurarien la xarxa industrial de les Terres de l'Ebre que es completaria amb petits sectors de reequilibri territorial per a renovar els teixits urbans de tipus industrial.

Les cambres de comerç reclamen més bones connexions per a Logis Ebre

Al juliol, els presidents de les cambres de comerç de la demarcació de Tarragona van consensuar els projectes d'inversió de la Generalitat i de l'Estat que consideraven prioritaris perquè les empreses no perdessin competitivitat. Entre aquests hi ha la parada dels trens d'alta velocitat a l'estació de l'Aldea i la implantació de Logis Ebre.

Perspectives de futur

L'octubre de 2006 es preveia que la redacció de l'estudi informatiu de Logis Ebre se sotmetria a informació pública el segon trimestre de 2007, de manera que el projecte constructiu es podria engegar a final del 2007.

MSB

Més informació

www.premsa.gencat.net/
www.diaridetarragona.com/dtgn

PLATGES DE BARCELONA. REGENERACIÓ 152



El Ministeri de Medi Ambient presenta la primavera de 2006 una nova proposta per a estabilitzar les platges de Barcelona. Consisteix en la construcció de cinc dics submergits que tancarien 2,5 km del litoral reduint així molt sensiblement les onades a les platges. A diferència del projecte presentat l'any 2005 no té el suport de l'Ajuntament de Barcelona, que hi presenta diverses al·legacions. D'altra banda, l'oposició municipal i col·lectius com els surfistes i els pescadors s'hi mostren radicalment en contra. La primera fase de les obres, tramitada per la via d'urgència, s'inicia a la platja de la Barceloneta. La resta del projecte queda pendent de l'estudi de les diverses al·legacions presentades i de l'anàlisi dels impactes a partir de simulacions a escala real.

Antecedents | 2004:165; 2005:158

Els temporals de llevant provoquen que de manera regular les platges de bona part del litoral català pateixin un problema de regressió. En el cas de Barcelona, la reposició de sorra procedent d'altres platges no ha estat una solució definitiva. En aquest sentit, el Ministeri de Medi Ambient (MMA) i l'Ajuntament de Barcelona negociaven des de 2004 un projecte que estabilitzés definitivament els arenals barcelonins. Malgrat que en un principi la previsió era iniciar les obres l'any 2005, no va ser fins al maig d'aquell any que ambdues parts van arribar a un acord per a construir quinze dics en forma de disposó que prolongarien els actuals espigons. El cost total previst era de 65 MEUR i també suposava aportar un milió de metres cúbics de sorra. Els terminis situaven l'inici de les obres el primer trimestre de 2006. Per la seva banda, l'Associació Catalana de Surf (ACS) va presentar un estudi alternatiu per a garantir la compatibilitat de la pràctica dels esports aquàtics i la conservació de les platges.

Mobilitzacions i nous endarreriments

El 13 de març, els surfistes barcelonins van fer sentir la seva veu. Dos centenars de practicants d'aquest esport convocats per l'ACS van marcar a la sorra la paraula SOS. Recordaven que havien aportat a l'administració un estudi elaborat per la consultora neozelandesa ASR Limited en el qual es proposava que dos dels quinze espigons de formigó fossin substituïts per esculls en forma de bumerang de material geotèxtil. Des de l'Ajuntament, Imma Mayol (Iniciativa per Catalunya els Verds, ICV), tercera tinent d'alcalde i presidenta de l'Institut Municipal de Parcs i Jardins (IMPJ), va anunciar que es reuniria amb els surfistes.

A final de març, el MMA feia públic l'endarreriment de la construcció dels espigons la qual cosa afectaria la temporada de banys. Tanmateix, per solucionar els principals desperfectes de les llevantades de la tardor i l'hivern de 2005 es van dragar fins a 250.000 m³ de sorra des del Masnou cap a la platja de la Barceloneta. Segons Jordi Campillo, gerent de l'IMPJ es tractava de la darrera vegada que s'importava sorra d'altres municipis.

Així mateix, es van aprofitar les actuacions de regeneració per retirar blocs de formigó que formaven part dels fonaments de les antigues barraques del Somorrostro i que havien quedat al descobert a causa dels temporals marítims.

Dos mesos més tard, el Ministeri anunciava que les obres s'iniciaren la tardor de 2006. En una primera fase, només s'actuaria a la platja de la Nova Icària, mentre que a la resta d'arenals (la Barceloneta, el Bogatell, la Mar Bella i la Nova Mar Bella) s'ajornarien per tal de discutir modificacions en el projecte. En aquest sentit, des de l'Ajuntament es veia amb preocupació que els espigons no permetessin mantenir el flux d'aigua. En el cas de la Barceloneta es demanava que l'espigó fos submergit. El projecte del Ministeri consistia en un mur paral·lel de 100 m de longitud i 2 d'altura per sobre el nivell del mar. Miguel Velasco, subdirector general per a la Sostenibilitat a la Costa, es mostrava disposat a realitzar-hi modificacions però al mateix temps alertava que aquest fet suposaria allargar terminis.

Barcelona recupera la seva setena platja

El mes de maig, mentre el debat entre institucions continuava ben viu, Barcelona recuperava la seva setena platja. L'arenal, situat davant de Diagonal Mar, té 375 m de longitud i una superfície de 17.500 m². Curiosament, els primers banyistes la van utilitzar quan encara no estava batejada. Malgrat que Imma Mayol apostava pel nom de Camp de la Bota –en record als dos milers d'afusellats per la dictadura franquista–, l'alcalde Joan Clos (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) va aconseguir imposar el seu criteri i finalment s'anomena platja de Llevant. Per la seva banda, els veïns de la zona es preguntaven si la proximitat amb el col·lector de Prim podia afectar la qualitat de l'aigua. L'empresa municipal Barcelona Infraestructures Municipals (BIMSA) va garantir que la platja estaria en perfectes condicions.

El Ministeri canvia el pla sense avisar

El 28 de maig va saltar la sorpresa. El MMA presentava el nou Pla d'estabilització de les platges de Barcelona que en rebaixava el cost de 65 a 38 MEUR. La proposta consistia en cinc grans dics submergits de formigó que se situarien de



Imatge del dic a la platja de la Barceloneta. Foto: Guillermo Longhini



Estat actual de la platja de la Barceloneta amb els dics al fons. Foto: Guillermo Longhini

manera paral·lela a les platges. En el cas de la Barceloneta –la més afectada per les llevantades– el dic emergiria per sobre el mar i estaria situat a 180 m del litoral. Globalment, el projecte suposava tancar les platges barcelonines amb un mur de 2,5 km de llarg fet que augmentava el possible impacte sobre la circulació de l'aigua.

Des de l'oposició municipal, es va criticar durament el canvi de projecte. Per al regidor de Convergència i Unió (CiU), Eduard Garcia-Plans, la nova proposta deixava descol·locats no només al seu grup sinó el consistori mateix. En aquest sentit Imma Mayol afirmava que el projecte del 2005 era molt millor. El 16 de juny l'Ajuntament presentava al·legacions referents a catorze aspectes del nou projecte; els més destacats eren disminuir l'alçada del dic fins a 5 m per sota del nivell del mar així com eliminar l'escull de la platja de la Nova Icària ja que és l'única que no perd sorra. Des del consistori també existia preocupació pel possible empitjorament de la qualitat de l'aigua i la sorra a causa de l'augment de temperatura de l'aigua i de l'impacte de les obres sobre els canals que desemboquen les aigües pluvials al mar. Finalment, es demanava que es conservés l'embarcador municipal de la Mar Bella i que a la Barceloneta es preservés un espai amb onades per permetre la pràctica del surf.

També els dos partits de l'oposició municipal, CiU i el Partit Popular (PP) van al·legar contra el projecte i exigien la redacció d'un informe d'impacte ambiental. Altres entitats que s'hi manifestaren en contra eren l'ACS, la Creu Roja i la Confraria de Pescadors de Barcelona. En aquest darrer cas, consideraven que el nou dic submarí exterminaria les poques poblacions de peixos que quedaven a prop de la costa. De fet, un estudi de l'Institut de Ciències del Mar havia alertat que la construcció d'espigons per ampliar el Port de Barcelona [154] pràcticament havia fet desaparèixer la rossellona i havia afectat sensiblement la tellerina, el pop i la sípia entre altres espècies.

Inici de la primera fase de les obres per la via d'urgència

A principi de novembre el MMA va iniciar mitjançant el procediment d'urgència la primera fase de les obres. Es pretenia d'aquesta manera evitar els impactes de les llevantades de l'hivern. Aquesta fase consistia en la construcció d'un dic de 170 m emergit paral·lel a la Barceloneta i la creació d'una nova platja perpendicular a l'espigó de Sant Sebastià.

La tramitació urgent permetia iniciar les obres sense resoldre les al·legacions, mentre que la resta d'actuacions –els dics submarins de les altres platges– es posposaven per a la primavera de 2007.

Les crítiques no es van fer esperar. L'ACS consideraven electoralista l'inici del projecte ja que estarien acabades just abans dels comicis municipals. També consideraven injustificat el tràmit d'urgència. Xavier Trias (CiU) reclamava l'aturada de les obres fins que es pogués demostrar la compatibilitat entre la construcció dels dics i la pràctica del surf. Imma Mayol replicava que a iniciativa del consistori el Centre d'Estudis i Experimentació d'obres públiques (CEDEX) estava elaborant tres estudis a escala per a analitzar els possibles impactes sobre la qualitat de l'aigua, la seva circulació i la pràctica dels esports aquàtics.

Dies després, desenes de surfistes es concentraven a la platja del Bogatell. Consideraven que calia salvaguardar l'únic arenal on seria possible la pràctica del seu esport després de les obres a la Barceloneta. L'Ajuntament per la seva banda anunciava que a final d'any el MMA faria públic els resultats dels estudis del CEDEX. Segons les primeres conclusions, la platja del Bogatell podria ser susceptible de no tancar-se amb dics, de tal manera que es mantindria oberta a les onades. L'inici de la segona fase es preveia per a la primavera de 2007, després de resoldre's les al·legacions presentades.

AUV



Arxiu ACS



Cartell de la manifestació contra els dics. Arxiu: ACS

Més informació

www.bcn.cat/parcsijardins/
www.acsurf.org/

PLATGES DEL MARESME. REGENERACIÓ 153



El 30 de gener es produeix la primera llevantada de l'any al Maresme que afecta les zones properes al delta del riu Tordera, especialment la platja de Malgrat de Mar. Un mes després, el port de Mataró anuncia el seu compromís de regenerar les platges que té a ponent i que queden sense sorra per la barrera que fa el port. El mes d'abril, un vaixell regenera les platges del Masnou, Arenys de Mar i Premià de Mar amb la sorra del fons marí. D'altra banda, la Fundació Territori i Paisatge engega un pla de regeneració de la vegetació dunar en col·laboració amb alguns municipis de la comarca. A Badalona, un vessament il·legal el mes de maig obliga l'Ajuntament a prohibir el bany durant quaranta-vuit hores, i s'admet a tràmit una demanda contra l'empresa química Ercros per contaminar el litoral.

Antecedents: 2004:165; 2005:158

Des dels temporals de l'any 2003, la falta de sorra ha estat un problema recurrent a les platges del Baix Maresme. Per a solucionar aquesta situació, a final de l'any 2005 la Demarcació de Costes de l'Estat va engegar el projecte de regeneració de les platges del Maresme. Amb una inversió de 6,5 MEUR, el projecte preveia l'extracció d'un milió de metres cúbics de sorra del fons marí i la seva deposició a les platges de Cabrera de Mar, Vilassar de Mar i Premià de Mar, els municipis més castigats per la pèrdua de sorra.

Aquesta mesura va provocar la reacció de pescadors i d'entitats ecologistes de la zona, que van advertir de la possible afectació que la mesura podia tenir sobre l'ecosistema marí. D'altra banda, al llarg del 2005 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va tramitar i engegar nous projectes d'ampliació de ports esportius que comportaven l'aparició de 2.347 nous amarradors i sis-centes places per a embarcacions en marines seques a Catalunya, fet que podia agreujar la situació ja que els ports impedeixen la deposició natural a les platges de ponent de la sorra traslladada pels corrents marins.

Els efectes de la primera llevantada de l'any

La primera llevantada de l'any 2006 es va produir el 30 de gener i va afectar de ple la comarca, sobretot les zones properes al delta del riu Tordera i en especial la platja de Malgrat, que es va omplir de canyes, troncs, plàstics i estris diversos que havien arrossegat el riu i les rieres. El regidor d'Obres Públiques i Brigada de Malgrat, Josep Maria Colomina (Convergència i Unió, CiU), va advertir que es tractava d'una situació excepcional que superava l'àrea d'acció municipal i va demanar la intervenció d'altres administracions superiors amb competències sobre rieres i rius, en clara referència a l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA).

Els ports s'impliquen en la regeneració de les platges

L'alcalde de Mataró, Joan Antoni Baron (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va anunciar el mes de febrer que el port de Mataró assumiria la regeneració de les platges que té a ponent i que queden sense sorra per la barrera que fa el port. Fins aquell moment, només el port de Premià de Mar havia assumit el transvasament. La sorra es trauria del fons marí.

Per la seva banda, aquell mateix mes la Plataforma per a la Recuperació i Defensa de les platges de Cabrera i Vilassar de Mar va sol·licitar una entrevista amb l'alcalde de Cabrera de Mar, Carles Rocabert (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), per demanar una actuació conjunta entre aquest municipi, Vilassar i Premià que assegurés les platges en aquestes poblacions. L'entitat veïnal assegurava que el temporal ocorregut el mes abans havia afectat 1,3 km de la zona regenerada a final de 2005, deixant-la sense possibilitat de regeneració natural. La Plataforma va proposar com a solució la col·locació d'espigons.

Regeneren les platges del Masnou, Arenys i Premià de Mar

El mes d'abril, un vaixell va regenerar la platja del Masnou amb 50.000 m³ de sorra de la platja d'Ocata i de la bocana del port del Masnou, que estava taponada i impedia la circulació fluïda d'embarcacions. La regeneració no va poder arribar fins a tocar la platja de Montgat, per la qual cosa van quedar 500 m de litoral sense platja. Tot i això, Joaquim Fàbregas (ERC), regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament del Masnou, es va mostrar satisfet perquè la Generalitat s'havia compromès a portar a terme l'actuació anualment durant els següents cinc anys. L'operació va costar 187.500 € i s'emmarcava en el programa de la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat, que preveia la regeneració de deu platges catalanes.

Després del Masnou, Ports i Transports va traslladar les actuacions de dragatge de sorra a Arenys de Mar. La regeneració permetria disposar d'una platja de 30 m de llarg i 30 d'amplada davant de l'estació de Renfe, en el tram comprès entre el turó del



Entorn de l'estació de renfe de Premià. Foto: Marta Casas



Platja de Badalona propera a la central tèrmica de Sant Adrià de Besòs. Foto: Àlex Tarroja

cementiri de Sinera i la zona comercial. Durant set dies, de manera ininterrompuda, un vaixell va extraure sorra del fons marí de la bocana del port i la va dipositar a la platja. Segons va anunciar el patró major dels pescadors d'Arenys de Mar, Mauricio Pulido, la mesura, impulsada per la Generalitat i cofinançada amb els ports, a més de recuperar part de les platges malmeses pels temporals, milloraria la seguretat a les bocanes dels ports, on s'acumulava la sorra.

D'altra banda, el port de Premià de Mar va assumir el transvasament que feia cada any, però aquesta vegada amb cofinançament de la Generalitat. La particularitat d'aquell any era que els 50.000 m³es van transvasar amb vaixell i no amb camions. La platja del Pla de l'Os era la més beneficiada. L'alcalde de Premià de Mar, Jaume Batlle (CiU), es va mostrar força satisfet perquè l'actuació es va avançar respecte a altres anys, abans que comencés la temporada de bany.

Regeneració de la vegetació dunar

La Fundació Territori i Paisatge de l'Obra Social de Caixa Catalunya (FTP) va iniciar l'any 2001 un pla de regeneració de la vegetació dunar de les platges del Maresme. Fins al 2006, s'havia portat a terme als municipis de Sant Pol de Mar, Canet de Mar, Arenys de Mar, Malgrat de Mar i Vilassar de Mar a través de convenis amb els ajuntaments. L'objectiu principal del projecte era conservar i regenerar la vegetació de dunes autòctona de la comarca, principalment flora psammòfila, que pràcticament havia desaparegut com a conseqüència de l'ús massiu de les platges, i la realització de campanyes d'educació ambiental. La vegetació recuperada s'estenia en quasi 4 ha protegides per tanques que disposen de plafons interpretatius. En el marc de la línia d'ajuts de 2006 de la FTP, Canet de Mar va impulsar la restauració d'una franja discontínua d'uns 300 m de llargada.

Platges de Badalona

El 13 de maig, l'Ajuntament de Badalona va prohibir el bany a causa d'un vessament il·legal en les platges des del port fins a l'estació durant unes 48 hores. Es tractava d'una taca de color blanquinós que s'estenia uns 2 km en el tram comprès entre la platja de l'estació, la del Pont del Petroli i la del Coco. Tècnics de l'empresa metropolitana Emsa, encarregada del manteniment del col·lector interceptor de Llevant, i tècnics municipals van trobar a l'interior del clavegueram municipal una caixa de fusta i un bidó de plàstic que podien ser la causa de l'abocament. Després de tres dies de restricció del bany, les platges van tornar a obrir-se al públic. La resposta de l'Ajuntament havia creat certa confusió: mentre l'alcaldessa Maite Arqué (PSC) afirmava que la gent s'hi podia banyar, la Regidoria de Medi Ambient deia el contrari. Per això, CiU i el Partit Popular (PP) van demanar explicacions sobre aquest incident, ja que els serveis de megafonia per a avisar a la gent no van funcionar correctament i la bandera vermella no es va penjar.

D'altra banda, el mes de maig el Jutjat de Primera Instància número 27 de Badalona va admetre una demanda a tràmit contra l'empresa química Ercros per contaminar el litoral badaloní. Es tractava d'una demanda presentada per l'empresa Marina Badalona, participada per l'Ajuntament de Badalona i el Consell Comarcal del Barcelonès, que reclamava 25,4 MEUR a Ercros pel cost de descontaminar la zona on s'havia instal·lat el port esportiu de Badalona i que durant dècades havia estat una fàbrica de l'empresa química Cros, fundadora d'Ercros. L'empresa química argumentava en la seva defensa que els terrenys havien estat un abocador rere el tancament de la planta. Abans de fer les obres del port badaloní s'havien dut a terme treballs de neteja i de descontaminació, els costos dels quals es volien atribuir a l'empresa química.

JRL-X3EA

Més informació

www.diba.es/platges

PORT DE BARCELONA 154



El trànsit de mercaderies i de persones del port de Barcelona continua creixent i les obres d'ampliació avancen amb la construcció dels nous dics i el moll Prat. També s'inicien els treballs de rebliment de l'antiga llera del riu Llobregat. El Ministeri de Foment (MIFO) fa públic l'estudi de la millora dels accessos al port i l'Autoritat del Port de Barcelona (APB) concedeix l'explotació de la nova terminal al grup xinès Hutchinson.

Antecedents | 2004:166; 2005:139

El continu creixement del trànsit de mercaderies i passatgers del port de Barcelona va plantejar a final dels noranta la necessitat de la seva remodelació i ampliació. Això va motivar l'elaboració dels plans estratègics de 1998 i 2003, en els quals es va proposar doblar la superfície terrestre i marítima del port i construir una nova àrea de molls al sud del moll d'inflamables i una nova bocana per a l'entrada de vaixells de gran calat.[1]

Davant la perspectiva de l'increment del trànsit de mercaderies que comportaria l'ampliació, es va palesar la necessitat d'acompanyar aquesta operació amb una profunda millora dels accessos viaris i ferroviaris al port. Per aquest motiu, el desembre de 2004 l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), juntament amb el Govern de la Generalitat, van presentar un projecte d'accessibilitat al Ministeri de Foment (MIFO).

Per a l'ampliació i, sobretot, per a la millora dels accessos, es feia necessari el desviament dels últims tres quilòmetres del riu Llobregat [2005:178], que es va fer efectiu el setembre de 2004. Tanmateix, el rebliment ulterior de l'antiga llera va restar aturat perquè la Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA) va denunciar que aquests treballs constituïen un delicte contra el medi ambient per la cobertura de la zona humida en què s'havia convertit l'espai.

Creix el tràfic de mercaderies i passatgers

Durant el 2006, el port de Barcelona va moure mercaderies per valor d'uns 24.300 MEUR, l'1,6% del PIB català. A més, el port va vehicular un 49% de les exportacions catalanes i un 11% de les exportacions espanyoles.

Al llarg de l'any, el port va incrementar el seu tràfic a tots els nivells; l'augment més destacat va ser en el nombre de passatgers, que va créixer un 15% respecte de 2005 i va superar els 2,5 milions. En aquest sentit, Barcelona va ser el 2006 el port europeu amb un nombre més alt de creuers de tot el continent i va tornar a batre rècords pel que fa al nombre de passatgers d'aquesta mena de vaixells, registrant-ne un total de 1.402.643. A això cal afegir unes previsions de creixement del 10% anual fins al 2010, quan s'espera arribar a 2 milions de passatgers.

El trànsit de mercaderies també va experimentar un creixement molt significatiu, registrant una pujada del 12%, que situava el port per sobre dels 2,3 milions de contenidors moguts.[2] Amb l'ampliació, es volia aconseguir que les instal·lacions portuàries tinguessin una capacitat per a moure'n fins a 4,5 milions a partir de 2008.

Avancen les obres d'ampliació

Els treballs de rebliment de l'antiga llera del Llobregat van començar a mitjan abril de 2006 i es van perllongar fins a final d'any. També durant aquests mesos van prosseguir les obres del dic sud (seguint el nou traçat del riu Llobregat) i les del dic est (a continuació de l'escullera). Joaquim Coello, president de l'APB, va explicar a mitjan juliol que les obres d'ampliació seguien el ritme previst, atès que s'havien construït ja



Vista general del port de Barcelona des de Montjuïc. Foto: Àlex Tarrida



Obres del dic sud del port de Barcelona. Font: Àlex Tarroja

3.000 dels 3.700 m que havia de tenir el dic sud i prop de la meitat dels 2.000 m del dic est. Així mateix, les dues fases del nou moll (anomenat moll Prat) es trobaven en l'equador de la seva construcció.

També avançava la construcció d'altres instal·lacions situades en els nous espais del port. En aquest sentit, a final de maig es va començar a preparar el terreny per a la construcció de l'hotel Vela de Ricardo Bofill. Finalment, la construcció tindria 88 m d'alt[3] i se situaria uns 20 mcap a l'interior de la costa, en un sector de prop de 130.000 m² on també es construiria un aparcament subterrani cobert per una plaça pública lleugerament enlairada, un edifici d'oficines i un altre per a usos recreatius i industrials.

Durant el 2006 també va avançar la construcció de la nova torre de control, un edifici de 46 m situat a l'extrem nord-est del moll d'inflamables. La nova torre era important perquè les instal·lacions de l'edifici Porta Coeli havien quedat obsoletes i desplaçades, ja que amb l'ampliació del port, la bocana principal passava a situar-se al sud d'on es trobava l'anterior torre de control. El nou edifici recobert, amb grans plaques vermelles i lleugerament inclinat, havia estat projectat per l'arquitecte Josep Maria Botey i va ser concebut, juntament amb l'hotel Vela i el Word Trade Center, com un dels elements singulars de les noves instal·lacions del port.

Llum verd del Ministeri de Foment a la millora dels accessos

El 18 de maig, el MIFO va treure a informació pública l'estudi informatiu del projecte de nous accessos al port de Barcelona, que era la resposta de l'Administració estatal a la proposta de la Generalitat de l'any 2004. El MIFO va xifrar el cost total de les obres entorn dels 400 MEUR i preveia acabar-les a mitjan 2009.

Pel que fa als eixos viaris, l'estudi proposava un nou traçat per a una autovia d'accés al port des de la ronda Litoral (B-10), que començaria a partir d'un desviament situat 800 m al nord de l'enllaç de la ronda amb Cornellà. En els 2,6 km precedents al desviament s'optaria per una ampliació de carrils de la via existent.

En relació amb el transport ferroviari, es proposava un bucle de via única que recorreria la zona de l'ampliació del port i que hi tindria una estació de mercaderies. El bucle, de 8 km de llargada, s'uniria al ramal ferroviari del Llobregat (en aquells moments, en construcció) i permetria que els trens de mercaderies procedents del port arribessin fins al nus Castellbisbal-el Papiol, des d'on la via seria mixta i permetria circular trens de mercaderies tant en direcció a França (en ample internacional i ibèric) com cap a l'interior de la península (ample ibèric).

Segons l'APB, aquesta infraestructura permetria un tràfic d'entre 200 i 240 trens al dia amb una capacitat de moviment de mercaderies entorn les 150.000 tones diàries. Així s'ampliaria la quota ferroviària, que era molt reduïda (4%), fins a equiparar-la a la dels principals ports europeus (del 30%-35%). Tanmateix, algunes qüestions com el nombre diari i la capacitat d'estacionament dels combois o la conveniència d'una segona estació de ferrocarril, restaven per decidir. L'APB defensava que calien dues estacions a la zona del port i que era necessària que aquestes tinguessin capacitat per a trens de fins a 1.500 m. El MIFO, en canvi, no considerava la possibilitat d'una segona estació i no concretava la capacitat d'estacionament de l'estació proposada.

En la mateixa data, el Govern català va treure a exposició pública el tram d'eix ferroviari que permetria unir la via dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) amb la factoria de Seat, a Martorell. Aquesta ope-

tació tenia un cost de 4,5 MEUR i reduiria en 20.000 el nombre de camions que realitzaven aquest trajecte anualment, ja que el transport dels cotxes destinats a l'exportació es podria fer per mitjà del ferrocarril.

L'Autoritat Portuària adjudica la nova terminal

A final de maig, l'APB va adjudicar la gestió de la nova terminal de càrrega al grup xinès Hutchinson Wesports Limited, que preveia convertir el port en el seu centre d'operacions al mar Mediterrani. Amb una superfície de 93 ha i una línia de moll de gairebé 1,5 km, aquesta terminal s'ubicaria al moll Prat, un dels terrenys guanyats al mar amb la nova ampliació, i seria la més gran de l'Estat espanyol. Amb la nova terminal, s'esperava doblar el tràfic de contenidors fins els 4,5 milions anuals l'any 2013. L'operació comportava una inversió de 660 MEUR i es preveia que crearia uns sis-cents llocs de treball directes i dos mil d'indirectes.

Segons Joaquim Coello, l'acord amb Hutchinson implicaria que, l'any 2010, la meitat de tot el trànsit portuari de Barcelona arribaria dels grans ports del sud-est asiàtic, ja que el grup tenia una presència molt destacada als principals ports de la Xina, Corea del Sud, Indonèsia i Malàisia. Hutchinson era, a més, un dels principals operadors del port de Rotterdam, cosa que facilitaria que Barcelona es convertís en la infraestructura de referència del sud d'Europa.

Les obres de la terminal van començar a la tardor i es preveia que s'acabarien a principi de 2008. Tanmateix, segons va aclarir a mitjan maig el director general de l'APB, Josep Oriol, l'entrada en funcionament de les noves instal·lacions i el conseqüent augment del trànsit de contenidors seria progressiu, de manera que aquestes no treballarien a ple rendiment fins al 2010. Així s'evitaria l'eventual col·lapse provocat pel decalatge amb les obres de millora dels accessos, que no estarien acabades abans de final de 2009.



MSM-X3EA

Més informació

www.apb.es
www.fomento.es

1 Aquesta operació comportaria passar de les 558 ha inicials a les 1.265 un cop acabada l'ampliació, així com incrementar la línia de moll de 20.000 a quasi 30.000 m.

2 Per establir una comparativa amb els ports del nord d'Europa, val a dir que el d'Amberes, per exemple, movia l'any 2006 uns vuit milions de TEU (unitat de mesura dels contenidors). Barcelona en movia poc menys de tres milions en aquell mateix any, però esperava assolir un volum de trànsit semblant al d'Amberes al final de les operacions d'ampliació.

3 Inicialment, aquest edifici havia de tenir una alçada de 160 m, però l'Ajuntament de Barcelona va exigir-ne la disminució per tal de reduir l'impacte a la façana litoral de la ciutat.

155 PORT DE TARRAGONA



L'ampliació del port de Tarragona, en direcció Vila-seca o cap al mar, gràcies a la construcció de nous dics, o a la prolongació d'altres, i a la creació de nous espais com la ZAL (Zona d'Activitats Logístiques) és un fet i una necessitat segons el Pla estratègic i director de l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT). Els seus objectius són la millora de les instal·lacions i infraestructures del port de Tarragona per tal de diversificar les mercaderies, reforçar el tràfic de contenidors, obrir-se al mercat asiàtic i consolidar una xarxa de transport i tràfic marítim a la Mediterrània. Aquesta ampliació no està, però, exempta de dificultats pel que fa a l'impacte ambiental que implica.

Antecedents | 2005:161

El port de Tarragona és un dels eixos marítims comercials més importants i potents de Catalunya i del vessant mediterrani. D'uns anys ençà, està immers en un procés de transformació constant, fruit de la necessitat d'adaptació a l'escenari socioeconòmic globalitzador.

L'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana, signat pel govern de la Generalitat, sindicats i sector empresarial el febrer del 2005, preveia algunes mesures aplicades a l'àmbit portuari català per tal d'assolir les fites de competitivitat i internacionalització, com són el reforçament del front portuari català, la connexió amb el mercat asiàtic i l'impuls del cabotatge a la Mediterrània.

El 2006, la Generalitat va elaborar el Pla de ports de Catalunya 2007-2015, que prioritza l'ampliació dels ports existents i la potenciació de l'economia amb la captació de nous mercats. Pel que fa a l'àmbit tarragoní, el Pla reflectia les línies d'actuació previstes al Pla estratègic del Port de Tarragona 2000-2010 i el Pla director del Port de Tarragona 2000-2014, elaborats per l'APT. Els objectius i accions previstes van encaminades a enfortir i millorar totes les instal·lacions i infraestructures per a la captació de nous tràfics marítims i clients, per a una òptima promoció del port, per a promoure una visió corporativa i per a aconseguir la xarxa de transports adequada a les necessitats.

El port continua l'expansió

L'exercici de l'any 2006 va significar, per a APT, la consolidació del tràfic de mercaderies (productes agroalimentaris i derivats de la indústria petroquímica) amb un total de 31,7 TM, que significa un increment de l'1,1% respecte a la gestió de l'any anterior; la inversió de 25,6 MEUR; un volum de negoci de 50,1 MEUR, i uns beneficis de 15.862 MEUR. Entre les obres més importants dutes a terme destaca l'acabament de la prolongació del dic de Llevant (amb una inversió de 12,5 MEUR), l'accés ferroviari al moll Andalusia i la prolongació de 250 m de l'espigó Prats per a la contenció de la sorra, a la zona nord de la platja de la Pineda, al terme municipal de Vila-seca.



Port de Tarragona. Foto: Marta Casas

Cal destacar, també, la implantació de sistemes de gestió de qualitat, especialment en l'àmbit de la logística de l'automoció, el practicatge o la millora per al tràfic de contenidors. El març de 2006, l'APT va rebre la certificació de qualitat de servei per al tràfic d'automòbils, atorgat per un comitè de seguiment constituït per l'ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóbiles y Camiones) i l'organisme Puertos de España. El setembre següent es va adjudicar a la Corporació de Pràctics.

Una línia de transport que es vol potenciar és la que reflecteix l'informe Ineceu (2005) del Grup Transmar, de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), on dissenyen quinze rutes marítimes, anomenades "autopistes marítimes", de la península Ibèrica cap a França, Itàlia i Alemanya per aconseguir un transport de mercaderies més barat i més ràpid, i que alhora ajudaria a descongestionar la xarxa de carreteres que connecten amb la resta d'Europa.

Un altre objectiu ha estat diversificar el tipus de mercaderies (vehicles, pasta de paper i aliments) així com treballar per a incrementar el tràfic de contenidors. En aquest sentit, el president de l'APT, Josep Anton Burgasé, va anunciar, el desembre de 2006, un canvi de cicle en la política comercial de l'entitat. El port mancomunaria esforços amb el PORT DE BARCELONA [154] per tal de potenciar la internacionalització i a fi de compartir zones logístiques en ports al nord d'Àfrica (Casablanca, Tànger i el Marroc) i a França (Tolosa) i de disposar d'un o dos terminals per a operadors asiàtics els propers anys. Així mateix, va manifestar la intenció d'accelerar la nova ZAL, expandint-se cap a Vila-seca. Aquesta actuació permetrà dur a terme els objectius esmentats anteriorment i donar cabuda a unes dues-centes empreses, magatzems i espais per a la transformació de productes. Amb una superfície prevista de 100 ha, una edificabilitat de



Vista del port de Tarragona. Foto: Àlex Tarroja

300.000m² i una inversió total de 20 MEUR, representa un increment de les activitats de valor afegit i la possibilitat de captació de mà d'obra de més qualitat. La zona limitarà al nord amb l'autovia C-31B, a l'est amb el pantalà de Repsol, a l'oest amb les restes romanes de Cal·lipolis i al sud amb la línia de la costa.

L'ampliació de la ZAL per Vila-seca (que s'iniciarà el 2007 per a esdevenir, previsiblement, operatiu el 2009) és un dels temes més controvertits. L'Ajuntament d'aquesta població ho tenia previst des de 1993, i l'APT la tenia planificada des de 2001, però no es va arribar dur a terme cap actuació per problemes amb algunes expropiacions.

Impacte ambiental

La regressió de la sorra de les platges és un problema comú al litoral català, especialment al Maresme i a la costa tarragonina. La urbanització del litoral, els espigons, passeigs marítims i els molls acaben creant unes barreres artificials que alteren els corrents marítims i els ecosistemes. És un fet que les platges situades a llevant de les barreres perden sorra, mentre que les que se situen a ponent n'acumulen.

L'Ajuntament de Vila-seca va obtenir de l'APT, el 2005, el compromís de contrarestar l'erosió de les platges de la Pineda i el Miracle, provocada per l'ampliació del port. L'APT hi haurà d'aportar 100.000 m³ de sorra anualment durant vint anys. "La pretensió és que si els danys els causa el port, que ho compensi" ,manifestava Jordi Galofré, cap territorial de costes de Tarragona.

Per altra banda, associacions ecologistes com GEPEC (Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp) s'han mostrat seriosament preocupades per la repercussió que la ZAL pot tenir en uns terrenys inclosos en la XARXA NATURA 2000 [199] i les restes romanes dels Prats de Cal·lipolis, que aposten per convertir en un parc ecohistòric, de 120 ha. GEPEC creu en la possibilitat d'estudiar la millor manera de connectar la Sèquia Major amb l'esmentat parc a través de canals, estanys i aiguamolls, servint de separació l'activitat turística de l'activitat portuària. Així mateix, esdevindria zona de drenatge natural cap al mar en cas d'inundacions. Segons aquesta mateixa entitat, l'APT s'hi hauria de comprometre, amb la possibilitat de rebre, com a contrapartida, alguna subvenció de la Unió Europea (UE).

NTB

Més informació

www.gepec.org
www.portsgeneralitat.org
www.portarragona.es

156 POUM D'ALMACELLES



S'aprova inicialment el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) d'Almacelles el 22 de març amb els vots a favor únicament de l'equip de govern. L'Ajuntament i l'equip redactor en destaquen la voluntat de superació de l'estancament socioeconòmic del municipi registrat durant les darreres dècades, per mitjà de l'aprofitament de l'impuls generat per les noves infraestructures previstes que li conferirien una localització estratègica. L'oposició en critica el dimensionament exagerat dels vials i que no se solucioni la desviació del trànsit del nucli urbà. El 19 de setembre l'equip de govern aprova provisionalment el POUM. La Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida en suspèn l'aprovació definitiva el 9 de novembre fins que el text refós hi incorpori les seves recomanacions.

El municipi d'Almacelles es troba situat a l'extrem nord-oest del Segrià, limita amb Aragó, compta amb un relleu pla amb un lleuger pendent cap a la vall de la Clamor d'Almacelles, situada al nord-oest, i l'any 2006 té una població de 6.088 habitants.

El nucli urbà es va fundar a final del segle XVIII a partir d'un projecte de l'arquitecte Josep Mas Dordal i és un dels pocs exponents d'urbanisme barroc a Catalunya. La trama urbana ortogonal, ampliada seguint el model de les illes inicials, s'emmarca en aquest pla, només alterat per tossals com els de Santes Creus i el Vilot, en el darrer dels quals s'ubicant el nucli primigeni de la població, despoblat al segle XVII i ara en runes.

L'arribada del ferrocarril el 1861 i del Canal d'Aragó i Catalunya el 1910 permeteren un desenvolupament econòmic i de població a principi del segle XX que van situar la vila com la més important del Segrià, darrere de Lleida. Després del creixement experimentat durant els anys seixanta i setanta, el nucli va patir un estancament a final de segle XX.

S'espera que la millora de les infraestructures de transport esdevingui un punt d'inflexió en el desenvolupament de la vila i la converteixi en un centre logístic de primer ordre. En aquest sentit cal destacar la proximitat al futur AEROPORT DE LLEIDA (ALGUAIRE) [9], la seva situació dins el triangle format per tres autovies (A-2, i futures AUTOVIA A-14 LLEIDA-VIELHA [13] i A-22), i la proposta de construir una estació intermodal d'ample ibèric lligada a l'aeroport, que faci les funcions de port sec de mercaderies.

El POUM d'Almacelles es va redactar amb la intenció de redefinir les determinacions de l'anterior document d'ordenació, les Normes subsidiàries (de 1982, que delimitaven 113 ha de sòl urbà i 74 ha de sòl urbanitzable), considerades obsoletes en alguns aspectes. En la revisió del planejament actual es va procurar la conjunció dels instruments urbanístics vigents amb el reconeixement de les tendències actuals del territori. El POUM es va redactar amb la previsió que el municipi esdevindrà un espai atractiu per a la localització d'activitats, un cop es posin en funcionament les noves infraestructures abans esmentades.

El document del POUM fou redactat per l'arquitecte Manuel Torres, qui en rebé l'encàrrec a final de 2004, i qui en va lliurar el document el setembre de 2005. L'estudi del caràcter inundable del paratge, datat de l'octubre de 2005, fou redactat per l'enginyer Carlos Estarán i Justribó, mentre que l'estudi mediambiental, redactat per l'enginyera tècnica agrícola Elisabet Purroy Sisó, fou lliurat el novembre de 2005.

Objectius i característiques del POUM

Seguint els objectius de la LLEI 10/2004 D'URBANISME, TEXT REFÓS [2005:95], de 24 de desembre, de foment de les polítiques d'habitatge social, el pla va preveure la barreja de tipus d'edificis i situacions en els nous sectors de desenvolupament urbà, destinats a solucionar el problema de l'habitatge per tal d'encabir-hi els 12.000 habitants (el doble de la població actual) previstos en l'horitzó del 2020. El creixement de població es va condicionar al nou desenvolupament industrial i a la qualitat de vida que vol aconseguir el POUM.

En aquest sentit, es va considerar primordial tornar a dissenyar la perifèria del nucli. Les operacions de creixement han estat supeditades a la continuïtat de la malla històrica, la necessitat d'ampliar la superfície de les illes per adequar-les a l'edificació actual i les necessitats d'enllaç de la malla ortogonal amb les vies de comunicació existents i previstes. La trama ortogonal es preserva com una condició cultural pròpia d'Almacelles perquè facilita la distribució del trànsit.

En el document inicial es delimitaven en sòl urbà cinc polígons d'actuació en illa tancada i dos polígons d'actuació d'edificació aïllada o ciutat jardí. També hi trobem sis sectors de millora urbana, el 59,3 % dels quals es dedicaria a tipologia aïllada. En sòl urbanitzable delimitat (SUD), es van preveure set sectors d'ús residencial, que ocupaven 83,9 ha, el 94 % de les quals amb densitat iguals o superiors als cinquanta habitatges per hectàrea, i es van projectar cinc sectors d'ús industrial que sumaven 160 ha. En sòl urbanitzable no delimitat (SUND) es van preveure cinc sectors amb una superfície de 51,3 ha, on el 65 % de la superfície tenia com a densitat màxima 35 hab./ha. El conjunt de sòl urbanitzable és quatre vegades superior al present en les NNSS.

El POUM projectava 4.422 nous habitatges lliures en el primer sexenni, i 874 en el segon. Seguint el precepte de la Llei d'urbanisme, que estipula un mínim del 20 % d'habitatges protegits, en el primer sexenni estaven previstos 1.399 habitatges públics, i més 222 en el segon.

Parc industrial de suport aeroportuari i construcció d'un gratacels

La iniciativa emblemàtica del nou POUM rau en la previsió d'un parc industrial de suport aeroportuari lligat al futur aeroport d'Alguaire i a les noves infraestructures viàries, a desenvolupar conjuntament per l'Institut Català del Sòl (INCASOL) i l'Ajuntament. El nou polígon industrial, pensat com a centre logístic de mercaderies, ocuparia 120 ha.

Un empresari local va proposar a l'equip de govern la possibilitat de construir un gratacels de trenta-cinc plantes en una zona residencial prevista en el nou POUM, propera a l'encreuament de les grans avingudes i del parc previst. L'alcalde de la localitat, Josep Ibarz, de Convergència i Unió (CiU), va valorar positivament la iniciativa, tot i supeditar-la

al consens veïnal i a la ubicació en un entorn adequat, i va apuntar la possibilitat que el projecte fos de dues torres d'entre vint i vint-i-cinc plantes. L'arquitecte del projecte, Enric Montanya, afirmava que l'edifici, de més de 100 m d'alçada, trencaria amb la monotonia de la retícula urbana d'Almacelles i suposaria un contrapunt al paisatge de la plana de Lleida. Amb tot, aquest projecte no es va incloure finalment en el POUM.

La postura de l'oposició

Les principals reclamacions fetes per l'oposició, encapçalada pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), s'han centrat en la pacificació del trànsit rodat, denunciant el dimensionament exagerat de les grans avingudes projectades i el fet que es miri de connectar-les directament amb l'autovia projectada, en lloc de projectar una ronda que desviï el trànsit del centre. Pel que fa al sòl industrial, el grup donava suport a la creació d'un gran polígon tecnològic lligat al nou aeroport, però es va reclamar el trasllat de la zona industrial més vinculada al poble des del projectat polígon de les Vinyes fins a la sortida sud de la vila. Es va denunciar també la manca d'informació rebuda tant per l'oposició com per part de la ciutadania.

El procés de tramitació

El POUM es va aprovar inicialment el 22 de març de 2006, amb els vots a favor de l'equip de govern format per CiU, Agrupació d'Independents d'Almacelles (AIA) i un regidor d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), mentre que hi votaren en contra el PSC, Iniciativa per Catalunya-Iniciativa per Almacelles (IC-IPA) i un regidor no adscrit. Aquesta confrontació entre govern municipal i oposició va ser constant en tot el procés de tramitació.

Després d'un procés d'al·legacions que es va prorrogar fins al 12 de maig de 2006, es van incorporar bona part dels requeriments, la majoria interposats per propietaris de terrenys afectats i destinats a augmentar la densitat d'habitatges per hectàrea dels diferents sectors d'expansió urbanística, a un nou redactat del POUM que el consistori va aprovar provisionalment el 25 de juliol de 2006, en un ple que va abandonar l'posició abans de la votació del document.

Per adequar-se a l'article 3 del Reglament parcial de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme, que obligava a fer exposició pública del POUM al segon diari de més difusió de la província, es va obrir un segon procés d'exposició pública i, per segon cop, després de resoldre les al·legacions rebudes, el 19 de setembre de 2006, el POUM va rebre aprovació provisional i es va trametre a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida, que el 9 de novembre el va retornar establint com a condició per a la seva aprovació la rebaixa d'entre 44 i 66 ha del sòl d'ús residencial.



Vista a vol d'ocell del nucli d'Almacelles. Font: Ajuntament d'Almacelles

El text refós del POUM es preveu que s'aprovi d'una manera provisional a començament de 2007, i a partir d'aleshores es trametria altre cop a la comissió per a l'aprovació definitiva.

JRMR

Més informació

almacelles.ddl.net/cat/ajunt/poum.html
almacelles.socialistes.org

157 POUM D'ARGENTONA



L'Ajuntament d'Argentona torna a posar en funcionament, després de diversos anys de tramitació, la revisió del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) vigent. Es tracta de respondre a les noves dinàmiques urbanístiques que es registren a les comarques costaneres pròximes a la ciutat de Barcelona i a les futures demandes de la població que s'estableixen a partir de les projeccions estudiades. S'intenta, així, construir les noves eines d'ordenació per al municipi i regular-ne l'estructura existent.

Argentona és un municipi de la comarca del Maresme, molt pròxim a la ciutat de Mataró i a uns 30 km de la ciutat de Barcelona. La seva proximitat a Mataró converteix Argentona en una espècie d'annex a aquesta població costanera. La localitat és a prop de dos espais naturals de gran interès, l'Espai d'Interès Natural (EIN) de la Conreria-Sant Mateu-Cèllecs (o Parc de la Serralada Litoral) i la riera d'Argentona, elements que confereixen un enorme valor ambiental al municipi. A més, la seva localització pròxima a la carretera C-60, que connecta l'autovia A-2 amb l'autopista del Mediterrani A-7 (E-15), n'afavoreix l'accessibilitat i li proporciona bones connexions amb el territori. La superfície del terme municipal és d'uns 25,20 km² i l'any 2006 tenia una població de prop de 10.400 habitants, segons dades del padró.

El Pla general d'ordenació urbana vigent (PGOU), que s'estava revisant el 2006, data de 1987 i fou aprovat per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) el 14 d'octubre d'aquell mateix any, com a fruit d'una altra revisió del Pla general de 1964. La redacció de la revisió del Pla d'ordenació urbana respon a la necessitat de corregir i esmenar el dèficit existent que presenta el planejament vigent davant del gran creixement urbanístic registrat els últims anys en els municipis del Maresme i en concret a Argentona, i es fa per a adequar la legislació a les noves dinàmiques de la zona. D'altra banda, també es considerava important corregir les normes que regeixen l'edificació i les propostes d'intervenció en el teixit urbà i actualitzar les dades demogràfiques amb un horitzó temporal per a l'any 2015-2020 que permetessin establir les previsions d'habitatge i equipament que seran necessàries per afrontar el creixement futur del municipi.

Els tràmits per a la redacció d'aquest nou pla es van iniciar el 1998, i des d'aquell moment han seguit un llarg procés que ha derivat en la presentació final del document del POUM perquè se'n faci l'aprovació inicial en el transcurs de l'any 2006. El pla esmentat va ser redactat per un equip pluridisciplinari, compost per Xavier Llisosella, Montserrat Pamies i Margarita Bertran, arquitectes, al costat d'Isabel Lleonart i Joan Angelet, biòloga i economista, respectivament.

Continguts generals del POUM i objectius bàsics

El POUM, pel que fa a la versió inicial, estava integrat per una sèrie de documents que inclouen la memòria d'informació en la qual s'establien les conclusions del diagnòstic que donaven peu a les noves pautes d'ordenació i que s'haurien de desenvolupar en la memòria d'ordenació. Les normes urbanístiques, els catàlegs de béns a protegir, l'agenda i l'avaluació econòmica i financera, la documentació mediambiental, la memòria social i el catàleg de masies i cases rurals són els altres documents que completen el pla.

La importància de la redacció del nou pla es reflecteix en les condicions de creixement del municipi plasmades en les dades demogràfiques: el municipi va experimentar en l'últim període intercensal (1991-2001) un creixement demogràfic amb una taxa del 2,35%, superior a la mitjana de la comarca i molt superior al conjunt de Catalunya, però amb una lleu tendència a la baixa des de 2001 fins a 2004 (2,19%). No obstant això, va arribar a superar l'any 2004 els 10.400 habitants.

Al document socioeconòmic, el pla presentava l'escenari per al futur del municipi, on s'establien tres hipòtesis de creixement poblacional: la primera, segons el Pla territorial general de Catalunya, la segona, segons el creixement anual mitjà de l'últim decenni i la tercera, segons el creixement més elevat de la mitjana dels últims anys. Aquestes hipòtesis donen com a resultat unes estimacions de creixement que varien de 14.998, la més negativa, a 16.892 habitants la més positiva per a l'any 2020.

Es pretén que la redacció del nou POUM estableixi les bases per a regular aquests creixements a partir de la definició de nous sectors urbanitzables que puguin rebre l'expansió esperada, i que d'aquesta manera es puguin corregir alguns dels aspectes deficitaris presentats per l'actual estructura urbana. A més, també s'hi estableixen les normes per a la protecció del patrimoni i dels espais naturals no urbanitzables. S'intenta, així, redefinir un model d'implantació urbana adequat a les necessitats actuals del municipi i es procura, alhora, la utilització racional del territori i dels recursos existents.

La importància del ferrocarril

Un dels punts de més rellevància en el pla urbà és l'impacte que s'espera de la implantació del nou FERROCARRIL ORBITAL [73] que connectaria Mataró amb Granollers, perquè faria que el municipi d'Argentona s'incorporés directament a la xarxa ferroviària catalana. D'aquesta manera es procuraria que el municipi d'Argentona ingressés en un sistema integrat de transport. Actualment el municipi depèn exclusivament del ferrocarril que serveix a la ciutat de Mataró, com a punt més pròxim d'accés a la xarxa. De tota manera, en el pla es considera que aquesta nova línia ferroviària trigarà diversos anys abans no es concreti, però es creu necessari establir els criteris que s'han de tenir en compte una vegada que això s'esdevingui. De tota manera, es plantegen alternatives com la creació d'un tramvia que connecti directament Mataró i Argentona, el qual disminuiria la distància entre ambdues poblacions i d'aquesta manera facilitaria a Argentona l'accés a la xarxa ferroviària actual.

El pla d'acció ambiental i la importància de la protecció patrimonial

Un dels punts de més interès del pla, que al seu torn és un dels objectius primordials que es busquen, és la protecció dels valors ambientals que té el municipi en tota la seva magnitud, en considerar que els espais naturals, que disposen d'una gran biodiversitat, tenen un enorme valor patrimonial i paisatgístic.

En aquest apartat, s'inclou l'interès per la protecció dels espais agrícoles del territori,

sotmesos a una enorme pressió urbanística alimentada pel mercat immobiliari. Aquesta preocupació ha portat a redactar un pla de protecció ambiental, el qual estarà inclòs dins del POUM, amb l'objectiu de poder regular la protecció del paisatge natural i agrícola a través de les eines aportades per aquesta reglamentació.

Els criteris urbanístics del pla

Pel que fa al sòl urbà i urbanitzable, el pla estableix els criteris per a afrontar els nous creixements del municipi per mitjà de deu plans de millora urbana (PMU) i de nou unitats d'actuació urbanística (UA). El sòl urbanitzable proposat es compon de tres sectors delimitats i d'un sense delimitar. Els sectors delimitats sumen un total de 490.301 m² de nou sòl per a les futures àrees de creixement, dels quals dos seran residencials i un, industrial.

En relació amb les tipologies urbanes i els usos establerts en el municipi, el pla en proposa fer una divisió en dotze zones diferenciades, de les quals nou són residencials i les altres tres, industrials. D'aquesta manera es procura establir un balanç entre les àrees d'alta densitat i les de baixa densitat. De les àrees residencials, quatre són d'alta densitat, quatre de baixa i una de densitat mitjana,mentre que per al cas de les àrees industrials, dos són de baixa densitat i una d'alta densitat.

D'altra banda, per al tractament del sòl no urbanitzable, un dels aspectes de més importància del pla és que s'estableixen quatre tipus de zones que reben tractaments diferents i que es proposen tres plans especials per a la regulació dels elements més importants en aquest tipus de sòl.

L'habitatge protegit

El pla estableix els diferents criteris amb què s'ha d'afrontar el creixement futur del municipi per a l'horitzó 2015-2020. A partir dels resultats de les hipòtesis de creixement es proposa la intervenció de l'ens públic en el desenvolupament residencial futur basat en 289 habitatges en règim de protecció oficial. Aquests es reparteixen entre els diferents PMU i UA proposats, d'un total de 822 nous habitatges que estableix el pla com a nou marc necessari per a satisfer aquest creixement. Aquest nombre no haurà d'absorbir el total d'habitatges requerits en el futur, ja que es considera que hi ha una quantitat important d'habitatges desocupats que poden ajudar a pal·liar part d'aquesta demanda. A més, es té en compte l'existència de nombrosos habitatges en condició de segona residència que podrien convertir-se en primera residència, la qual cosa minimitzaria la necessitat de noves construccions.



Cases del MOPU a Argentona. Foto: Marta Casas

Les grans intervencions urbanes

Més enllà dels números del pla, l'equip redactor estableix tres grans projectes de promoció del creixement de diferents sectors del municipi. Els tres projectes, basats en el comerç com a eina clau, són els següents:

- Un nou centre comercial a l'antiga fàbrica Velcro
- El trasllat del mercat de la plaça de Vendre
- Un nou eix comercial a la zona de Can Doro.

La reordenació de l'activitat comercial apareix com una de les preocupacions centrals i un dels eixos de desenvolupament més important per fer funcionar el POUM. La transformació de les diverses àrees afectades permetrà dinamitzar sectors que necessiten nous impulsos per a millorar les condicions actuals que tenen. Es tracta de promoure el comerç tradicional i aportar noves alternatives a la ciutat, per atreure, així, la gran massa de l'activitat que actualment es desplaça del municipi buscant altres centres urbans.

La tramitació del pla

Tot i haver rebut una intensa participació ciutadana al llarg de tot el procés de desenvolupament del pla, gràcies a l'agenda de participació, les jornades i trobades de la qual van ser intenses i freqüents durant l'any 2006, el POUM ha passat per un procés d'alts i baixos que han retardat els terminis que havien previst els redactors per a la seva aprovació inicial.

Un dels punts més controvertits han estat els habitatges del MOPU (antic Ministeri d'Obres Públiques), que estaven destinats a ser enderrocats i que han suscitat nombroses protestes per part dels habitants actuals. Amb tot, l'Ajuntament va aconseguir arribar a un acord amb els veïns, i els va prometre no fer-ho. D'aquesta manera va aconseguir presentar el pla per a la seva aprovació inicial el 7 de setembre en el ple extraordinari municipal i va assolir l'esmentat objectiu d'exposar-lo per a consulta pública a les dependències municipals des del 12 d'aquell mes fins al 12 de novembre del mateix any. El grup municipal de Convergència i Unió (CiU) va sol·licitar, el 9 de novembre, deixar sense efecte l'aprovació inicial. Per a avalar aquesta demanda, CiU va adduir que no s'havia presentat a informació pública l'avantprojecte del pla, i que això vulnerava les lleis vigents. Tot i l'acord aconseguit amb les cases del MOPU, es van continuar produint noves manifestacions dels veïns, que van obligar l'Ajuntament a ampliar el termini d'al·legacions públiques del pla. Aquesta última mesura va fer que, a mitjan desembre, es decidís començar des de zero la tramitació inicial del POUM, i això va suposar la introducció de canvis substancials fruit de les protestes i de les noves al·legacions que havien presentat els veïns del municipi, amb les quals esperaven aconseguir un acord més generalitzat de la ciutadania i de les forces polítiques per ajornar l'aprovació inicial del pla fins a l'any 2007.

MDD i RCV

Més informació

poumvallromanes.blog.com/2006/12/19
www.argentona.net
www.poum.info/argentona/docs/catbensps.htm

158 POUM DE CASTELLÓ D'EMPÚRIES



El 8 de maig de 2006 s'aprova inicialment el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Castelló d'Empúries amb els vots en contra dels partits de l'oposició. Ja des de l'Avantprojecte del pla presentat el 2005 s'havien aixecat veus en contra de les propostes de creació d'una gran llacuna d'aigua salada i la construcció de més de tres mil dos-cents nous habitatges al municipi. Després de l'aprovació inicial de l'avantprojecte, les mobilitzacions contràries s'intensifiquen per part de diverses agrupacions de veïns, de la plataforma cívica "Salvem l'Empordà" i la "Plataforma de Castellonins en Contra de la Construcció Massiva". La culminació d'aquest procés suposa modificar el nombre i la ubicació dels habitatges previstos, reduir la llacuna d'aigua salada a la meitat, ampliar el període d'exposició pública i, finalment, tornar a aprovar inicialment el POUM.

Antecedents | 2005:164

El terme municipal de Castelló d'Empúries, a la comarca de l'Alt Empordà, presenta una estructura urbana formada per dos nuclis: la Vila comtal i la marina d'Empuriabrava. Ambdós nuclis es troben al marge esquerra del riu Muga i resten separats per la riera de la Muguera i la carretera C-260. El nucli més antic té una estructura molt compacte, un notable interès històric i una gran qualitat urbana i ambiental. Pel que fa a la marina d'Empuriabrava, aquesta fou dissenyada com un lloc de vacances i de segona residència per la qual cosa s'hi troben edificacions fonamentalment aïllades i complementades amb un port esportiu i un aeròdrom. Relacionats amb aquests dos nuclis hi ha diversos assentaments urbans dispersos: els barris del Mas Nou, de Castelló Nou, de Ca l'Anton o del Puigmal, el polígon industrial del Pla o els assentaments industrials situats davant de la carretera a Figueres.

Completen l'estructura territorial de Castelló d'Empúries unes 2.700 ha incloses en el Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà, que representen prop del 66% del terme municipal.

L'elevada qualitat dels espais no urbanitzables del municipi, especialment el Parc Natural dels Aiguamolls i els 7 km de línia de costa, van propiciar el desenvolupament econòmic del municipi amb un pes important del sector turístic. Només el sector de serveis representa prop del 70% de la població ocupada i és el responsable de gairebé el 80% del PIB del municipi.

Informació bàsica del pla anterior

El Pla general d'ordenació urbana (PGOU) vigent de Castelló d'Empúries va ser aprovat en data 26 de gener de 1984. L'adaptació a la Llei 21/1983, de 28 d'octubre, de declaració de paratges naturals d'interès nacional i de reserves integrals zoològiques i botàniques dels aiguamolls de l'Empordà, i la incorporació de les resolucions als recursos d'alçada van donar lloc a l'aprovació de la versió refosa el 30 de juliol de 1987. Posteriorment es va tramitar un expedient de modificació d'usos, concretat en un text refós, aprovat el 28 d'octubre de 1992, que és el vigent actualment. Des de llavors la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va acceptar un total de setze modificacions puntuals del Pla general.

Durant el període de vigència del PGOU el sòl urbà es va incrementar un 8,5% i es van construir gairebé tres-cents nous habitatges. Tanmateix la població va créixer molt més ràpid, passant de 3.039 habitants el 1984 a 10.021 el 2006. Aquest desequilibri habitatge-població va ser conseqüència de la progressiva transformació de la segona residència en habitatge principal.

Justificació per a la revisió

Formalment la revisió suposava l'adaptació del Pla general vigent a la Llei 2/2002 d'urbanisme (LUC), modificada per la Llei 10/2004, i posteriorment al Text refós de la Llei d'urbanisme [2003:93], aprovat pel Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol. Tot i això, també es van evidenciar les necessitats de redimensionar equipaments i dotacions davant la dinàmica urbana de la població i de replantejar alguns projectes d'infraestructures en fase de redacció (desdoblament de la carretera C-260 i variant al pas per Empuriabrava).



Nucli antic de Castelló d'Empúries. Foto: Àlex Tarroja



Platja d'Empuriabrava. Foto: Àlex Tarroja

Descripció i evolució del nou pla

L'any 2005 s'iniciava la revisió del planejament del municipi de Castelló d'Empúries, adjudicada a l'equip Interlands SL, sota la direcció d'Albert de Pablo Ponte i Joan Josep Murgui i Luna. El mateix any es va presentar l'avantprojecte de pla, tot i que no va ser fins al 8 de maig de 2006 que l'Ajuntament en ple va aprovar inicialment el document.

Ja des de l'inici de la presentació de l'Avantprojecte del POUM es va generar un moviment ecologista, polític i veïnal contrari. Els principals punts conflictius eren la previsió de creixement urbanístic, que superava l'establerta al PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [1.20] (PDTE) i la construcció d'una llacuna d'aigua salada que amenaçava la qualitat dels aqüífers del delta dels rius Fluvià i Muga. Davant d'això, l'Ajuntament va encarregar el novembre de 2005 un estudi hidrològic per a avaluar la viabilitat de la llacuna proposada, i va acabar reduint el projecte a la meitat i restringint els trams navegables a uns pocs punts. Quant al creixement urbanístic, va accedir a traslladar la zona edificable del polígon Pla del Sud (àrea d'alt valor agrícola) a la zona del Botxí. Tanmateix, el volum d'habitatges es mantenia i els moviments contraris al planejament van persistir. A les nombroses manifestacions d'oposició de la plataforma cívica Salvem l'Empordà, s'hi va afegir la Plataforma de Castellonins en Contra de la Construcció Massiva, creada arran del rebuig al creixement previst inicialment.

Malgrat tot, el 8 de maig del 2006 es va aprovar inicialment la revisió del POUM amb el suport del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i de Convergència i Unió (CiU), però sense el suport dels partits de l'oposició (Partit Popular –PP– i Esquerra Republicana de Catalunya –ERC–). Aquest pla incloïa les modificacions anteriorment esmentades però preveia la construcció de més habitatges dels previstos a l'avantprojecte, concretament 4.141 –423 en plans de millora urbana i 3.718 en nous sectors urbanitzables–, dels quals 728 eren de protecció oficial. Això havia de permetre arribar als 25.000 habitants. També projectava una zona hotelera al costat del futur llac, equipaments lúdics i esportius nous al voltant de l'aeròdrom d'Empuriabrava, i la reurbanització del sector Delta Muga que concentrava grans edificis de pisos. Els espais verds se situaven als límits de les zones urbanitzades, mentre que la zona industrial es concentrava a l'altra banda de la C-260. Pel que fa al sòl no urbanitzable, el POUM establia zones d'especial protecció, fonamentalment als espais naturals protegits i als sectors agrícoles, i reserves de sòl per sistemes i dotacions públiques.

A partir de l'aprovació inicial del POUM van començar les mobilitzacions dels veïns del Botxí contra la previsió de fer més d'un miler d'habitatges de tres pisos d'altura a una zona que consideraven com d'interès paisatgístic. En poc temps van aconseguir que l'alcalde reduís el creixement en més de vuit-cents habitatges, alhora que se substituïen els pisos per cases unifamiliars. A més, les negociacions amb la resta de plataformes també va permetre reobrir el procés de participació pública, tot allargant tres mesos el termini d'exposició i creant una oficina d'assessorament urbanístic i jurídic per als veïns. Fruit d'aquest procés l'Ajuntament va rebre un total de cent setanta-nou al·legacions. La consideració en el POUM d'algunes d'aquestes al·legacions va donar peu a un document que novament sortí a exposició pública i que va haver de ser aprovat inicialment.

El 3 d'octubre de 2006 s'aprovava definitivament el PDTE (DOGC 47 de 20/10/2006). El PDTE incloïa el municipi dins l'àmbit de la badia de Roses Nord, que era definida com una àrea de creixement moderat. Aquest tipus de creixement suposava fixar les propostes d'extensió urbanística en un màxim del 30% de l'àrea urbana existent. Com ja havia advertit la plataforma Salvem l'Empordà, el creixement urbanístic proposat al POUM de Castelló d'Empúries no s'ajustava a aquesta definició, ja que en l'aprovació inicial del 8 de maig de 2006 superava un 36% la capacitat edificatòria prevista per a tot l'àmbit de la badia de Roses Nord. Aquest nou entrebanc determinava que a final de l'any 2006 el POUM estigués en revisió i pendent d'aprovació inicial, és a dir, tal com havia estat l'any abans.

ATD

Més informació

www.castellodempuries.org

159 POUM DE CERVERA



El 26 de desembre s'aprova inicialment el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Cervera que, seguint l'esperit de la Llei 10/2004 d'urbanisme, text refós (LU), de 24 de desembre, cerca un model de desenvolupament urbà centrat en la possibilitat d'aconseguir una ciutat compacta i complexa tant pel que fa a l'estructura econòmica com la social. Bona part de l'expansió urbana prevista, destinada a cobrir les expectatives de creixement establertes del Pla territorial parcial (PTP) de Ponent, i que suposen duplicar el parc d'habitatges presents i un increment de més de 100 ha de sòl industrial, es concentra al nord del nucli urbà de Cervera, entre l'espai consolidat i l'autovia A-2.

El municipi de Cervera es troba situat a la comarca de la Segarra, de la qual és la capital, i té 9.305 habitants el 2006. El nucli principal, la ciutat de Cervera, s'ubica dalt d'un tossal de més de 500 md'altitud i és punt d'encreuament de dues de les principals vies de comunicació de Catalunya, l'A-2 i C-25 TRANSVERSAL [27], a més d'estar connectada per la línia de FERROCARRIL LLEIDA-MANRESA [2005:79], que la connecta també amb Barcelona. El municipi el formen, a part del nucli principal, cinc nuclis agregats més (Castellnou d'Oluges, Vergós, la Prenyanosa, Malgrat i la Canlosa), que en conjunt tenen poc més de cent habitants. La ciutat té una situació estratègica entre els pols de desenvolupament de Barcelona i Lleida, fet que explica en part la seva estructura productiva, on la indústria hi té, tot i la deslocalització d'algunes empreses, un pes específic important.

El tramat urbanístic de Cervera posa de manifest les diferents etapes de creixement d'una ciutat gairebé mil·lenària. En el centre històric es troben bona part dels edificis històrics i els principals serveis, inclosos els culturals: el Museu Comarcal de Cervera, l'Arxiu Històric, la Biblioteca J. Finestres, l'Auditori municipal, i la sala d'exposicions de l'església de Sant Joan. El centre de la vila exerceix també el paper de centre comercial d'àmbit comarcal.

Condicionats per una orografia molt accidentada, els carrers han anat seguint el serpentejar dels turons i els forts desnivells. L'expansió actual es produeix cap a la zona nord, on s'estan construint nous barris residencials, i on també s'ubica la zona d'expansió industrial.

Precedents

Les Normes subsidiàries (NNSS), que foren aprovades el febrer de 1986, delimitaven 168 ha de sòl urbà i 63,4 de sòl urbanitzable dins un terme municipal de 5.514 ha. Els sectors de desenvolupament urbà previstos en aquestes NNSS no s'havien dut a terme completament, i el document es considerava desfasat i obsolet per tal de dirigir el creixement urbanístic i econòmic futur de la ciutat, davant el canvi social i d'estructura econòmica que havia experimentat el municipi en les dues darreres dècades.

El POUM també deixava obsolet el Pla especial de reforma interior (PERI) del centre històric de 1991, d'altra banda escassament implementat, encara que se'n van assumir els preceptes en el nou planejament.

La redacció de l'Avanç del POUM es va encarregar mitjançant conveni a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) el gener de 2002, i el document fou aprovat pel consistori el 29 de desembre de 2002. Posteriorment l'Ajuntament va aprovar el novembre de 2003 encarregar la realització de treballs previs de diagnosi per a facilitar la redacció del POUM a la mateixa UPC, però el febrer de 2004 el conveni es modificava per incloure els serveis de l'Agència Local d'Ecologia Urbana de Barcelona, i se'n fixava el cost per damunt del 100.000 €. En col·laboració amb el Centre Municipal de Cultura i la historiadora Maria Garganté es va realitzar també un Catàleg de patrimoni municipal, que constava de dues-centes fitxes amb elements arquitectònics, arqueològics i naturals a protegir.

Objectius i característiques del POUM

Seguint els objectius de la LLEI 10/2004 D'URBANISME, TEXT REFÓS (LU) [2005:95], el POUM, que tenia com a objecte l'ordenació urbanística integral del terme municipal de Cervera, es va confegir cercant un model de ciutat sostenible que tenia com a principis d'ordenació la compacitat de la trama urbana, la diversificació i complexitat dels seus usos, l'eficiència funcional del sistema, la competitivitat dels diversos sectors econòmics i la cohesió social dels seus habitants.

L'equip redactor, format per l'arquitecte Joaquim Vivas Vidal, com a coordinador del POUM, per l'arquitecte municipal, Jordi Carner, i per Xavier Solà, dels Serveis Jurídics de l'Associació Catalana de Municipis i Comarques (ACMC), va projectar un model de ciutat compacta en el qual es cercava utilitzar més bé l'espai, reduir les necessitats de mobilitat, obtenir més eficiència en l'ús dels recursos, minimitzar els costos en infraestructures i serveis urbans i estalviar territori. En aquesta ciutat concentrada però complexa es considerava primordial no només la diversitat econòmica, sinó també la social i la paisatgística.

En el POUM, que es va aprovar inicialment al desembre, es delimitaven en sòl urbà vint polígons d'actuació (PAU) que ocupaven una superfície de 81,6 ha, amb un 54% del total dedicat a usos industrials, i amb una diversitat de zones d'ús residencial on es produïa una barreja de tipus d'edificació extensiva i intensiva. Entre les PAU destacava la de l'Aguadana, que transformava per a ús residencial un espai abans industrial de més d'11 ha. També en sòl urbà es van preveure vint-i-set plans de millora urbana (PMU), que ocupaven 27,7 ha, de les quals un 10% estaven dedicades a usos terciaris. En els PMU dels nuclis agregats hi destacava un predomini de tipologia residencial unifamiliar en adossat, davant del predomini de les edificacions plurifamiliars en bloc en el centre urbà, amb densitats d'edificació que oscil·laven entre els cinc i els cent vint-i-dos habitatges per hectàrea. Igualment en sòl urbà es projectaven quatre plans especials urbanístics (PEU), amb una superfície de 2,2 ha.

En sòl urbanitzable delimitat (SUD), es van preveure setze sectors, amb una superfície total de 162,4 ha, de les quals el 55% estaven destinades a usos industrials. La major part d'aquests sectors es concentren en la zona nord del nucli urbà de Cervera, entre la zona consolidada i el



Vista general de Cervera. Foto: Àlex Tarroja

traçat de l'autovia A-2. En la meitat oest d'aquest espai de creixement s'hi concentraven els usos industrials, mentre que en la meitat est s'ubicaven els usos residencials i terciaris. En sòl urbanitzable no delimitat (SUND) es va preveure un sector amb una superfície de 142,8 ha, situat entre els sectors delimitats d'ús residencial i terciari i l'autovia A-2, en previsió de creixements a mitjà termini i per a la ubicació dels nous sistemes derivats d'aquest creixement.

En sòl no urbanitzable es va projectar el PEU de l'Ondara, de 2,6 ha de superfície i que incloia la rehabilitació del Molí del Grau.

El POUM projectava, en el seu document d'Agenda i avaluació econòmica i financera, la programació temporal de les transformacions urbanes a realitzar en els diferents sectors en dos novennis, i quantificava la inversió total a realitzar en 53,5 MEUR, distribuïts en un 56% en el primer novenni i un 44% en el segon. D'aquest volum d'inversió, un 55% correria a càrrec de la Paeria, i el 45% restant correspondria a altres administracions.

El nombre màxim d'habitatges previstos va ser de sis mil a desenvolupar en un horitzó de quinze anys, fet que suposaria doblar el parc immobiliari actual, xifra que dificilment s'espera assolir completament atès que estava supeditada a l'increment de les alçades màximes en zones urbanes ja consolidades, en les quals les noves edificacions comportarien un increment d'habitatges però només en el cas de la substitució dels edificis actuals.

El volum d'habitatges protegits, uns mil vuit-cents, suposava gairebé el 30 de la futura oferta, i s'ajustava a les exigències de la LU en matèria d'habitatge social per a les capitals de comarca. La superfície ocupada pel desenvolupament residencial superava els 680.000 m², i es concentrava principalment en els barris de Sant Francesc i el Portalet, compactant espais centrals de la ciutat, i en els barris dels Ametllers i Mas de Solsona, de nova expansió. Aquesta nova oferta estava pensada per un increment demogràfic que fixaria al voltant dels quinze mil habitants la població del municipi cap al 2026, dada compatible amb les previsions en aquest sentit del PLA TERRITORIAL PARCIAL DE PONENT [129].

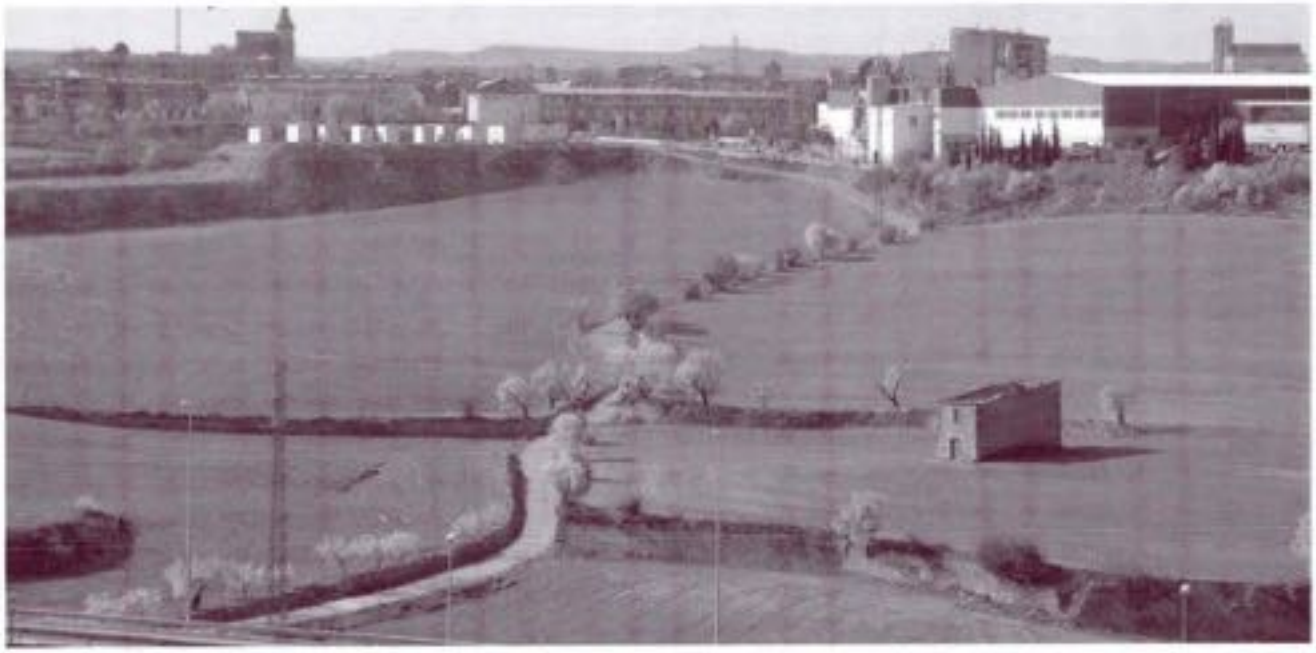
Compactació de la trama urbana i aposta pel creixement industrial

Segons el coordinador del projecte, Joaquim Vivas Vidal, un dels elements més importants del POUM era la conversió en zona residencial de l'espai d'equipaments esportius situat entre les avingudes Guissona i President Macià, al nord de la trama urbana actual, i formada per l'antic poliesportiu, el camp de futbol i les piscines, equipaments considerats obsolets. Es lliurava per a la construcció d'habitatges gairebé 30.000 m² de sòl en un zona que esdevindria central un cop finalitzada l'expansió prevista pel POUM. L'operació preveia també la construcció d'un nou camp de futbol circumdat per una pista d'atletisme, així com d'unes noves piscines descobertes.

Altres projectes de gran importància per a la ciutat eren la reforma de l'antiga N-II per tal d'integrar-la a la trama urbana, atès que abans de la finalització de l'AUTOVIA A-2 [2004:14] aquest eix partia en dos el nucli urbà per la dificultat de travessar-lo. També es considerava cabdal el Pla de millora urbana del nucli antic, així com la previsió d'expansió de l'actual zona industrial en gairebé 100 ha al nord-oest de la ciutat, arribant fins al traçat de l'autovia A-2, esdevenint aquesta una aposta clara per al reforçament del caràcter industrial de la vila.

Programa de participació ciutadana

El programa de participació ciutadana preceptiu segons la LU, previst inicialment per un parell de mesos, va allargar-se durant gairebé un any, després d'obrir-se el procés d'exposició pública de l'Avanprojecte del POUM el 6 de maig de 2005. En aquest temps el consistori va rebre múltiples suggeriments per part dels ciutadans i entitats locals, part dels quals es van recollir en la redacció del nou document. Aquests suggeriments es van poder trametre via registre general de la Paeria, a través de correu electrònic, o directament a l'Oficina Tècnica del Pla que es va organitzar per informar els ciutadans i recollir-ne de primera mà les impressions. El procés es va comple-



Futurs desenvolupaments previstos del POUM. Foto: ACN

tar amb grups de treball amb sectors productius i entitats locals, així com en la difusió de documentació i opinions a través de la premsa local i comarcal.

El projecte de millora del nucli antic de Cervera és seleccionat

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, Joaquim Nadal, va anunciar el 31 de maig de 2006 la relació de projectes aprovats dins la tercera convocatòria del PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [174].

El projecte de millora del nucli antic de Cervera, presentat per la Paeria, va ser seleccionat, juntament amb setze projectes més d'altres ciutats catalanes, d'entre els cinquanta-vuit que es van presentar a la convocatòria. El pressupost del projecte era de 8,7 MEUR, finançat a parts iguals per la Generalitat i l'Ajuntament de Cervera.

L'execució del Pla de barris al nucli antic de Cervera es va preveure per a cinc anys, fins al 2010, i a grans trets comportava la urbanització de l'entorn i la rehabilitació de l'església de Sant Domènec per ubicar-hi el futur Auditori Municipal; la urbanització del carrer i la plaça de Sant Magí; la compra, adequació i rehabilitació de la Casa Moixó; la disposició d'una partida pressupostària per a la rehabilitació de les cobertes, i les façanes de l'àmbit d'actuació aprovat i la urbanització del carrer Estudi Vell.

Funcionaris i càrrecs del consistori són investigats per presumptes irregularitats

El desembre de 2005 va sorgir una polèmica, encara per resoldre, per la publicació d'un editorial per part de la revista *Segarra Actualitat* que acusava el consistori de permetre l'especulació immobiliària, aprofitant la nova ordenació urbanística, en què hi estaven implicats funcionaris i càrrecs de la Paeria. La resposta de l'Ajuntament de Cervera fou una querella per calúmnies que va dur el jutjat de Cervera a demanar que s'identifiqués el presumpte autor de les irregularitats. El resultat de les investigacions va portar el 26 de setembre de 2006 a investigar Joan Roca, secretari municipal, que tenia familiars en diverses empreses immobiliàries que havien comprat terrenys pendents de requalificació a la recerca dels beneficis del seu canvi d'ús. Per indicacions de la Fiscalia de Lleida, el 29 de setembre, el jutge va demanar a Joan Roca, al funcionari municipal del cadastre Antoni Ramon Acís, a l'alcalde, Salvador Bordes, de Convergència i Unió (CiU) i al regidor d'urbanisme, Jaume Niubó, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), que aportessin la documentació necessària per tal d'aclarir els fets. Jaume Niubó va anunciar el 3 d'octubre de 2006 que es faria una auditoria dels procediments urbanístics del consistori des de 1998 i va expressar la voluntat de col·laboració de la Paeria amb la justícia.

El procés de tramitació

Un cop completat el programa de participació ciutadana, el POUM es va aprovar de forma inicial el 28 de desembre de 2006, amb els vots a favor dels quatre regidors de CiU, els dos del PSC, els dos d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), els dos d'Independents de la Segarra (INSE) i el del regidor de Plataforma per Catalunya (PXC), i l'abstenció dels dos regidors del Partit Popular de Catalunya (PPC). Tot seguit es va obrir un període d'informació pública en el qual els ciutadans podien presentar les al·legacions que consideressin oportunes. Durant el 2007 es preveia que es podria dur a terme l'aprovació provisional i posteriorment l'aprovació definitiva del POUM després de passar per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida.

JRMR

Més informació

www.ceverapaeria.com

POUM DE DELTEBRE 160

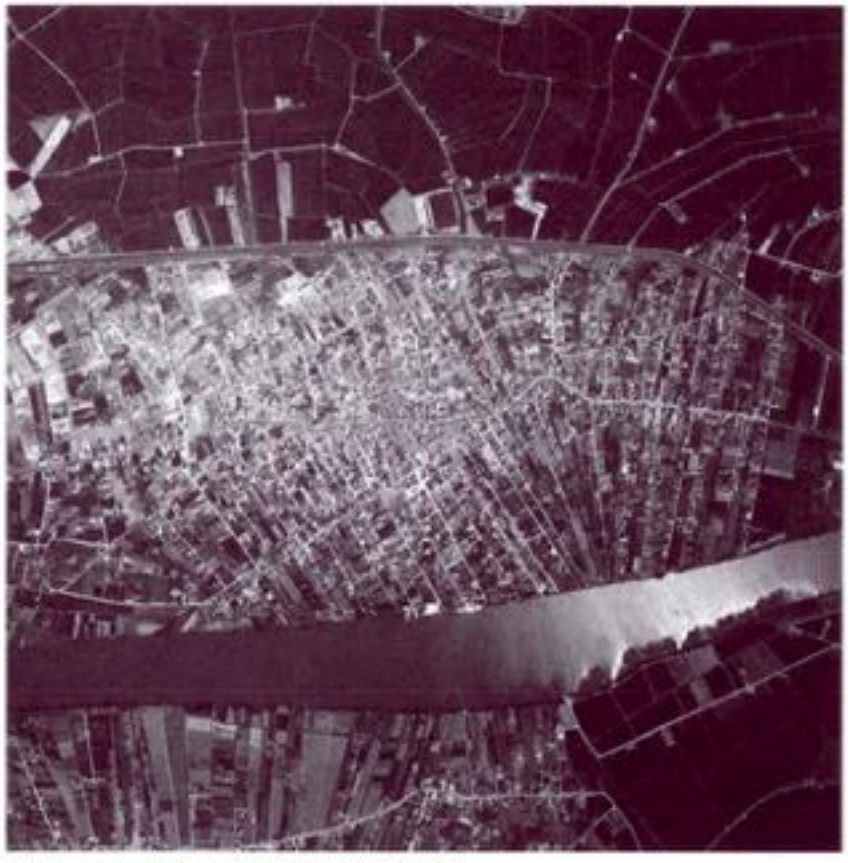


L'Ajuntament de Deltebre està elaborant el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) destinat a ordenar el fort creixement urbanístic experimentat pel municipi en els darrers anys. En el nou planejament es preveu concentrar el desenvolupament urbanístic entre la carretera T-340 i el riu i evitar el desenvolupament d'urbanitzacions a la zona de costa. Alguns dels projectes estratègics previstos són la creació d'un gran espai verd amb camp de golf inclòs, la potenciació del carrer Girona com a centre comercial o la creació d'un front fluvial amb un port esportiu discontinu. A final de 2006 està pendent de ser aprovat el document d'Avantprojecte del POUM.

Deltebre és un municipi de la comarca del Baix Ebre, segregat del de Tortosa el 1977 i situat completament sobre terrenys del delta de l'Ebre, del qual ocupa gairebé la totalitat de la meitat nord. Té un terme municipal de 107,4 km², i la seva població era de 10.811 habitants el 2006. El municipi limita al sud amb el riu Ebre i disposa d'una extensa zona de platges a la zona nord. El seu nucli urbà, que ha unit els antics nuclis de Jesús i Maria i la Cava, és el que es troba més pròxim a la desembocadura de l'Ebre. Separada del nucli principal hi ha la urbanització Riumar, situada vora la platja del mateix nom, molt a prop de la desembocadura de l'Ebre.

Dins del seu terme municipal hi ha tres espais inclosos dins el PARC NATURAL DEL DELTA DE L'EBRE [2004:126]: la punta del Fangar, la llacuna del Canal Vell i el conjunt d'illes i illots en plena desembocadura conegut com el Garxal. També s'hi ubica l'Ecomuseu del Parc Natural del Delta de l'Ebre, inaugurat el 1989 i que té com a funció principal la difusió entre els visitants dels trets naturals i humans que han format l'ecosistema deltaic.

La base de l'economia local la formen el cultiu de l'arròs i l'activitat turística. La construcció a final del segle XIX del canal de l'Ebre fou decisiva per a la implantació dels arrossars com a monocultiu a Deltebre, només interromputs per petits horts familiars.



Ortofotomapa del nucli de Deltebre. Foto: ©Institut Cartogràfic de Catalunya

Precedents

La normativa urbanística vigent el 2006 eren les Normes subsidiàries que es van aprovar el 1995 i que delimitaven 532,8 ha de sòl urbà i 186,83 ha de sòl urbanitzable, en un municipi on les baixes densitats d'edificació (principalment edificacions unifamiliars de planta i pis) coincidien amb un gran consum de territori.

A final d'abril de 2004 va sorgir la proposta de construir una nova urbanització d'un miler de cases unifamiliars adossades i d'un camp de golf en la zona situada entre la urbanització Riumar i el riu Ebre, que incloia la construcció d'un port esportiu, que no va prosperar. La proposta, com la d'altres CAMPS DE GOLF I URBANITZACIONS DEL DELTA DE L'EBRE [2005:24], va motivar un manifest contrari per part del Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC), que demanava una moratòria d'aquest tipus de projectes fins a l'aprovació del nou PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [2005:128].

Tot i les restriccions imposades pel PDUSC al desenvolupament del sectors I i IV de Riumar, l'alcaldessa Imma Joan, de Convergència i Unió (CiU), va afirmar el febrer de 2005 que estava estudiant conjuntament amb la Direcció General d'Urbanisme (DGU) la construcció de set-cents nous habitatges a Riumar.

El mateix dia l'Ajuntament de Deltebre va amenaçar d'anar als jutjats si el Govern català no tenia en compte les seves al·legacions al pla de protecció del litoral. L'alcaldessa Imma Juan afirmava que la protecció de la franja litoral del delta ja s'havia respectat el 1995 amb el Pla director del Delta de l'Ebre, alhora que exposava l'elevat grau de protecció que ja tenia el municipi.

L'Ajuntament de Deltebre va aprovar el setembre de 2005, a l'espera del dictamen definitiu de la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres del Ebre (CTUTE), la requalificació com a ús residencial dels te-



Imatge dels cultius d'arrossars del Delta. Foto: Montserrat Mercadé

rrenys de la cambra arrossera de la Cava, operació que havia de comportar la construcció de tres-cents nous habitatges. El projecte incloïa la cessió a l'Ajuntament per part de la cambra de l'antic molí arrosser, que tenia previst transformar-lo en un equipament cultural emblemàtic.

Característiques del POUM

El 17 de maig de 2006 el consistori aprovava el programa de participació ciutadana del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Deltebre, redactat per Eduard Martínez Aguilar, arquitecte municipal i coordinador del Pla. Aquest programa es va començar a desenvolupar a final de 2006, i va permetre difondre els continguts i objectiu del document d'avantprojecte del POUM que s'estava redactant.

El desembre de 2006 l'Ajuntament de Deltebre ja disposava de la redacció de l'Avantprojecte del POUM, elaborat dins un conveni signat amb l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB) de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), i dut a terme per l'empresa CCRS, fundada per professors del Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori d'aquesta universitat. El director de l'equip redactor era Julian Galindo. Aquest document estava destinat a marcar el creixement del municipi per als pròxims quinze anys. Gervasi Aspa, primer tinent d'alcalde per Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), afirmava que s'havia fet un document d'intencions, i preveia que se'n podria tenir l'aprovació inicial abans de les municipals del maig de 2007.

En l'Avantprojecte es remarcaven les característiques pròpies del sòl urbà a Deltebre, un municipi situat enmig del delta de l'Ebre que ha sofert un creixement desordenat basat en la tipologia d'habitatges unifamiliars aïllats amb hortet, i amb una manca important d'espais col·lectius i de referència. A més, el creixement urbanístic s'hi havia accelerat els darrers anys, ja que l'Ajuntament havia atorgat llicències d'obres per a fer-hi mil dos-cents habitatges nous durant el 2006, davant dels cinc-cents del 2005 i dels tres-cents del 2004. Tot plegat va donar més caràcter d'urgència a l'aprovació del nou POUM.

Amb la intenció de començar a revertir aquesta situació, es proposava de concentrar el creixement urbanístic futur a la zona situada entre el riu i la carretera T-340, que uneix Deltebre amb la urbanització Riumar, a la vegada que es preveia la generació de noves centralitats urbanes com la generació d'un centre comercial al carrer Girona.

Un dels principals projectes del Pla era la planificació d'un gran pulmó verd (anomenat Tascó verd), d'unes 85 ha, entre el carrer Girona i l'avinguda de la Pau, al nord del nucli urbà, on s'havia previst ubicar un camp de golf. Gervasi Aspa defensava la projecció del camp de golf com una obra sostenible, atès que comportaria un estalvi d'aigua de més del 70% respecte als actuals arrossars i horts existents, que en consumirien molta més.

L'Avantprojecte del POUM també inclota la limitació del creixement del port esportiu de Riumar i, per contra, es va proposar la creació d'un port fluvial amb una sèrie discontínua d'un màxim de quinze agrupacions de pantalans flotants, ideats per a adaptar-se a les crescudes del riu i molt fàcils de muntar i desmuntar, situats al llarg dels 7 km de façana fluvial de Deltebre i integrades a aquest relleu, els quals se separarien lleugerament del marge del riu, des d'on serien accessibles mitjançant rampes-pont articulades. El conjunt del front fluvial es va preveure per a un potencial màxim de mil dues-centes embarcacions.

El nou POUM de Deltebre proposava crear també un espai turístic i de serveis a l'entrada del nucli urbà per Jesús i Maria, a la zona del Molí dels Mirons, on es preveia fer un parc lacustre envoltat de zones verdes, i on també es construirien dos edificis singulars, d'ús residencial i de serveis.

Altres propostes incloses en l'Avantprojecte eren la definició del carrer Girona com a eix urbà i comercial, el qual s'enllaçaria amb el nou pont sobre el riu Ebre que es preveia construir, i també la creació d'un equipament lúdic i recreatiu que actués de frontissa entre el passeig fluvial i la via verda a la part est del municipi, en l'espai conegut com el Maset. Igualment, es va preveure la construcció de la plaça de l'Ebre en la confluència del passeig fluvial i el carrer Girona, com a espai lúdic i cívic i de reunió.

El POUM també apostava per no ampliar més les urbanitzacions de Riumar i Nen Perdut, la localització de les quals considerava desafortunada en trobar-se en paratges naturals de gran valor.

Pel que fa al sòl industrial, els redactors de l'Avantprojecte consideraven que hi havia un dèficit de 140.000 m², que per la manca de demanda de solars industrials de gran dimensió es proposava cobrir amb el desenvolupament de parcel·les industrials intercalades entre les d'ús residencial.

L'Avantprojecte del nou POUM no inclota encara una previsió acurada del nombre màxim d'habitatges ni de la superfície de sòl a desenvolupar, i tenia previst de ser aprovat cap a principi de 2007.

JRMR

Més informació

www.deltebre.org/
www.gencat.net/ptop/

POUM DE GRANOLLERS 161



L'aprovació definitiva, per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB), del nou POUM de Granollers a final de setembre de 2006 dóna el tret de sortida a una renovació de diferents aspectes de la ciutat: pla de mobilitat i revisió de la xarxa viària, concentració edificatòria, nous equipaments, revisió dels usos del sòl, etc. que permetran fer un disseny més sostenible de la ciutat. El POUM posa un sostre de setanta mil habitants i preveu la construcció de 4.500 a 5.000 habitatges, dels quals dos mil seran de protecció oficial.

Granollers és la capital de la comarca del Vallès Oriental, situada a la Depressió Prelitoral Catalana, entre les serralades del Litoral i del Prelitorial i travessada per les conques del riu Congost i de la Tordera. La zona nord de la comarca està coronada per la serralada del Montseny, mentre que la zona sud, a la plana vallesana, es condensa la major part de la població, l'activitat econòmica i la xarxa viària que dóna peu a una gran mobilitat en transport públic i privat (autopista, carretera estatal, comarcals i locals, dues línies ferroviàries, l'AVE (en construcció). Juntament amb el Maresme, l'Alt Penedès i el Garraf, constitueix la segona corona metropolitana de Barcelona.

La ciutat de Granollers té una extensió de 14,84 km² i acollia, el 2006, una població de 58.940 habitants amb una densitat de població de 3.963,4 hab./km². Limita amb les poblacions de Lliçà d'Amunt, Lliçà d'Avall, Parets del Vallès, Montmeló, Montornès del Vallès, Vilanova del Vallès i finalment amb les Franqueses del Vallès, Canovelles i la Roca del Vallès, amb les quals forma un continuum urbà. El terme municipal té una forma rectangular que s'estén de nord a sud al llarg del riu Congost.

El sector industrial i, els darrers anys, el sector serveis, s'han convertit en el motor econòmic que vertebra la ciutat i poblacions veïnes, les quals han esdevingut, en certs casos, ciutats dormitori d'un mercat de treball centralitzat a la capital de comarca. Els moviments immigratoris (interiors i exteriors) que es registren a tota la comarca afecten especialment la capital, fins al punt de significar un 30% del creixement de la població.

El nou POUM

El POUM (Pla d'ordenació urbanística municipal) és la revisió i posada al dia del PGOU (Pla general d'ordenació urbana) aprovat el 1984 i amb revisió de programa i text refós l'any 1993. El 20 de març de 2001, el ple de l'Ajuntament va aprovar, per unanimitat, un document de criteris i objectius relatius a la revisió del POUM. L'Avanç del POUM[1] va ser sotmès a la consideració del ple de l'Ajuntament en ple el juliol de 2002 i n'acordà l'exposició pública.

Així, en una primera fase, la Fundació Jaume Bofill va elaborar i distribuir en punts de la ciutat una enquesta amb l'eslògan "Granollers participa! Quina ciutat vols?". Es van recollir 1.884 enquestes de veïns del municipi majors de setze anys. També es van realitzar unes sis-centes enquestes personals. En la segona fase es van dur a terme tallers adreçats a entitats, agents econòmics, socials, tècnics del municipi i es van celebrar tres consells ciutadans.

En data d'11 de gener de 2005 el Ple de l'Ajuntament aprovà inicialment el nou POUM i fou sotmès a informació pública fins al 31 de març. El projecte va rebre més de cinc-centes al·legacions de particulars, entitats i partits polítics, de les quals 116 van ser estimades en la seva totalitat, 276 estimades parcialment i 160 desestimades. Finalment, el ple de l'Ajuntament va aprovar el text refós el 25 de juny de 2006, amb els vots a favor del PSC (Partit dels Socialistes de Catalunya), ERC (Esquerra Republicana de Catalunya) i ICV (Iniciativa per Catalunya-Verds) –a l'equip de govern–, CiU (Convergència i Unió) i l'abstenció del PP (Partit Popular). En data 28 de setembre, se'n va fer efectiva l'aprovació definitiva per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB).

El nou Pla està integrat per diversos documents, que són les memòries (memòria descriptiva i justificativa, memòria informativa, memòria social), les normes urbanístiques, l'informe mediambiental, l'estudi de mobilitat, el catàleg de masies i cases rurals; l'agenda i estudi econòmic, dades i fitxes, plànols i cartografia.

Objectius del POUM

El text revisat es va elaborar d'acord amb el nou marc legal vigent en termes d'urbanisme (Decret legislatiu 1/2005 de 26 de juliol, text refós de la Llei d'urbanisme [2005:95]) i patrimoni cultural (Llei 9/2003, de patrimoni cultural català). El PGOU anterior havia esdevingut un text obsolet després de setze anys de vigència, a través del qual ja no era possible donar resposta a la necessitat de creixement i d'ordenació del territori d'una manera sostenible ni de vehicular determinades figures del planejament.

Els principals objectius incideixen especialment en la classificació del sòl intentant mantenir el sòl no urbanitzable com a tal i fent les mínimes reclassificacions del sòl no urbanitzable; en el sistema viari, es pretén completar la xarxa viària d'accés al nucli urbà, revisar la funció de la ronda Sud, fer millores en les connexions transversals amb tres nous ponts damunt el Congost i ampliar les places d'aparcament, especialment en les estacions de tren; en el sistema ferroviari, potenciar la línia Nord amb el desdoblament de les vies, i cobrir les vies de la línia de França al seu pas pel nucli; consolidar els marges del riu Congost, i revisar la qualificació del sòl al nucli urbà per evitar la congestió urbana i la densificació.

L'execució del POUM es preveu en dues etapes de sis anys cadascuna, amb la intervenció de diversos agents, com són l'Ajuntament, la Generalitat i Renfe.

Des del punt de vista demogràfic, la ciutat ha experimentat un creixement irregular dels anys vuitanta ençà. El 2001 el total de la població arribava als 54.858 habitants. Cinc anys més tard la xifra s'elevava a 58.940 habitants. Les previsions són d'arribar a un sostre de setanta mil habitants entre setze i vint anys. El POUM calcula que les necessitats de nous habitatges per a donar cobertura a tota la població fins al 2021 estarà entre 4.500 i

5.000 habitants (aproximadament uns 2.500 en sòl urbà i uns altres 2.500 en sòl urbanitzable), dels quals dos mil seran habitatge de protecció pública, és a dir, més d'una tercera part. El sostre total que es preveu per al 2016 és de vint-i-cinc mil unitats.

Pel que fa a la consideració del sòl, el Pla és bàsicament una revisió del sòl urbà que treballa en termes de contenció, ja que Granollers és una ciutat amb possibilitats d'expansió limitades. Pel que fa a les previsions d'ocupació del sòl, segons els règim jurídic d'aquest, són les que mostra la taula següent:

SÒL URBÀ	
residencial	367,07 ha
industrial	325,01 ha
SÒL URBANITZABLE	
residencial	73,37 ha
industrial	75,54 ha
SÒL NO URBANITZABLE	643,65 ha
TOTAL	1.484 ha

El sòl urbà es pretén desenvolupar mitjançant polígons d'actuació urbanística, determinant la zonificació amb tots els paràmetres necessaris i fent plans especials urbanístics per a la millora de qüestions concretes.

El sòl urbanitzable d'ús industrial ja està pràcticament tot tramitat, i es concentra en un gran polígon que ressegueix el marge dret del riu, enllaçant amb altres zones industrials de termes municipals limítrofs.

El sòl no urbanitzable es pretén mantenir com a tal, i dur-hi a terme la protecció dels processos de parcel·lació, preservant-ne i millorant-ne les explotacions agràries i forestals, establint-hi el règim d'usos que s'hi pot desenvolupar, regulant-hi les activitats o equipaments d'interès públic que hi puguin tenir cabuda i afavorint la connectivitat ecològica.

El terme municipal gaudeix d'un entorn agrícola limitat però de força qualitat. Per aquest motiu, es duran a terme mesures especials de protecció de l'àrea de Palou on anteriorment s'havia iniciat un pla especial en sòl no urbanitzable que va ser interromput en no adaptar-se la nova llei d'urbanisme. S'expressa la voluntat que es mantingui com a zona d'ús agrícola el territori al sud del terme municipal; la serra de Llevant, amb una bona qualitat ambiental (sector de la Bòbila, de la Fontverda, parc damunt el turó de la torre Pinós); la zona de l'Ecopark, territori proper i envoltant del Circuit de Catalunya, i espais lliures al llarg de la riera, les carenes o fins i tot dins del nucli urbà.

En la reserva de sòl per a equipaments es va preveure la recuperació de l'antiga fàbrica Roca Umbert, dins del nucli, per a usos culturals i artístics; l'ampliació del cementiri (al turó de la torre Pinós); un nou CEIP i un centre cívic al nord de la ciutat; un nou camp de futbol i el nou Palau de Justícia, de 18.000 m², al sector de la Bòbila, que permetrà unificar les diferents dependències en un sol edifici.

Entre les accions urbanístiques previstes, destaca especialment el soterrament de les vies del tren al seu pas per Granollers, que permetran la construcció de nou-cents habitatges (el 30% de protecció oficial), i destinar 39.600 m² a zones verdes i espais lliures, obra que serà costejada pel Ministeri de Foment (MIFO) i l'Ajuntament. També es preveu la millora del barri del Congost i de la zona de Ponent, amb el desenvolupament de tres nous polígons.

A mitjan any, l'Ajuntament va rebre una subvenció de la Generalitat a través del Programa de barris i àrees urbanes d'atenció especial [174], també conegut com a Llei de barris, a fi de dur-hi a terme cinquanta-sis actuacions de millora.

També significarà una gran millora la inversió en el sistema viari, com és el cas de la carretera al Masnou, que ha suposat l'acord entre diverses administracions i les prolongacions de diversos trams de carrers, un projecte ambiciós que pretén reforçar la capitalitat de comarca de la ciutat.

NTB

Més informació

www.granollers.cat

1. L'equip redactor del POUM estava integrat pels arquitectes Maria Gispert (directora), Salvador Matas, Joan Antoni Páez, Olga Roca, Glòria Viladrich i Ivan Alvaro; l'advocada de l'Ajuntament de Granollers Maria Àngels Badia; el delineant de l'Ajuntament de Granollers Miquel Pujol. També es va poder disposar d'un grup de col·laboradors i consultors externs: Carme Trilla (economista); A. Blanes, R. Vergés, J. López, Àngel Gonzalo (geògraf), Jordi Sánchez Picanyol (director de la Fundació Jaume Bofill), Francesc Figueres, MP Bata per a l'informe ambiental, Josep Maria Llop (arquitecte) i Joan Trullén (economista).

POUM DE LES BORGES DEL CAMP 162



El 21 de juliol s'aprova inicialment el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de les Borges del Camp, després d'un programa de participació ciutadana mitjançant el qual es vol implicar el veïns en el nou planejament, dut a terme des d'octubre de 2005. Les previsions de creixement residencial, amb gairebé dos mil habitatges nous, i d'un polígon industrial de 25 ha, hereu d'un projecte desestimat per l'Institut Català del Sòl (INCASOL) davant l'oposició veïnal encapçalada per la Plataforma el Freixe, motiven al·legacions per part del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), la mateixa Plataforma i l'Ajuntament de Riudoms.

Les Borges del Camp és una vila de la comarca del Baix Camp, situada a l'extrem occidental del Camp de Tarragona, al peu dels contraforts de la Serra de la Mussara i les muntanyes de Prades. Té un terme municipal petit, de poc més de 8 km², i la població era de 1.914 habitants el 2006. El municipi és regat per la riera d'Alforja i per diversos barrancs que li són subsidiaris. Atès el dèficit hídric, i per aprofitar l'aigua del subsòl, s'han construït diverses mines, pous i fonts, que es troben distribuïdes pel terme.

La vila es troba molt ben comunicada per ferrocarril (línia Barcelona-Saragossa-Madrid) i carretera, i l'N-420 (futura AUTOVIA A-68 [16]) en travessa el terme. La carretera C-242 també forma part de la xarxa viària de comunicació pròxima a aquesta vila.

L'economia de les Borges s'havia sostingut històricament en l'agricultura, si bé actualment molta part de la població activa ha passat a dedicar-se als sectors secundari i terciari, activitat que, trobant-se dins l'àmbit d'influència de Reus, desenvolupen majoritàriament en aquesta ciutat.

Malgrat aquesta regressió de l'activitat agrària, les terres cultivades ocupen aproximadament un 70% de la superfície total del terme, dividides gairebé meitat i meitat en secà i regadiu. La producció d'oli es troba sota la Denominació d'Origen (DO) Siurana i la d'avellanes sota la DO Avellana de Reus.

Actualment, i amb les vint-i-nou empreses instal·lades en els dos polígons industrials desenvolupats fins a la data, s'ha mantingut part de la població treballadora dins el municipi.

Precedents

El planejament urbanístic vigent a les Borges del Camp eren les Normes subsidiàries (NNSS) aprovades per la Comissió d'Urbanisme de Tarragona amb data 31 de maig de 1992 i les catorze modificacions puntuals aprovades posteriorment. Les Normes subsidiàries delimitaven per al municipi de les Borges del Camp 47,5 ha de sòl urbà i 18 ha de sòl urbanitzable.

L'Ajuntament de les Borges del Camp considerava que el temps transcorregut i el canvi en la normativa urbanística de Catalunya feien necessària una revisió global d'aquest planejament general, que d'acord amb la LLEI 10/2004 D'URBANISME, TEXT REFÓS [2005:95] (LU), s'havia de desenvolupar mitjançant un POUM.

Amb aquesta finalitat, el 15 de juliol de 2004 l'Ajuntament va iniciar el procés de formulació del POUM, va aprovar el programa de participació ciutadana, i va iniciar l'expedient per a contractar la realització dels treballs. El 3 de febrer de 2005 es va acordar la contractació de l'equip dirigit per l'arquitecte Antoni Pitxol i Cort per a la redacció del document i del Gabinet Ceres com a responsable del programa de participació ciutadana.

L'Ajuntament de les Borges del Camp va rebre l'agost de 2005 8.000 € del Departament de Relacions Institucionals i Participació de la Generalitat per al foment de la participació ciutadana en la redacció del POUM, procés que l'Ajuntament inicià el 18 d'octubre del mateix any, amb la finalitat d'establir un estudi preliminar per tal d'elaborar el nou planejament urbanístic de la localitat. El programa de participació ciutadana constava d'una consulta ciutadana telefònica realitzada aleatòriament, un fòrum de presentació de l'avanç del POUM obert a tothom i uns tallers de debat als quals els ciutadans es podien apuntar presentant una butlleta d'inscripció abans del 4 de novembre de 2005.

A final de novembre de 2005 es desestimava per part de l'INCASOL la construcció d'un polígon industrial que tenia previst en el PLA URBANÍSTIC DEL POLÍGON INDUSTRIAL EL FREIXE [2005:149], a desenvolupar en consorci amb els Ajuntaments de Riudoms i les Borges del Camp, a cavall d'ambdós termes municipals. L'oposició ciutadana a aquest projecte, organitzada en la Plataforma el Freixe en defensa de la terra i per una gestió acurada del territori, va presentar a la Generalitat tres mil firmes en contra del projecte, a més d'un escrit d'al·legacions, pressió que fou fonamental per a la retirada de la iniciativa.

Característiques del POUM

Les previsions del consistori a través del nou POUM eren que les Borges del Camp doblaria el nombre d'habitants, situant un llindar futur de població en quatre mil o quatre mil cinc-cents habitants en un horitzó de trenta anys, període de vigència estimat del document en tràmit. El nou Pla tenia com a elements més importants la previsió de 17.000 m² per a la construcció d'un pavelló i una escola nova, i 25 ha de sòl industrial.

En sòl urbà consolidat es van establir dos polígons d'actuació urbanística (PAU), amb una superfície de 16,2 ha, un pla especial urbanístic (PEU) de 3,2 ha i un sector de 4,9 ha sense figura de desenvolupament, tots ells destinats bàsicament a sistemes (obertura de vials, zones verdes i equipaments).

En sòl urbà no consolidat es van delimitar deu sectors a desenvolupar mitjançant plans de millora urbana (PMU), que ocupaven 15,9 ha, alguns dels quals permetien un desenvolupament residencial, bàsicament en format de filera i amb una alçada de planta i pis. També s'hi van delimitar sis sectors a desenvolupar mitjançant PAU, amb l'objectiu bàsic d'ordenació dels respectius àmbits, encara que el més gran, de 6 ha, estava destinat a l'ampliació de la zona industrial adjacent.

En sòl urbanitzable delimitat es van establir quatre sectors residencials i un d'industrial, aquest darrer de 21,7 ha, ubicat en els terrenys del desestimat polígon el Freixe. Els quatre sectors residencials, a desenvolupar

mitjançant plans parcials urbanístics (PPU), ocupaven una extensió de 41,4 ha, i, amb una edificabilitat màxima de 30 habitatges/hectàrea, fet que suposava un màxim de 1.239 habitatges construïts, incorporaven tres tipologies d'edificació residencial. En tipologia de bloc de planta baixa i tres plantes pis s'ocupaven 7.650 m², la qual cosa suposava entre 56 i 68 habitatges. En tipologia de filera de planta i pis i 200 m², es destinaven 36.600 m², la qual cosa donava per a 183 habitatges. En tipologia aïllada, d'entre 200 i 400 m², es dedicaven 46.800 m², que podien suposar de 127 a 226 habitatges. En aquests sectors també es delimitaven 3.500 m² per a equipaments i 14.575 m² en planta baixa per a usos comercials.

Es va reservar un 20% del sòl urbanitzable d'aquests sectors per a la construcció d'habitatges de protecció pública, sempre en tipologia de bloc de planta baixa més tres plantes pis, amb uns intervals de superfície útil d'entre 60 a 90 m², la qual cosa suposava gairebé 40.000 m² reservats, amb un mínim de 372 habitatges protegits i un màxim de 558.

Tot i que encara hi ha pendents de desenvolupar sectors previstos en les anteriors Normes subsidiàries, es produeix un increment significatiu, del 350%, en el volum de sòl urbanitzable programat respecte de l'anterior figura de planejament.

Aprovació inicial i exposició pública

El 21 de juliol de 2006, el ple de l'Ajuntament de les Borges del Camp va aprovar de manera inicial el POUM, amb els vots a favor de l'equip de govern format per Convergència i Unió (CiU) i el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), i els vots en contra d'ERC, i es va obrir un període d'informació pública d'un mes de durada, que fou ampliat posteriorment el 17 d'agost deixant com a data final de presentació d'al·legacions el 23 d'octubre de 2006.

Paral·lelament, el consistori de les Borges del Camp va licitar les obres d'urbanització PPU residencial número 1, establert per les anteriors Normes subsidiàries i destinat, a més del creixement residencial, a l'ampliació del Centre d'Assistència Primària (CAP) i a la construcció d'una nova llar d'infants, per fer front a uns serveis que eren ja insuficients per a cobrir la demanda ciutadana.

La Plataforma el Freixe i el grup municipal d'ERC presenten al·legacions

El nou polígon industrial que preveia el POUM a la zona del Freixe va reactivar les activitat de la Plataforma el Freixe, mesos després de la retirada del projecte original. La Plataforma va presentar el 26 d'agost, el mateix dia que l'Ajuntament de les Borges del Camp publicava al *Butlletí Oficial de la Província* (BOP) de Tarragona l'ampliació del període d'informació pública posterior a l'aprovació inicial del POUM, un escrit d'al·legacions fonamentat en cinc punts: l'obstaculització dels drets d'informació dels ciutadans, l'intent de reedició del polígon industrial en el paratge el Freixe desestimat el 2005, el menyspreu de la voluntat ciutadana expressada en el programa de participació ciutadana, la manca d'adequació als criteris de sostenibilitat, planificació, consum de sòl i afectació d'aqüífers i l'incompliment de la legislació vigent.

El portaveu del grup municipal d'ERC de les Borges del Camp, Xavier Llauradó va posar de manifest també a final d'agost de 2006 la intenció de presentar al·legacions contra disset articles del POUM, argumentant que es preveia un creixement urbanístic excessiu i que no anava acompanyat d'una dotació de serveis adequada al volum de població que això comportaria. Els 1.802 habitatges nous previstos en el POUM i els 157 derivats del planejament vigent en curs suposaven segons les dades dels republicans un increment de població futur per gairebé cinc mil habitants, fet que deixaria obsolets equipaments com la futura depuradora de les Borges prevista per a 2.875 habitants l'any 2010.

Xavier Llauradó també va criticar la manca de recursos econòmics destinats a la redacció del POUM, i s'afirmava que això havia comportat carències en el document, com la manca de cartografia adequada i el fet que no es va redactar el document d'Avaluació econòmica i financera del Pla.

L'oposició al POUM va arribar fins al punt que l'11 de setembre de 2006 es van repartir a les Borges del Camp volants amb una carta anònima que criticava la gestió de l'alcalde i president del Consell Comarcal del Baix Camp, Robert Ortiga, en el procés de tramitació del POUM, afirmant que intentava esgotar el sòl municipal apte amb un creixement residencial i industrial desmesurat. La missiva també relacionava els interessos particulars de l'alcalde, constructor de professió, amb aquest desenvolupament de sòl excessiu, a més de criticar la manca de seguiment de les recomanacions sorgides del programa de participació ciutadana.

El ple de l'Ajuntament de Riudoms també va aprovar el 21 de setembre la presentació d'al·legacions contra el POUM de les Borges del Camp, destinades a prevenir la instal·lació d'indústries pesades al polígon previst en el Pla, atès que no s'hi definien els tipus d'indústria permesos.

Tramitació

Un cop esgotat el procés d'informació pública el 23 d'octubre, el consistori estava analitzant a final de 2006 les al·legacions presentades i preparava una nova redacció del document on s'incorporaven els canvis considerats oportuns, abans de trametre durant el 2007 el text resultant a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona per fer-ne l'aprovació provisional.

JRMR

Més informació

www.borges.altanet.org/ajtms/borges
www.elfreixe.org/

POUM MONT-ROIG DEL CAMP 163



A final de novembre la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) dóna el vistiplau al POUM de Mont-roig del Camp dos anys després d'iniciar-se el procés de revisió. El Pla es proposa reduir els creixements demogràfic i residencial previstos en el planejament vigent i aposta per la preservació de més de cinc quilòmetres de costa. També regula les activitats dels càmpings existents, millora els accessos al nucli històric i la dotació de serveis a la zona de Miami platja i fomenta el desenvolupament econòmic a partir de la promoció dels sectors de la indústria i, sobretot, del turisme.

Mont-roig del Camp és un municipi costaner del Baix Camp situat entre el riu de Llastres, les serres de Colldejou i Llaberia, la riera de Riudecanyes i el mar Mediterrani. Amb 63,3 km², és un dels municipis més grans de la comarca i també un dels que disposa d'una façana marítima més extensa, amb prop de 12 km de costa.

Els dos nuclis urbans, Mont-roig i Miami Platja, es localitzen al nord i al sud de l'eix format per l'AP-7 i la línia de ferrocarril entre Tarragona i València, que travessa el municipi en sentit NE-SO. Mont-roig és el nucli més antic i forma un teixit urbà dens i relativament compacte. El nucli de Miami Platja es localitza a l'extrem més septentrional del terme municipal i el formen diverses urbanitzacions situades al llarg de la costa. Aquest àmbit concentra el gruix principal de la població del municipi. Es tracta d'una àrea de baixa densitat urbana, on predominen les segones residències i els usos associats al turisme. S'hi palesen les mancances urbanístiques pròpies d'aquest tipus d'àmbits: mancances en serveis i equipaments, distribució desordenada dels creixements i ocupació de la primera línia de la costa. A més, hi ha vuit càmpings, tots ells situats propers al front litoral.

Es redacta i tramita el nou planejament municipal

A final de 2006, Mont-roig tenia 9.456 habitants i el planejament vigent al municipi era el Pla general d'ordenació urbana (PGOU), aprovat l'any 1986. En el marc d'aquest pla, el municipi havia experimentat un creixement urbà molt important i podia encara continuar aquest creixement fins a atènyer unes dimensions que l'equip de govern en funcions l'any 2004 considerava excessives. Aquest fet, juntament amb la manca de concreció per raons d'escala i les disfuncions de la normativa del pla esmentat van motivar que a mitjan juliol d'aquell any s'iniciessin els treballs per a la redacció del nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). Amb aquest, es volia reduir el nombre previst d'habitatges a construir i cercar per a la nova producció residencial una ubicació amb la qual es minimitzés l'impacte sobre el paisatge costaner. En aquest sentit, calia adaptar el planejament al nou context del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [2005:128]. D'altra banda, també era necessari dotar el municipi d'una eina que respongués activament a les millores de les infraestructures de comunicació[1] i resolgués la dotació de serveis –especialment a la zona de Miami– i l'accessibilitat al nucli de Mont-roig.

Comparació dels diferents règims del sòl PGOU-POUM

	PGOU 1986	POUM 2006	Dif. 1986-2006
Sòl urbà (ha)	103,47	686,41	582,94
Sòl urbanitzable (ha)	1.203,13	488,06	-715,07
Sòl destinat a sistemes (espais verd, viari, ferroviari) (ha)	289,75	547,14	257,39
Sòl urbanitzable no delimitat (ha)	169,76	120,45	-49,31
Sòl no urbanitzable (ha)	4.602,89	4.526,94	-75,95

Font: Ajuntament de Mont-roig. El nou POUM redueix considerablement les previsions de creixement (sòl urbanitzable). La diferència en l'extensió de sòl urbà (582 ha) dóna una idea del creixement urbà del municipi en els darrers vint anys. D'altra banda, es palesa també un important increment de la superfície destinada a sistemes.

La redacció del nou POUM es va encarregar a un equip coordinat per l'arquitecte Estanislau Roca, que va començar a treballar-hi a final de juliol de 2004. El POUM es va aprovar inicialment el 12 de febrer de 2006. Durant el període d'informació pública posterior, es van recollir un total de cent nou al·legacions, que no van suposar canvis substancials en el contingut del POUM. El 12 de juny l'Ajuntament de Mont-roig el va aprovar de manera provisional amb els vots favorables de l'equip de govern –Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Convergència i Unió (CiU) i els Verds i Més (EVi+)– i de la regidora del Partit Popular, i el vot en contra de l'oposició –Miami per Independent (MpI) i el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC)–. El 30 de novembre, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) va donar el vistiplau al Pla però en va condicionar l'aprovació definitiva a la presentació d'un text refós que incorporés algunes esmenes, motiu pel qual, a final d'any, el POUM encara no havia estat aprovat definitivament.

El POUM protegeix el litoral i limita el creixement urbanístic

Amb el nou POUM, es van desclassificar tres quilòmetres de costa, que van deixar de ser sòl urbanitzable. D'aquesta manera s'assumien –i, de fet, se superaven– les directrius del PDUSC.[2] Així, Mont-roig va passar a tenir més de cinc quilòmetres de costa protegida –prop de la meitat del seu litoral– amb la qual cosa es va convertir en el municipi amb més litoral protegit de tot el país.

Per als càmpings, la major part dels quals es localitzaven en sòl costaner i no urbanitzable, el POUM va establir la necessitat de redactar un pla especial per poder continuar desenvolupant la seva activitat de manera legal. Amb aquesta adaptació a la llei, l'Ajuntament esperava poder fer efectiu el projecte de recuperació del camí de Sanitat, un vial que antigament recorria tota la costa i que es volia reconvertir en passeig marítim.

Pel que fa al creixement demogràfic el POUM preveia, en un horitzó de vint anys, un increment de població de més de quinze mil habitants. Tenint en compte

aquestes previsions i la forta presència d'habitants estacionals del municipi,[3] s'establia un sostre màxim de construcció de vint mil nous habitatges, una quantitat que reduïa a la meitat els quaranta mil previstos pel PGOU. D'aquests, es preveia que 1.744 fossin protegits i 504 concertats,[4] pensats per tal que fossin accessibles a joves i a gent amb menys poder adquisitiu.

El nucli de Mont-roig creix i millora la seva accessibilitat

Els principals creixements de Mont-roig es plantejaven en sentit nord, en paral·lel al barranc de Vilanova, i en sentit nord-est, en una àrea on es compaginaria l'ús industrial (preferentment tecnològic o d'R+D) amb el residencial. Aquests creixements es proposaven en continuïtat amb l'eixample urbà existent i la major part dels habitatges previstos eren plurifamiliars, si bé als marges urbans es proposaven creixements residencials de baixa densitat per tal de permetre una transició gradual de l'àmbit urbà cap al rural.

El POUM també apostava per millorar els accessos a Mont-roig mitjançant la construcció d'una nova ronda per ponent que facilitaria l'accés a la part alta del poble, i d'una altra per llevant, que facilitaria l'accés a l'aparcament de la Murada. També es proposava la construcció de dos nous vials d'accés al nucli antic. Amb aquestes operacions, s'esperava alliberar del trànsit rodat bona part del centre històric, en el qual, el POUM proposava potenciar els valors patrimonials.

També es va intervenir en matèria d'espais verds, qualificant com a tal –verd privat– bona part dels horts associats a edificacions existents i proposant la creació de tres parcs centrals situats en posicions estratègiques com ara el cim de les Creus,[5] que fins aleshores estava classificat com a sòl urbanitzable.

Consolidació de la conurbació de Miami Platja

El nou POUM concentrava el gruix principal del creixement urbanístic al nucli de Miami Platja. Aquest creixement es plantejava com una reformulació de la conurbació a partir de quatre grans eixos: les millores en la vialitat, la constitució d'una nova centralitat, el canvi del model residencial i la implantació de nous serveis i equipaments.

En el primer cas, el POUM proposava la transformació de les grans vies existents, apostant, d'una banda, per la conversió a bulevard arbrat de l'N-340 (un cop entrés en funcionament l'autovia A7) i, de l'altra, promovent la creació d'un centre urbà entre l'avinguda de Madrid i l'avinguda Príncep d'Espanya, on es facilitaria una barreja d'usos terciaris, comercials, administratius, hotelers, de lleure i residencials. El POUM també volia impulsar l'adequació i extensió de la xarxa de carrers i avingudes per aconseguir que el desenvolupament urbanístic de les àrees no consolidades es produís amb una relació de continuïtat amb la malla existent; així mateix, preveia la possible incorporació de l'espai de la línia de ferrocarril a l'espai viari o com a via verda, una vegada construït el FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANI [71].

El creixement residencial es concentrava principalment al sector nord de la conurbació, tendint a omplir l'espai romanent entre el teixit urbà existent i el traçat de la futura A7. En aquesta zona, el POUM proposava un creixement basat en tipologies edificatòries plurifamiliars amb altures de planta baixa i dos o màxim tres pisos. Amb la ubicació dels creixements en aquest sector es permetia preservar el front litoral i es relocalitzava el dret a construir existent en algunes cales, de manera que els solars edificables encara vacants passaven a ser inclosos dins el sistema d'espais lliures de parcs i jardins.

La concentració del creixement residencial en aquesta zona evitava, a més, nous creixements dispersos i generava unes densitats adequades que justificaven l'emplaçament, en continuïtat amb la zona, d'alguns dels principals equipaments previstos. Així, es proposava la creació d'un gran parc al nord de la nova zona residencial i de diferents equipaments educatius.[6] També s'incrementava notablement la zona verda del límit sud de la conurbació i la superfície dels equipaments municipals en aquesta zona.

Nou impuls a la indústria i l'hostaleria per a dinamitzar l'economia local

L'augment del sòl industrial es concretava en la creació d'un gran parc industrial i de serveis en els sectors de les Sorts i dels Comellarets, situats al nord de l'AP-7. Aquest sector, que volia aprofitar la bona accessibilitat tant a l'autopista com a la futura autovia A7, es preveia que podria generar uns quatre mil llocs de treball. També a prop d'aquesta zona es preveia la construcció d'una depuradora. D'altra banda, a l'oest de Miami es planejava un nou sector per a acollir els tallers i petites indústries existents en aquest nucli i una altra activitat econòmica de nova implantació.

El POUM apostava per potenciar el turisme lligat a la natura, el paisatge i la cultura. En aquest sentit, s'emmarcaven les actuacions de regulació dels càmpings, la construcció del nou Càmping de les Arts[7] i l'impuls de l'activitat hotelera amb la construcció de dos nous hotels de la màxima categoria.

Finalment, es proposava la creació d'un subàmbit de serveis a llevant a l'A7, amb un parc firal que havia d'acollir un ventall ampli d'activitats culturals, d'exposició i venda a l'aire lliure, alhora que serviria per a ajudar a cohesionar Miami amb les urbanitzacions situades a la part septentrional de l'eix.

MSM-X3EA

Més informació

www.mont-roig.oasi.org/
www.gencat.net/diari/4869/07089011.htm
www.centremiro.com/

1 Es fa referència tant al nou corredor ferroviari del Mediterrani, que es preveia que tindria una estació a l'Hospitalet de l'Infant i una a Cambrils, com a la nova autovia A7, la qual havia de tenir dues sortides a Mont-roig del Camp, una a la carretera T-323 i l'altra a l'avinguda del Dr. Gil Vernet, a Miami Platja.

2 El PDUSC plantejava la protecció de dos quilòmetres de costa.

3 L'Ajuntament de Mont-roig estimava que, l'any 2005, hi havia un 40% de població estacional, és a dir, no censada.

4 A aquests habitatges caldria afegir els que generaria el patrimoni municipal del sòl existent, i també els potencials del sòl urbanitzable no delimitat. Aquests últims representaven set-cents vint habitatges protegits més i tres-centes seixanta possibles de concertats.

5 Des d'aquest espai, Joan Miró va pintar alguns dels seus coneguts quadres del poble.

6 Més concretament, una nova escola infantil i primària i un nou institut d'ensenyament secundari.

7 Aquest projecte es va encarregar a l'arquitecte Alvaro Siza i havia d'incloure la construcció d'una escultura de Frank Gheri o d'un artista del seu nivell.

POUM DE PALAFRUGELL 164



Després de l'aprovació inicial el 31 de maig de 2005 del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Palafrugell, el període d'exposició pública acaba amb dues-centes cinquanta al·legacions. Fruit d'algunes de les al·legacions, l'aprovació provisional redueix creixements urbanístics i protegeix espais naturals d'interès. Tanmateix, la tramitació d'aprovació definitiva queda aturada el 6 de juny del 2006 perquè l'edicte d'aprovació inicial no havia estat publicat en els dos diaris de més divulgació de l'àmbit. Aquest fet obliga a obrir un nou període d'exposició pública que aporta noves al·legacions, sobretot relacionades amb la proposta de desdoblament de la carretera C-66. L'Ajuntament desestima fer una consulta popular sobre aquest tema i el 2 d'octubre de 2006 s'aprova definitivament el POUM de Palafrugell.

Antecedents | 2005:166

Palafrugell, amb una extensió de 26,9 km², és el municipi més poblat del Baix Empordà (21.307 habitants el 2006). En un passat la seva economia s'havia basat en la indústria del suro, però amb l'explosió turística dels anys seixanta aquesta activitat va quedar desplaçada en favor del sector de serveis i la construcció.

Tot i que el nucli de Palafrugell és el centre històric del municipi, a la costa s'han format una sèrie de nuclis turístics destacats (Tamariu, Llafranc i Calella), i als peus de la serra de les Gavarres s'ha ubicat el poblet de Llofriu i diversos masos escampats. Aquest desenvolupament urbanístic ha respost a dos plans generals d'ordenació urbanística (PGOU) diferents: el PGOU aprovat el 1962 i el PGOU aprovat el 1983. Tanmateix, la diferència de plantejaments en el creixement del sòl urbà i en l'estructura general i orgànica del terme municipal, juntament amb el requeriment d'adaptar el planejament a la LLEI D'URBANISME [2004:105], han determinat la seva revisió.

El nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM)

L'elaboració del nou POUM va ser encarregada a l'arquitecte municipal d'urbanisme i a diversos col·laboradors externs. L'objectiu del nou pla era assolir un desenvolupament urbanístic sostenible mitjançant un creixement urbà compacte i concentrat al nucli de Palafrugell, millorar la qualitat turística als nuclis costaners, i elaborar un model de protecció per al sòl no urbanitzable i el patrimoni dels nuclis rurals. Això es va traduir finalment en la classificació urbanística i en la distribució territorial següents:

El planejament preveia ambar a una població de 26.000 habitants, construir 5.316 habitatges i generar 887.324 m² d'espai lliure de dotació pública.

Elaboració i tramitació del nou pla

El febrer de 2004 es van iniciar els tràmits per a la revisió del PGOU. Al final del mateix any es va començar el procés de participació ciutadana, que va finalitzar el març de 2005.

El 31 de maig de 2005 es va aprovar inicialment el POUM. Tanmateix, pocs mesos després la plataforma ecologista Salvem el Crit va criticar que el pla no solucionés els problemes de mobilitat i de consum d'aigua al municipi. El període d'exposició pública va finalitzar amb un total de dues-centes cinquanta al·legacions. Fruit d'aquest procés i de les negociacions polítiques dels grups de govern, el POUM es va modificar. El Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i l'Entesa-Junts per Palafrugell (EJP), que formaven l'equip de govern, van negociar un altre equipament esportiu situat al costat de l'autovia de Calella, que se sumava al ja projectat al Mas Mascort, i el PSC també va apostar per reduir entre cent vint-i-cinc i cent trenta-cinc habitatges al sector entre la Fanga i l'entrada a la vila per Mont-ras. D'altra banda, totes les forces locals van assumir la protecció urbanística del Puig Grui, zona boscosa d'interès a l'entrada de Tamariu, segons el que es disposava al PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [2005:128] (PDUSC).

El 6 de juny de 2006, quan el POUM estava pendent de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) perquè s'aprovés definitivament, la tramitació va ser aturada. La raó va ser que l'edicte de l'aprovació inicial del pla no havia estat inserit en els dos diaris de més divulgació en l'àmbit municipal o supramunicipal; només havia estat publicat al Diari de Girona, i no a El Punt. Una vegada l'edicte fou publicat a El Punt, es va tornar a iniciar l'exposició pública, que va durar trenta dies.

Durant aquest procés va sorgir una nova polèmica en relació amb les alternatives de desdoblament de la carretera C-66, que forma part de l'ANELLA DE LES GAVARRES [23], a l'altura del nucli de la Barceloneta de Llofriu. El nou POUM preveia la variant per l'oest, entre el nucli i el massís de les Gavarres, per tal de protegir la plana de rellevància agrícola que se situa a l'est. Aquesta postura era defensada pels ajuntaments de Palafrugell i de Torrent, alguns veïns de la Barceloneta, l'Associació per la Defensa de la Plana de Llofriu i Torrent i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), sota la màxima de minimitzar l'impacte ambiental i les especulacions urbanístiques. D'altra banda, la major part dels veïns de Llofriu i de la part oest del nucli de la Barceloneta eren partidaris de la variant per l'est, amb la intenció d'evitar impactes sobre les persones. Finalment, l'Ajuntament va desestimar fer una consulta popular sobre la variant i va mantenir la proposta.

El 2 d'octubre de 2006 es va aprovar definitivament el POUM de Palafrugell. El director general d'urbanisme, Joan Llort, va destacar aquest pla per l'estructura de creixement compacte i homogènia que proposa al voltant del nucli urbà, perquè respecta les directrius del PDUSC i per l'ordenació del sòl no urbanitzable prevista, que valora com a molt positiva.

ATD

Nuclis urbans	Sòl urbà (ha)		Sòl urbanitzable (ha)		Sòl no urbanitzable (ha)	
	POUM	Actualitat	POUM	Actualitat	POUM	Actualitat
Palafrugell	256,94	277,99	59,16	90,55		
Calella-Llafranc	248,61	235,36	9,08	4,42		
Tamariu	137,81	104,43	13,19	6,72		
Nuclis rurals	12,30	13,98	-	2,09		
TOTAL	**655,66**	**631,76**	**81,48**	**103,78**	**1.978,28**	**1.942,55**

Més informació

ajpalafrugell.org/content/view/407/262

165 POUM DE PALAU-SOLITÀ I PLEGAMANS



El 22 de juny el ple de l'Ajuntament de Palau-solità i Plegamans aprova inicialment el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). El Pla preveu un sostre de població d'uns 23.000 habitants el 2026 i incrementa un 2% la superfície de sòl urbanitzable, si bé manté el predomini del sòl no urbanitzable en més de la meitat del municipi. Les condicions de desenvolupament dels sectors permeten la construcció de 2.196 habitatges, la qual cosa suposa una capacitat per a 4.853 nous habitants. Les al·legacions formulades per les associacions veïnals i el grup municipal de Convergència i Unió (CiU) critiquen el model de creixement que es proposa al Pla, especialment les alçades dels blocs d'habitatge, i proposen una sèrie de canvis en les qualificacions urbanístiques, pel que fa als polígons d'actuació i també als sectors urbanitzables.

El municipi de Palau-solità i Plegamans forma part de la comarca del Vallès Occidental, té una extensió de 1.496 ha i l'any 2006 tenia una població de 13.300 habitants.

L'estructura de rieres i la disposició dels assentaments determina l'alternança entre àrees urbanes i rurals de la zona, la qual configura un paisatge amb un elevat grau d'urbanització, on la importància de l'activitat industrial s'ha fet compatible amb un fort atractiu per la residència, particularment en tipologies unifamiliars.

La construcció de la variant de la C-59 ha suposat una millora del sistema de comunicacions, perquè evita el pas a través del nucli i planteja l'oportunitat de reordenar-ne l'estructura urbana.

El planejament vigent i els objectius del nou POUM

El planejament que regeix Palau-solità i Plegamans és el Pla general de la comarca de Sabadell, aprovat l'any 1978 i modificat puntualment en l'àmbit del municipi l'any 1988.

El creixement posterior i els nombrosos plans parcials de desenvolupament associats van comportar la necessitat de generar un únic document refós de tot el planejament derivat, anomenat Transcripció del Pla general de la comarca de Sabadell en el terme municipal de Palau-Solità i Plegamans, que va ser aprovat el juny de 2004.

El 27 de gener de 2005, el ple de l'Ajuntament va acordar l'inici dels tràmits per a la redacció del nou POUM. La definició d'objectius per part de l'Ajuntament apuntava principalment a la necessitat de consolidar el poble, d'articular els barris dispersos entre ells i amb el centre, de millorar i potenciar les condicions dels espais centrals i de definir una política d'equipament i habitatge que respongués a les necessitats de la població.

A partir de les directrius municipals, el nou POUM, encarregat a l'empresa CCRS Arquitectes per mitjà d'un conveni de col·laboració amb la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), va desenvolupar els objectius generals i els grans principis de sostenibilitat plantejats, incidint especialment en:

- la preservació dels valors agrícoles, forestals, paisatgístics i ambientals del territori, i la consolidació de l'estructura urbana existent;
- la limitació del nou sòl urbanitzable, resolent prioritàriament problemes interns;
- la diversificació d'usos i de l'oferta d'habitatge, i
- la potenciació del transport públic intermunicipal i local.

El 22 de juny de 2006, el ple de l'Ajuntament va aprovar inicialment el POUM. La documentació del Pla constava de les bases per a la redacció del POUM (amb els treballs d'informació urbanística); dels plànols d'ordenació i serveis urbanístics; de la memòria descriptiva, de la memòria social i de les normes urbanístiques; del catàleg de béns protegits; de l'estudi econòmic i del programa d'actuació; de l'informe ambiental, i de la memòria de participació pública.

El model de creixement i la classificació del sòl

En la memòria del Pla es manifestava la voluntat de conservar el major sòl agrícola i forestal possible, mantenint l'alternança entre àrees urbanes i rurals existent. Per tant, la definició del possible creixement del poble incorporava noves àrees urbanitzables només en els casos que complissin una funció necessària en el conjunt del poble.

Respecte a les previsions de població del Pla general vigent (entre 18.000 i 20.000 habitants, amb el qual s'esgotava la totalitat del sostre edificable), el nou POUM va proposar un increment equivalent a uns cinc mil habitants i va fixar un sostre potencial total de 23.000 habitants per al·el 2026, que s'ajustava a la previsió intermèdia de la corba de creixement.

Atenent a la hipòtesi de creixement demogràfic establerta en funció de les relacions entre creixement de la població i ocupació del territori, per un costat, i a la relació entre demografia i capacitat dels serveis i equipaments públics, per un altre, el conjunt del sòl municipal es va classificar en les superfícies i proporcions següents:

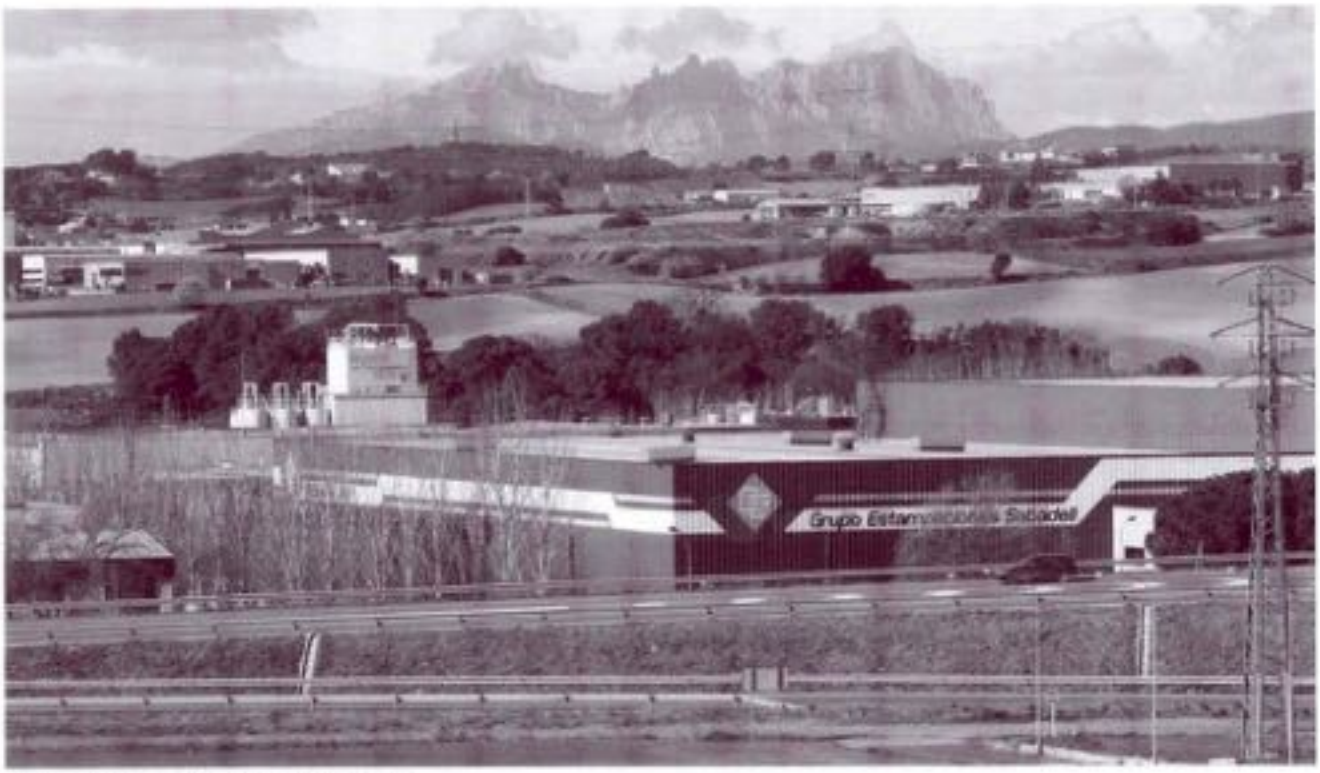
Ha	%	
Sòl urbà consolidat	565,80	37,67
Sòl urbà no consolidat	38,21	2,55
Sòl urbanitzable	111,49	7,45
Sòl no urbanitzable	782,59	52,32
Total municipi	**1.496**	**100**

El sòl urbanitzable inclòs els sectors que no s'havien desenvolupat en període de vigència de l'anterior Pla general i aquells altres sectors que corresponien a nou sòl incorporat pel POUM. El Pla incrementava en un 2% la proporció de sòl urbanitzable i no preveia sòl urbanitzable no delimitat.

L'ordenació del sòl no urbanitzable

El POUM mantenia el predomini del sòl no urbanitzable en més de la meitat del municipi, distingint-hi sis zones diferents d'ordenació:

- Sòl agrícola (zona 11), associat generalment a conreus de reg. Es diferenciava el sòl agrícola d'interès productiu, en petits paquets a prop de la riera de Caldes, i el sòl agrícola d'interès productiu i paisatgístic, derivat de la seva proximitat a conjunts d'interès patrimonial (Santa Magdalena, Santa Maria de Palau-solità, passeig de la Carrerada, riera de Can Duran).
- Sòl agroforestal (zona 12) dels petits costers del terme, caracteritzat pel seu caràcter agrícola de secà o forestal. La zona reconeixia el valor intrínsec del mosaic des del punt de vista de la biodiversitat, la connectivitat amb la resta d'espais rurals



Polígon industrial a Palau-solità i Plegamans. Foto: Àlex Tarroja

de la plana i el valor paisatgístic i referencial dels interfluvis vallesans tacats de conreus i bosquines.
- Sòl forestal (zona 13) a l'oest del terme, ocupat per una coberta d'alzines i roures, amb valors únics de connectivitat i biodiversitat.
- Zona riberenca (zona 14) al llarg de les principals lleres del terme, que dóna continuïtat transversal i longitudinal als cursos d'aigua, tant de cara a prevenció d'avingudes com per a englobar els escassos boscos de ribera existents (sobretot a la riera de Can Duran).
- Protecció d'infraestructures (zona 15), que inclou les reserves viàries pendents d'execució.
- L'àmbit de protecció de masies i cases rurals (zona 16).

El sòl urbanitzable potencial i l'oferta d'habitatge

Quant al sòl urbanitzable, els sectors procedents d'antigues delimitacions suposaven 70,10 ha de sòl urbanitzable, de les quals 43,42 tenien destí a àrees especialitzades en activitats productives i terciàries (SUD 10 Sector Llevant i SUD 11 Sector Can Valls) i 26,67 ha, a usos prioritàriament residencials (SUD 01 Can Puigoriol B, SUD 04 Camí de Sentmenat, SUD 08 Can Maiol Nord i SUD 09 Sector Camí Reial).

El conjunt de noves delimitacions de sòl urbanitzable incorporava 41,39 ha de nou sòl (SUD 02 Font de Sant Roc, SUD 03 Camí del Molí, SUD 05 Can Cladelles, SUD 06 Can Riera, i SUD 07 Can Padró).

Considerant les dues categories, la superfície total del sòl urbanitzable era de 111,5 ha.

En relació amb l'oferta d'habitatge, les condicions de desenvolupament dels sectors urbanitzables redefinits i de nova creació permetien un màxim de 2.196 habitatges, fet que suposava una capacitat per a 4.853 nous habitants.

El potencial total en plans de millora urbana (PMU) en sòl urbà no consolidat era de 119 habitatges, amb una capacitat estimada de 263 habitants, i el sòl urbà no inclòs en sectors tenia un potencial total per a 8.158 habitatges i 18.029 habitants.

La reserva total de sostre per habitatge dotacional públic equivalia aproximadament a 57 habitatges. El sostre per habitatge protegit donava uns 657 habitatges i el concertat, 294 habitatges addicionals. Finalment, depenent de si la totalitat del sostre corresponent a les cessions de sòl amb aprofitament procedent de sectors amb ús residencial es destinava a habitatge protegit, les previsions totals del pla per habitatge protegit i assequible se situaven entre un mínim de 1.277 habitatges i un màxim de 1.571 habitatges.

Línies d'actuació estratègiques

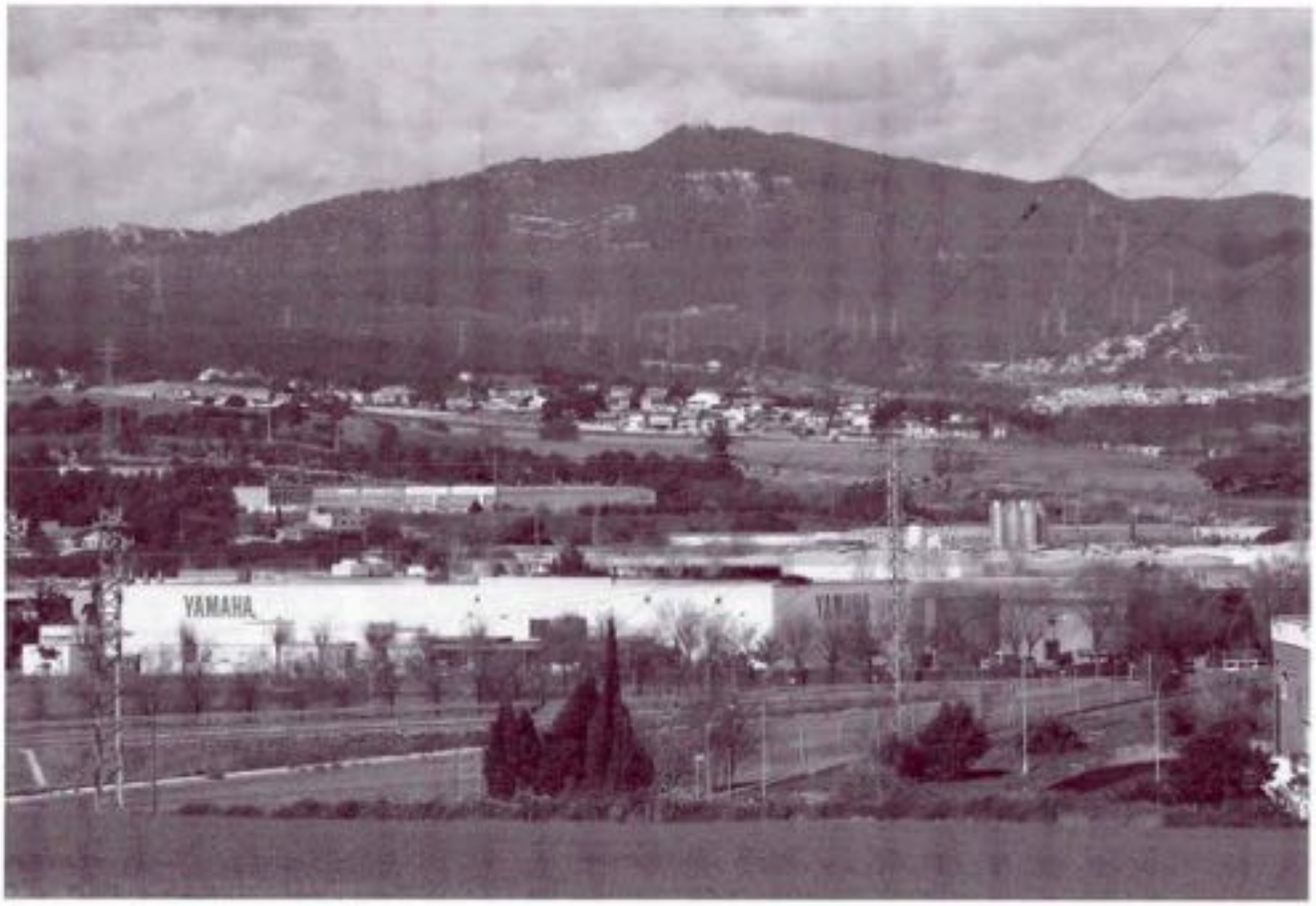
Les principals estratègies d'actuació plantejades pel Pla se centraven a:

Relligar els nuclis perifèrics amb la creació d'una nova zona central d'habitatges al costat de la riera de Caldes. Es construiria un quart pont sobre aquesta riera per enllaçar els sectors de la Font de Sant Roc amb la Pineda, i un altre sobre la riera de Sentmenat que connectaria la Sagrera amb el sector de Can Riera.

Consolidar el centre i obtenir espais lliures i equipament centrals, en particular el parc de la riera i l'ampliació dels equipament docents.

Crear eixos longitudinals per a millorar la mobilitat al nucli urbà. La prolongació del camí Reial, unint trams ja executats amb nous traçats, permetria disposar d'una via d'unió entre les zones industrials i els barris de ponent. La urbanització del camí de la Serra donaria continuïtat als barris situats a llevant i en milloraria l'accessibilitat. Aquests dos vials actuarien com a eixos de distribució i l'avinguda de Catalunya com a eix principal d'accés.

Dotar d'un transport públic interurbà (tramvia o metro lleuger), que substituís l'antic "Calderí" i que comuniqués, a través de Palau-solità i Plegamans, Mollet del Vallès amb Caldes de Montbui. La reserva



Polígon industrial a Palau-solità i Plegamans. Foto: Àlex Tarroja

d'una secció de 24 m a l'eix paral·lel a la riera de Caldes permetria la incorporació d'aquest transport, recuperar una connectivitat perduda i potenciar punts centrals del poble. El POUM situava l'estació central a la zona de l'Escorxador per aprofitar l'aparcament existent i la proximitat a la resta d'equipaments previstos.

Transformar el parc de la riera de Caldes en l'eix de referència del sistema d'espais lliures, amb continuïtat des de l'actual parc de l'Hostal del Fum fins als espais centrals. El parc lineal acolliria funcions urbanes diverses, àmbits amb predomini de la vegetació, jardins i àrees de jocs o de passeig.

Els grups d'oposició i la tramitació del POUM

Després de l'aprovació inicial, el POUM va estar sotmès a exposició pública fins al 12 de setembre per a la presentació d'al·legacions.

El dia 8 d'aquell mes, un grup de quaranta veïns (la majoria de la Pineda i Can Puigoriol) va presentar al·legacions individuals, que criticaven sobretot l'alçada dels blocs d'habitatge (de tres i quatre plantes) proposada pel pla, assegurant que canviaria el model del poble.

La portaveu del grup municipal de CiU, Mercè Pla i Blagé, va reclamar que el període d'exposició pública havia estat curt, coincidint amb els mesos estivals, i va acusar l'equip de govern de no donar prou informació sobre el POUM i les actuacions concretes en cada sector. Les al·legacions formulades pel grup d'oposició qüestionaven alguns aspectes generals, com la inclusió d'equipaments previstos pel pla anterior en les despeses d'urbanització del nou pla; les alçades dels habitatges plurifamiliars proposats, i el creixement de població previst, i criticaven que es fonamentava en increments falsos atesos els canvis de segona a primera residència. També reclamaven una actuació potent per a potenciar el centre i donaven una sèrie de recomanacions per a cadascuna de les qualificacions urbanístiques, polígons d'actuació (PAU) i sectors urbanitzables delimitats (SUD). Finalment, proposaven algunes millores en el catàleg i la regulació d'elements patrimonials.

El mes d'octubre, una setantena de veïns van manifestar-se en contra del nou POUM, després d'haver presentat 296 al·legacions al registre de l'Ajuntament. Els veïns consideraven que les infraestructures viàries i els equipaments del poble no podrien engolir el creixement de població i criticaven novament l'alçada dels blocs d'habitatges.

A mitjan desembre, l'alcaldessa Teresa Padrós Casañas (Partit dels Socialistes de Catalunya -PSC) va anunciar a la premsa que els principals projectes de l'equip de govern per al 2007 eren l'aprovació definitiva del nou POUM i la construcció o generació (canviant l'ús de certs edificis) de nous equipaments per a la població.

LVP

Més informació

www.palauplegamans.net

POUM DE PORQUERES 166



El ple de l'Ajuntament de Porqueres aprova inicialment el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) per unanimitat. El POUM projecta la construcció de 758 habitatges nous; dos-cents cinquanta a la vall de Miànigues. La Plataforma Vall de Miànigues s'oposa al POUM i denuncia l'impacte paisatgístic i ambiental sobre aquesta zona. L'Ajuntament continua defensant el projecte mentre es presenten diferents al·legacions. Finalment, l'Ajuntament de Porqueres suspèn temporalment la tramitació del POUM a l'espera de les directrius del Pla director urbanístic del Pla de l'Estany.

El municipi de Porqueres se situa al centre sud de la comarca del Pla de l'Estany. L'integren sis nuclis i té una extensió de 33,57 km². La majoria dels seus quatre mil habitants es concentren a Mata, les Pedreres i Miànigues. En destaca una molt baixa densitat urbana provocada per la construcció majoritària d'habitatges unifamiliars. El municipi té alguns comerços dispersos, sobretot al carrer Sant Andreu, i una zona industrial entre el carrer Sant Andreu i el riu Terri. Porqueres limita amb la riba oest de l'estany de Banyoles i el sector oest del municipi és muntanyós i està ocupat per bosc. La platja d'Espolla, l'estany de Banyoles i les muntanyes de Rocacorba estan inclosos al Pla d'espais d'interès natural (PEIN) de Porqueres.

El POUM de Porqueres

El Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) pretenia modificar les Normes subsidiàries de planejament aprovades l'11 de febrer de 1998. L'anterior ordenació municipal era de l'any 1985. El 17 de desembre de 2004 l'Ajuntament va adjudicar la redacció del POUM a l'arquitecta Dolors Casanovas. Aquesta revisió es justificava, segons la memòria del POUM, per posar al dia l'actual normativa urbanística i ordenar el creixement del municipi amb respecte pel medi ambient i per la qualitat de vida.

L'Ajuntament de Porqueres, governat en majoria absoluta per Independents de Porqueres (IdP), creia que el planejament de 1998 no cobria ni un terç del creixement necessari. Es preveia que Porqueres tindria 6.414 habitants d'aquí a dues dècades, amb un creixement d'uns dos mil cinc-cents habitants durant aquests anys. El POUM projectava la construcció de 758 habitatges nous. Segons l'Ajuntament aquesta planificació d'edificació satisfeia les necessitats futures de la població. També, es pretenia consolidar el centre urbà de Porqueres amb nous espais públics, equipaments i serveis. El total de superfície urbana representava 216,6 ha, de les quals 162 ha corresponien a sòl urbà consolidat i les restants 54,6 ha a sòl urbà no consolidat. El sòl urbanitzable sumava unes 20 ha entre el sòl industrial i el sòl per a habitatges. Porqueres incrementava la superfície urbana aproximadament un 10%.

La vall de Miànigues acollia uns dos-cents cinquanta nous habitatges: dos-cents al nord de la zona esportiva (en el sector urbanístic SUD 2) i uns quaranta a la zona del Prat-Dallas (en els sectors PAU 19 i PAU 20). Al sud i al nord de Miànigues ja hi havia zones urbanes i el POUM les ampliava en direcció al centre de la vall. A la vall també es reservaven terrenys per a la possible creació de la ronda oest de Banyoles que alhora delimitava el creixement de la zona urbana. També es canviava el règim jurídic del sòl del nucli antic de Miànigues i de dos petits nuclis habitats propers que passaven de rústic a urbà. La vall de Miànigues, situada al sud-est del municipi, està formada per dos turons (on es troben diverses masies i el nucli antic de Miànigues), diverses clapes de bosc i la part agrícola situada a banda i banda del carrer de Sant Galderic.

Amb el nou POUM es volien potenciar els nuclis de població consolidats i possibilitar les noves construccions al voltant d'aquestes zones. Per evitar l'ocupació extensiva del sòl el planejament incloia la consolidació de la coexistència de dos habitatges en una parcel·la de característiques unifamiliars. També, es catalogaven dues-centes masies i cases rurals.

Pel que fa al sòl destinat a activitats industrials, se'n proposava l'ampliació bàsicament en els terrenys al voltant del riu Terri, limítrofs amb la principal zona industrial actual. Es pretenia acabar amb els problemes de convivència generats per activitats econòmiques mal ubicades i resoldre el problema de les inundacions al municipi. Pel que fa a la zona esportiva, es volia aconseguir una superfície (de més de 80.000 m²) ben connectada i amb possibilitats de construir-hi noves instal·lacions al voltant del camp de futbol nou.

El 9 d'agost de 2006 el ple extraordinari aprovava inicialment el POUM per unanimitat, amb els vots d'IdP i de l'oposició formada per Convergència i Unió (CiU). També s'aprovava la documentació complementària, entre la qual hi havia els convenis urbanístics relacionats amb el nou planejament i el catàleg de masies i cases rurals. Durant els mesos de setembre i d'octubre s'hi podien presentar al·legacions.

Neix la Plataforma Vall de Miànigues

El setembre de 2006 es formava la Plataforma Vall de Miànigues amb l'objectiu d'aturar el POUM de Porqueres. La Plataforma estava formada per diferents veins de Porqueres i diverses entitats i partits polítics com Limnos-Associació de Defensa del Patrimoni Natural del Pla de l'Estany, Associació de Naturalistes de Girona, Coordinadora de Defensa de l'Estany, Joves d'Esquerra Verda (JEV) i Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) del Pla de l'Estany.

El 28 d'octubre de 2006 es va convocar una reunió informativa entre l'Ajuntament i la Plataforma. La trobada no va acostar les posicions amb els veins i la Plataforma va reafirmar la seva intenció de presentar al·legacions al POUM. A part d'aquesta reunió informativa, se'n va organitzar una altra de caràcter general amb tots els veins del municipi.

Segons la Plataforma el creixement previst era desmesurat i afectava greument el paisatge de la vall de Miànigues. El creixement del sector urbanístic SUD2 aproparia l'actual zona urbana fins a uns cent metres del nucli antic de Miànigues. A més, consideraven que el planejament deixava el camí obert a la urbanització definitiva de tota la vall. Afegien que el



Una imatge del nucli històric de Miànigues, a prop del qual es preveu crear nou sòl residencial. Foto: Xavier Cañuet

nou POUM no resolia la problemàtica de les inundacions del municipi, especialment al sector de Dallas, on el creixement implicaria perill d'inundacions ja que es tractava d'una zona d'antics aiguamolls. La Plataforma considerava innecessària la ronda oest de Banyoles i en discutia la reserva de terrenys projectada. A més, afegien que la ronda tindria impacte sobre la plana de llevant de l'estany de Banyoles ja que després de travessar Miànigues passaria per aquesta zona abans d'arribar de nou a la carretera C-66.

La Plataforma va organitzar diferents mobilitzacions, com xerrades informatives o la penjada de pancartes en alguns habitatges i llocs transitats.

Es presenten diverses al·legacions i l'Ajuntament defensa el projecte

L'al·legació de la Plataforma tenia el suport de mil vint-i-cinc signatures, segons va afirmar el seu portaveu Jacint Pinsach. La Plataforma va presentar una al·legació demanant a l'Ajuntament de Porqueres que aturés la tramitació del nou POUM, i ajornés l'aprovació provisional, fins que s'aprovés el Pla director urbanístic del Pla de l'Estany del qual la Generalitat iniciava els treballs previs. D'aquesta manera es pretenia evitar l'existència de plantejaments contradictoris amb una ordenació global en aspectes com les infraestructures, els creixements urbans o la protecció d'espais naturals. L'organització ecologista Limnos també va presentar una al·legació en el mateix sentit en què criticava l'impacte ambiental i paisatgístic a Miànigues i creia que hi havia altres zones del Pla de l'Estany amb possibilitats de creixement i millor comunicades. Limnos considerava que la vall de Miànigues realitzava la funció d'anella verda al voltant de la zona habitada de Porqueres i Banyoles.

També van presentar al·legacions cinc persones de la zona de Mata i les Pedreres i alguns propietaris de masies en referència a la seva catalogació. També es queixaven els veïns de la urbanització de Puig Surís per la proposta del POUM de reduir el nombre de parcel·les de dues-centes onze a un centenar. Els veïns creien que els seus terrenys perdrien valor i preu.

L'alcalde de Porqueres, Xavi Gifra (IdP), afirmava que el creixement previst consolidava algunes zones ja iniciades. Per Gifra la consideració de sòl urbà dels tres nuclis habitats situats al turó de Miànigues es tractava d'un error de la redactora del POUM que s'havia de corregir a l'aprovació provisional. Així, segons el batlle, en aquesta zona es proposava un pla especial per declarar el sòl no urbanitzable. Sobre la possible inundació de la zona de Prat-Dallas, l'alcalde assegurava que quan aquesta zona s'urbanitzés es canalitzaria la riera, que provocava les inundacions quan plovia amb força.

Se suspèn la tramitació del POUM

El 12 de desembre de 2006 l'alcalde anunciava que l'Ajuntament de Porqueres suspenia temporalment la tramitació del POUM a l'espera de les directrius del Pla director urbanístic del Pla de l'Estany. Segons Xavi Gifra aquesta mesura buscava aconseguir el màxim consens. Tot i això, Gifra continuava defensant el projecte i acusava la Plataforma de desvirtuar la realitat per crear polèmica. La Plataforma ho valorava molt positivament tot i que volien esperar a l'aprovació definitiva del Pla director.

El 17 de desembre de 2006 la Plataforma va organitzar una caminada popular informativa per la vall de Miànigues. Hi van participar dues-centes cinquanta persones, entre les quals hi havia alguns membres de CiU de Porqueres. La Plataforma continuava insistint a aturar definitivament aquest projecte.

A mitjan any 2007 s'esperava la presentació del Pla director urbanístic del Pla de l'Estany. Tanmateix, segons l'alcalde de Porqueres només s'esperaria a saber les característiques que havia de seguir el municipi però no l'aprovació definitiva.

XCN

Més informació

www.ddgi.cat/porqueres/poum/
www.fotolog.com/valldemianigues

POUM DE RIPOLL 167



El gener de 2006 el tripartit municipal aprova els criteris, solucions i objectius del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Ripoll. La proposta presentada es basa en petits creixements residencials, en el disseny d'un sistema de variants i en el fet de no generar més sòl industrial. Sis mesos després, i de nou amb els vots de l'equip de govern, s'aprova inicialment el Pla. La principal novetat és l'increment del nombre de nous habitatges, que passa de 800 a 1.243 com a resultat de l'acord a què s'arriba per a edificar en uns terrenys industrials. L'any s'acaba amb més de quatre-centes al·legacions per resoldre presentades per Convergència i Unió (CiU), ecologistes i veïns afectats per les noves rondes urbanes. D'altra banda, al llarg de l'any 2006 s'han desenvolupat les primeres actuacions del projecte de rehabilitació del centre inclòs en la Llei de barris.

El municipi de Ripoll ocupa una posició estratègica a la comarca del Ripollès ja que esdevé la intersecció entre les dues grans valls de la comarca: la del Ter i la del Freser. Aquests cursos fluvials han esdevingut un element clau en el desenvolupament industrial i en l'arribada del ferrocarril. D'altra banda, el seu aiguabarreig divideix la població, de 10.832 habitants el 2006, en tres grans sectors: al nord el Barri Vell i Sant Pere, i al sud dos sectors d'eixample, el barri de la carretera de Barcelona (oest) i el de l'Estació (est).

Actualment, els principals eixos de comunicació són la C-17 que uneix Ripoll amb Barcelona i que es desdoblarà abans de 2010; la C-26, que enllaça amb la vall de Camprodon i Olot i finalment, l'N-152 que connecta amb la vall de Ribes i la Cerdanya.

El Pla General, vint anys de vigència

L'actual Pla general d'ordenació urbana (PGOU) va ser aprovat l'any 1984. Des d'un punt de vista viari, es dibuixaven tres variants: Sant Pere (nord), Castelladrall (est) i el Calvari (oest), de les quals només la darrera ha estat totalment executada. L'any 1984 el sòl urbà era de 170,40 ha, dues dècades després havia crescut fins a 244,73 ha; especialment el sòl industrial (49,62 ha) –a les entrades est i oest de Ripoll– i les 19,6 ha de sòl residencial bàsicament del sud del nucli urbà. Si bé en el primer cas pràcticament es va executar el sòl urbanitzable, encara manquen 15 ha de sòl residencial per a executar als sectors de la Torre i la Font del Sant. D'aquesta manera, la taxa d'urbanització ha estat de 0,9 ha/any per a usos residencials i de 2,5 ha/any per als industrials.

El 1999 sota el mandat d'Eudald Casadesús (Convergència i Unió, CiU) es va iniciar la revisió del planejament a càrrec de l'arquitecte Lluís Jordà. El 2003 es va aprovar inicialment pocs mesos abans de les eleccions municipals. Després dels comicis, Teresa Jordà (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC) va ser investida alcaldessa amb els vots del seu partit, els del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV). El nou consistori va adjudicar el nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) a l'arquitecte Ramon Fortet. El document dels criteris, objectius i solucions de planejament es va presentar a mitjan any 2005 després de celebrar tallers participatius sobre el model de ciutat.

Aposta per uns límits estables i la interconnexió territorial

Un dels objectius del POUM és la definició "d'uns límits estables, clars i coherents de la ciutat respecte del medi físic". Per tal de quantificar la necessitat de nou sòl residencial es va analitzar el creixement dels darrers vint anys. Malgrat que el PGOU de 1984 estimava la construcció de cent habitatges noves anuals, a la pràctica, la xifra s'havia reduït fins a seixanta-cinc. En el POUM es considera que aquesta taxa creixerà fins a 75 hab/any, de tal manera que en els propers dotze anys caldria construir-ne vuit-cents quaranta. Amb aquesta previsió, i tenint en compte el sòl urbanitzable no executat i les corresponents reserves, es considerava que calia classificar per a sòl residencial entre 9 i 17 ha noves. Les zones proposades van ser la Font del Sant, Caselles –combinació de blocs de pisos i habitatges unifamiliars– i els plans de Sant Pere i Palou al nord del nucli urbà.

D'altra banda, es van planificar 10 ha per a activitats econòmiques a l'entrada sud de Ripoll. També s'apostava per no crear nou sòl industrial, ja que l'Institut Català del Sòl (Incasol) té intenció d'instal·lar un polígon supramunicipal a l'antiga Colònia Llaudet (Sant Joan de les Abadesses). Finalment, es descartava la urbanització de la plana d'Ordina, la major zona agrícola del terme.

A nivell viari es definien dues xarxes. Per una banda, es planificava la construcció de dues variants per a desviar el trànsit cap a les valls de Camprodon i de Ribes. S'optava per definir un recorregut d'11,4 km, dels quals 3,6 en túnel i 2,7 en viaducte, que connectaria la C-17 amb la C-26 a través de Sant Bartomeu (est) i aquesta darrera carretera amb l'N-152 pel nord de Sant Antoni.



Nucli antic de Ripoll. Foto: Àlex Tarroja



Façana de Ripoll sobre el riu Ter. Foto: Àlex Tarroja

D'altra banda, a l'interior de Ripoll es van dissenyar tres nivells jerarquitzats de vies: d'accés a la població, de circumval·lació –per unir els tres barris sense passar pel centre– i les de penetració al Barri Vell amb una restricció de la velocitat de 30 km/h. Així mateix, es pretenia aprofundir en el procés de conversió de carrers per a vianants del Barri Vell amb actuacions en espais emblemàtics com la plaça de l'Ajuntament i la plaça Gran.

Precisament aquesta darrera actuació formava part del projecte integral de rehabilitació inclosa en la segona convocatòria del PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [174]. El projecte té un cost de 4,8 MEUR aportats pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques –DPTOP– (50%), l'Ajuntament (25%) i els veïns (25%). Es preveuen actuacions d'esponjament, d'implantació d'energies renovables i noves tecnologies i la rehabilitació d'equipaments com la biblioteca i el Forn de l'Estrella. Aquest edifici es convertirà a partir de2007 en l'oficina d'habitatge que tramitarà, entre altres qüestions, les subvencions per a la rehabilitació de les finques del centre de la població.

Respecte dels espais lliures, es preveia la creació d'un gran parc central al voltant dels rius i ampliar la presència d'espais verds al conjunt dels barris.

Aprovació inicial sense consens

El 31 de gener de 2006 es van aprovar els criteris, objectius i solucions del POUM amb els vots de l'equip de govern i l'oposició de CiU. Es van plantejar canvis com ara declarar no urbanitzable la zona compresa entre els torrents de Sadurní i el Sant o com modificar el projecte de la variant est eliminant-ne el tram sud (de Can Villaura a Castelladrall) i considerar-ne la part nord com una reserva de traça (ronda Mas d'en Bosch-la Barricona).

En el ple de setembre de 2006 es va aprovar inicialment el POUM amb els vots favorables del tripartit. Eudald Casas, regidor d'Urbanisme (ERC) va presentar-ne els elements més destacats: aposta pel polígon mancomunat fora del municipi, l'anella viària formada per la variant de Sant Bartomeu (est) i la de Sant Roc (supernord) i també la creació d'una circumval·lació urbana. Respecte del sòl residencial, la principal novetat era l'edificació de quatre-cents vint pisos a la Devesa del Pla, als terrenys de la Preparación Textil, empresa que va tancar el juny de 2005. Jordi Munell, portaveu de CiU, va considerar desmesurada aquesta operació.

Quatre-centes al·legacions

En els dos mesos d'exposició pública, es van realitzar unes quatre-centes al·legacions, algunes de les quals col·lectives. En destaquen les més de sis-centes dels veïns de Sant Pere i del carrer Comte Guifré en contra de l'obertura del vial de circumval·lació urbà. D'altra banda, els veïns del barri de Vistalegre van mostrar la preocupació per la construcció del túnel de la variant de Sant Bartomeu sota els seus habitatges.

CiU va presentar una desena d'al·legacions, entre les quals destacaven la crítica a l'operació de la Preparación Textil "per la generació de plusvàlues molt considerables" i la demanda de traslladar la zona d'activitats econòmiques a la carretera de les Lloses. En l'al·legació es recordava que la plana de Sant Quintí s'assenyalava a l'auditoria ambiental com un espai a preservar pels seus valors paisatgístics i agroramaders.

De manera semblant es va expressa el col·lectiu el Ripollès Existeix, que també reclamava convertir la plana d'Ordina en un Parc agrari –en el POUM, s'hi realitzava una reserva de sòl per construir-hi una nova estació de ferrocarril– i es demanava desclassificar les zones urbanitzables de Sant Pere i Palou.

Per la seva banda, entitats com el Grup de Defensa del Ter (GDT) van criticar "el creixement desmesurat" i l'Associació de Naturalistes de Girona (ANG) va assenyalar que el POUM no complia la LLEI 9/2006 D'AVALUACIÓ DE PLANS I PROGRAMES [2005:90], ja que no definia uns objectius inicials ni el perfil ambiental del municipi.

En acabar l'any 2006, les al·legacions encara no s'havien resolt i semblava difícil que l'aprovació provisional es pogués tancar abans de les eleccions municipals.

AUV

Més informació

www.ciu.cat/ripoll
www.ajripoll.org/ajuntament/
www.elripollesexisteix.net/

POUM DE RUBÍ 168



L'abril de 2005 s'inicien els treballs de redacció del nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Rubí, document que revisava el planejament vigent aprovat l'any 1981. El setembre de 2006 es presenta l'avantprojecte del planejament. Aquest nou document es planteja com l'oportunitat d'establir un nou escenari que permeti superar el déficits històrics i aportar una millora qualitativa a la ciutat, amb l'objectiu de definir els espais d'oportunitat que puguin esdevenir nous espais de referència.

Rubí és un municipi ubicat a la part meridional de la comarca del Vallès Occidental amb 33,44 km² de superfície i 68.356 habitants l'any 2005 segons dades de l'Ajuntament. Gaudeix d'unes bones comunicacions amb les grans vies de comunicació territorial, fet que ha contribuït al fort creixement tant residencial com industrial que ha registrat durant les últimes dècades

L'equip CCRS, dirigit per Miquel Corominas i Joaquim Sabaté, inicià el treballs del nou POUM l'abril de 2005 al capdavant d'un equip multidisciplinar, i el setembre de 2006 presentà els treballs de l'avantprojecte de planejament formalitzats en dos documents: "Informació i diagnosi urbanística" i "Criteris, objectius i solucions generals de planejament", en els quals s'integraven les aportacions fetes durant el procés de participació. Aquests documents revisaven el planejament urbanístic vigent, redactat l'any 1981, després de diversos intents frustrats.

Un nou escenari

Després de quaranta-cinc anys d'un creixement basat en l'extensió dels teixits tradicionals, en els habitatges unifamiliars aïllats i en els sòls industrials, els redactors consideraven que Rubí era una ciutat amb mancances i sense elements representatius. La revisió del planejament plantejava la possibilitat de definir un nou escenari que permetés superar els dèficits actuals i alhora reestructurar la ciutat a partir dels seus actius incorporant-ne de nous. Per tal d'assolir aquest objectiu es definien tres àmbits en els quals actuar estratègicament:

Ciutat central, on es proposava reforçar el concepte Rubí Centre, la creació de noves àrees de centralitat, grans equipaments, parcs equipats així com la reurbanització dels eixos principals i la potenciació dels eixos comercials.

Àrees de baixa densitat, on es proposava l'augment racional de la densitat així com la introducció de punts d'alta accessibilitat que aportessin major densitat i dotacions.

Polígons industrials, on es plantejava l'augment de l'ocupació actual, una nova regulació de les naus compartides, dels usos i dels materials de construcció i urbanització i finalment la possibilitat d'optar per activitats alternatives vinculades al sector terciari.

Criteris de la proposta

Complementàriament, i en consonància amb l'objectiu de generar un nou escenari, es presentaven els criteris següents:

Amb l'estratègia d'aprofitar el context privilegiat de la ciutat de Rubí es plantejaven cinc objectius: integrar Rubí dins el organismes supramunicipals, cercar complementarietats amb les ciutats veïnes, diversificar la contribució de Rubí al sistema metropolità, millorar el transport col·lectiu i millorar l'estructura viària per tal de reduir el trànsit intern.

Respecte dels espais oberts i elements naturals la proposta definia cinc objectius. En primer lloc reforçar el corredor ecològic territorial de primer ordre Collserola-Sant Llorenç (Parc de Collserola [109]) i preservar el corredor ecològic comarcal situat sobre la serra de Can Guilera. També es proposava assegurar un baix nivell d'ocupació sobre els dos grans parcs locals com són les Valls de Sant Muç i Can Oriol. Altrament, dins els espais lliures caldria preservar els indrets de valor excepcional: torrents, masses forestals i espais agrícoles. Respecte de les edificacions, caldria conservar masos i edificacions actuals amb valor patrimonial.

Davant l'especialització industrial de Rubí en el context metropolità es proposava un nou model econòmic diversificat. Aquesta diversificació es podria realitzar amb sis criteris: introduint-hi nous usos compatibles amb les activitats industrials, admetent la transformació de sòl industrial per a usos terciaris, introduint-hi usos terciaris en sectors residencials, creant-hi àrees de nova centralitat amb fort component terciari, introduint-hi nous àmbits dedicats a la docència, recerca i activitat empresarial i finalment, introduint-hi equipaments sanitaris, culturals i esportius de caràcter municipal, comarcal i territorial.

El model de creixement dels últims anys ha inclòs pràcticament el 50% del municipi, amb ocupacions de densitat mitjana i baixa i ha ocupat sòls amb pendent inadequada. Rubí no disposa de terrenys amb bon pendent en continuïtat amb el nucli urbà, i per això es proposava un nou model de creixement limitat, compacte, mesurat i de qualitat, on es prioritzés la reconversió de teixits existents i l'augment racional de la densitat.

Les hipòtesis de creixement de població situen la població de Rubí en l'horitzó 2019, considerant dotze anys de vigència del pla, entre vuitanta-cinc mil i noranta-cinc mil habitants. En aquest sentit el nou pla prenia el valor més alt com a referència, per tal de dimensionar els sistemes d'espais lliures i equipaments segons aquest dimensionament i alhora vigilant a mantenir un marge de seguretat davant d'un escenari en què se superessin les previsions. D'aquesta manera s'arribava a la conclusió de la necessitat de catorze mil cinc-cents habitatges nous si considerávem els habitatges existents i una mitjana per habitatge de 2,5 persones. D'aquests nous habitatges, un 30% s'hauria de destinar a habitatges amb alguna modalitat de protecció, estimació que hauria de precisar el Pla d'habitatge local.

La localització dels nous habitatges, tenint en compte l'alt consum de sòl dels últims anys, feia necessària l'avaluació del potencial d'edificació del teixit residencial existent. D'aquesta manera, s'estimava que la capacitat era de deu mil cinc-cents habitatges dins els teixits consolidats, repartits en-

tre parcel·les per consolidar, planejament en construcció i per desenvolupar i habitatges unifamiliars en les urbanitzacions. De manera que calien quatre mil habitatges en sòls de reforma o creixement, quantitat que requeria unes necessitats de sòl de 21 ha.

Respecte dels teixits productius, es van estudiar sis àmbits industrials de transformació en altres usos amb un total de 13,27 ha, entenent que es tractava de sectors de baixa resistència a la transformació. Això no havia de suposar una pèrdua important de sòl industrial ja que restaven 40 ha netes de sòl industrial existent per edificar.

Els espais lliures i els equipaments eren una de les principals mancances del municipi. Per tant, calia dotar la ciutat de nous espais lliures i equipaments en quantitat, qualitat, distribució i accessibilitat, jerarquitzats i ben connectats segons el nou model de ciutat. Respecte dels espais lliures se'n proposava la sistematització a través de la proposta d'espais connectors, així com la creació o millora de dos parcs territorials i nou parcs urbans, que estiguessin ben connectats a través d'una xarxa de vies verdes. Respecte dels equipaments i dotacions es pretenia superar el dèficit existent, es proposava un reequipament general en què s'aprofitava la possibilitat d'obtenir el sòl necessari en els sectors de desenvolupament o àmbits de transformació previstos. Cal destacar l'aposta per nous equipaments universitaris, el nou hospital a Can Oriol o la proposta per a nous equipaments culturals.

Un dels punts més importants era la reconsideració del suport estructural. Es plantejaven quatre eixos de propostes. El primer pretenia reorganitzar el paper de les infraestructures que envolten el municipi per tal d'alliberar el nucli urbà del trànsit pesant i reconvertir per a ús cívic l'avinguda de l'Estatut i el passeig de la Riera. D'aquesta manera era possible millorar les vialitats perimetrals, les seves articulacions i establir un sistema de plaques i ponts sobre la riera que permetés solucionar la connectivitat entre les ribes. El segon volia aconseguir un aprofitament més adequat de les infraestructures ferroviàries, consistent en la localització d'una nova estació dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) a la Llana, la potenciació de la línia de ferrocarril de rodalies C-7 [2005:76] de RENFE o les previsions de les connexions amb la futura estació del Vallès del Ferrocarril d'Alta Velocitat [66]. També es pretenia crear nous aparcaments aprofitant les noves àrees de centralitat, modificant l'ordenança municipal o per mitjà d'estudis específics.

Espais d'oportunitat

Finalment es definien espais d'oportunitat, on es concretaven les propostes que conjuntament haurien de ser capaces de configurar nous espais de referència del futur de Rubí. Es dividien en tres àmbits diferents. En primer lloc els parcs territorials i urbans, dins d'un sistema d'espais lliures sistematitzat i jerarquitzat. En segon lloc la cara de la riera, proposta articulada a partir de nous pols d'activitat, accés i connexió amb la ciutat i que hauria de suposar la superació d'uns dels límits històrics de la ciutat. I finalment els àmbits de transformació: d'activitats centrals, com a punts de nova centralitat, els portals d'urbanitzacions que permetessin millorar l'accessibilitat i dotacions d'aquestes àrees i espais de transformació de sòl industrial que permetessin diversificar el model.

Aquest primer document corresponia a una primera fase de debat i discussió que havia d'establir els criteris urbanístics del nou POUM, per tal d'aprovar-lo inicialment durant l'any 2007.

XMA

Més informació

www.ajrubi.net

POUM DE SANT JULIÀ DE RAMIS 169



El 30 de novembre, l'equip de govern de l'Ajuntament de Sant Julià de Ramis i Medinyà aprova provisionalment el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) del municipi. El nou planejament persegueix garantir un creixement ordenat i compacte del terme, arribant a un horitzó d'uns sis mil quatre-cents habitants per als propers quinze anys. Des de la seva aprovació inicial, a final de 2004, la polèmica i el rebuig per part d'algunes entitats veïnals i del grup a l'oposició ha acompanyat la tramitació i el procés de participació del pla. Per al 2007 s'espera que la Generalitat aprovi definitivament el document.

El municipi de Sant Julià de Ramis i Medinyà, al nord de la comarca del Gironès i de l'àmbit d'influència del sistema metropolità de la ciutat de Girona, tenia empadronats 2.656 habitants l'any 2006, gairebé un 26% més dels que hi vivien l'any 1995, any del qual daten les Normes subsidiàries de Planejament vigents en el municipi. Les transformacions socioterritorials i legislatives que s'han produït des de llavors, així com l'aparició de nous instruments de planificació, van fer considerar l'equip de govern municipal –format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Unitat per a la Democràcia Municipal (UDM)– l'obsolescència d'aquell planejament i la urgència de redactar el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM), tasca que es va iniciar el desembre de 2004 i que va dirigir l'arquitecte director i coordinador general de l'estudi d'arquitectura i urbanisme XC-ARQ-URB. SLA, Xavier Canosa.

Aprovació inicial del POUM i procés de participació ciutadana

Paral·lelament a l'inici de redacció del POUM, l'Ajuntament va posar en marxa el procés de participació ciutadana el mes de desembre de 2004, amb vocació d'implicar-hi tots els agents polítics, culturals, socials i econòmics del municipi. Amb aquesta finalitat, es van celebrar dues sessions explicatives dirigides per l'equip redactor sobre les directrius del POUM i les conclusions preliminars dels treballs realitzats fins al moment –la primera al local social de Medinyà, el dia 17 d'aquell mes, i la segona al Centre Cívic de Sant Julià, cinc dies més tard–. Posteriorment, es va obrir un període de debat i reflexió sobre les propostes plantejades, tant de caràcter general com específiques, que afectaven cada un dels dos nuclis del municipi.

Finalment, el ple de la Corporació de l'Ajuntament, en sessió extraordinària en data 3 de novembre de 2005, va adoptar, entre altres, l'aprovació inicial del POUM del municipi. Després de la seva publicació oficial al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) núm. 4518 - 25/11/2005, es va obrir un període d'informació pública tant del document del POUM com dels convenis urbanístics redactats –el relatiu al Sector Golf Girona i el realitzat amb la societat mercantil Tradisa Proyectos Inmobiliarios SL–, a fi i efecte que els interessats hi poguessin formular les al·legacions o reclamacions que consideressin pertinents durant un termini de dos mesos.

El termini d'exposició pública va finalitzar el 23 de gener de 2006. Tanmateix, el tràmit d'informació pública es va mantenir obert més enllà de l'estipulat per la legislació (que estipula un mes), fins pràcticament el moment de tancar el document per a l'aprovació provisional. És a dir, fins a final d'octubre de 2006 l'Ajuntament i l'equip redactor del pla van mantenir les tasques de divulgació del text aprovat inicialment, recollint nous suggeriments i replantejant el document inicial. En aquest temps, tant dins els terminis jurídics com després, es van rebre un total de noranta-nou escrits d'al·legació formulats per particulars, entitats, i associacions, dels quals es van estimar totalment quaranta, parcialment trenta-tres i se'n van desestimar vint-i-un. Aquestes esmenes es referien sobretot a qüestions relacionades amb la gestió del territori, canvis en el règim del sòl, l'ampliació o el canvi d'usos o la tipologia d'habitatges i creixement previst.

Contingut de les propostes del pla

Les propostes elaborades opten per un model d'ocupació del sòl que eviti la dispersió en el territori i afavoreixi la compactació del sòl urbà existent, dissenyant alhora les noves àrees de creixement en tipologies de bloc i barreja d'usos. El document d'aprovació provisional, modificat lleugerament a la baixa respecte a les previsions fetes en l'aprovació inicial, amplia lleugerament la superfície de sòl urbà, passant de les 161,96 ha a les 162,57 ha (el 8% del terme), principalment per un procés de consolidació del sòl construït. Pel que fa al sòl urbanitzable, dobla la superfície passant de les 43,86 ha previstes el 1995 a les 93,99 ha. En aquests àmbits, ubicats bàsicament entorn dels eixos viaris N-II i AP7, així com al voltant dels nuclis urbans, s'estableix edificar 1.609 habitatges nous, 246 dels quals seran de tipus social. Es preveu arribar així a un horitzó de 6.421 habitants potencials en quinze anys.

En total, doncs, el 86,4% de la superfície del terme es classifica com a no urbanitzable (1.636 Ha.). Dins aquest espai, el document reconeix i delimita unitats específiques de paisatge amb el propòsit de millorar les seves condicions, com ara la dels espais de ribera del Ter i el Terri, el petit sistema existent sobre la riera de la Rasa o els espais boscosos que pel nord cerclen el nucli de Medinyà. Així, s'incrementen considerablement les zones verdes, passant de les 21,46 ha del 1995 a les 124,09 ha. En aquesta mateixa línia, el pla pretén corregir l'impacte de la periurbanització en el municipi que havia consolidat situacions i activitats en el sòl no urbanitzable impròpies per aquesta classificació de sòl.

Entre els projectes urbanístics previstos destaca la creació d'un gran espai lliure central en el sector de Sant Julià, amb funcions de parc central i zona d'equipaments, que relligui les trames urbanes dels barris de Montagut, les Comes i el Pla de Baix, consolidats als dos costats de l'autopista; la creació d'un parc fluvial i la reordenació de la façana edificada del Ter en la zona de les Torres, i la creació d'un extens parc urbà lligat al Ter en la zona del Pla de l'Arnau. Destaca també l'increment a gairebé el doble del sòl qualificat d'equipaments públics respecte del planejament anterior (passant de 8,13 ha a les 14,73 ha).

Pel que fa a les infrastructures de mobilitat, el POUM procura minimitzar l'impacte que provoquen les vies existents i obres previstes (com el pas del Ferrocarril d'Alta Velocitat [67]) que disgreguen el terme. Incideix en la modificació de les característiques i traça de l'N-II al seu pas pels nuclis urbans, i en actuacions sobre l'Autopista AP7 [11] per relligar els teixits urbans, així com en la millora de les característiques i



El Pla de Baix, situat entre l'autopista AP7 i l'antiga N-II, és una de les àrees de creixement proposades pel nou POUM. Foto: Moisès Jordi

qualitat de la xarxa viària local amb la incorporació de criteris de jerarquització de vies, accessibilitat i supressió de barreres, progressiva peatonalització, creació d'aparcaments i connectivitat amb els transports públics supramunicipals, etc.

Polèmica i crítiques veïnals a les previsions del POUM

Els actes de protesta realitzats per diferents agrupacions veïnals del municipi, contràries a les previsions del POUM, han estat diverses i continuades al llarg de l'any. Des de la presentació formal d'al·legacions a l'exhibició de pancartes als plens i als balcons de les cases, fins al lliurament de 475 signatures contràries a l'Ajuntament, passant per la petició de convocar un referèndum.

A començament d'any, les associacions de veïns de Castell de Montagut i del Pla de Baix van presentar setanta al·legacions al POUM. Posteriorment, una quarantena de veïns van assistir al ple ordinari de l'Ajuntament celebrat el 10 de juliol per expressar el seu rebuig al POUM que consideraven que propiciava un creixement urbanístic desmesurat. Un dels assistents també va expressar el seu temor que els habitatges protegits previstos portessin "tota mena de xusma". D'altra banda, els veïns van exigir més equipaments i policia.

També l'Associació de Veïns del Pla de la Garriga de Sant Julià de Ramis, un barri d'uns trenta d'habitatges i un centenar de veïns al voltant del qual es preveia encabir 22 ha de nou sòl urbanitzable, va presentar un escrit a l'Ajuntament en el qual s'acusava l'equip de govern de no haver permès la participació ciutadana en el procés d'elaboració del POUM, i assegurava que el pla responia a interessos partidistes i no a les necessitats reals del municipi. En declaracions del seu president, Jaume Casamitjana, exigien que es respectés el que consideraven que era un dels pocs espais verges que té Sant Julià.

El grup de Convergència i Unió (CiU), a l'oposició, es va sumar a les crítiques veïnals i va denunciar que s'estava canviant la "filosofia del poble". Segons un article d'opinió de Patrici Oliveras i Fornells, cap de CiU a l'Ajuntament, publicat a El Punt Diari el 16 de juliol, "en qüestió de pocs anys ja no viurem en un poble petit, respectuós amb les persones, sinó en una barriada dormitori de la gran ciutat, degradada, plena dels pisos protegits que no tindrà, sense cap atractiu i de la qual tothom voldrà marxar." Per la seva banda, l'alcalde, Narcís Casassa i Font, va defensar el model de compactació i creixement intensiu que proposa el POUM, i va recordar que la nova LLEI D'URBANISME [85] recull com un requeriment obligatori la creació d'habitatge social. El mateix alcalde va respondre també per escrit les crítiques d'Oliveras en un altre article d'opinió, publicat en el mateix mitjà una setmana més tard. Sota el títol: "Manipulacions i falsedats a l'entorn del POUM", l'alcalde acusava el cap de l'oposició d'electoralisme i de crear alarma social a partir de falsejar la realitat, i afirmava: "amb el nou POUM, l'actual equip de govern del PSC i UDM hem volgut posar ordre a un municipi desestructurat i descohesionat, amb pocs serveis públics i privats."

Al final d'aquell mateix mes, el 24 de juliol, l'Ajuntament va convocar una reunió al Centre Cívic del municipi, a la qual van assistir més de dues-centes persones. Els veïns van tornar a manifestar els seus temors i reticències pel nou planejament, retrets que tant l'alcalde com el primer tinent d'alcalde van considerar infundades i mal documentades. Entre altres, l'alcalde va desmentir rotundament els comentaris que el municipi acolliria persones de la Font de la Pólvora –barri del municipi de Girona on es concentra la comunitat gitana– i es va comprometre a tornar a explicar amb tot detall el POUM durant el mes de setembre, abans de convocar el ple perquè en fes l'aprovació provisional. Arran d'aquesta reunió, els membres integrants de la llista d'Unitat per la Democràcia Municipal (UDM), soci de govern a l'Ajuntament, van decidir condicionar el seu suport al POUM al fet que es rebaixés el creixement a un màxim de cinc mil habitants per als propers deu anys, la qual cosa comportaria també una reducció en l'habitatge públic.

L'Ajuntament va convocar una nova reunió el 3 d'octubre per explicar, conjuntament amb l'arquitecte redactor del Pla, els canvis del POUM sorgits arran de les al·legacions. L'alcalde va remarcar la necessitat de reordenar el municipi i l'oportunitat que dóna el POUM d'aconseguir crear un nucli urbà ben comunicat internament i l'aposta que suposa per un "creixement moderat i racional".

A final d'octubre, una setantena de veïns convocats per l'Associació de Veïns del Pla de Baix, van tornar a manifestar-se en contra de les previsions de creixement del POUM. Els veïns, que van fer un recorregut des del centre cívic fins a la casa de l'alcalde i van tallar durant uns moments el trànsit a l'autovia, continuaven rebutjant el nombre d'habitatges previstos per aquest sector (663 en tipologia de bloc), tot i que havien estat rebaixats respecte dels 745 de la proposta inicial. Paral·lelament, arran de les obres d'urbanització iniciades en la urbanització Golf Girona i la tramitació del POUM, a mitjan octubre, un centenar de veïns d'aquest àmbit van constituir una nova associació per aglutinar les inquietuds del veïnat i vetllar per la legalitat i la qualitat dels treballs constructius.

Aprovació provisional del POUM de Sant Julià de Ramis

Enmig d'un ambient de tensió, el govern municipal va aprovar provisionalment el POUM en el ple celebrat el 30 de novembre. Des del públic es van sentir crits, algun insult i acusacions directes cap a membres de l'Ajuntament. S'esperava que a la primeria de 2007 la Comissió Territorial d'Urbanisme de la Generalitat resolgués i atorgués l'aprovació definitiva del POUM.

MXA

Més informació

www.santjuliaderamis.cat/poum/il
www.santjuliaderamis.cat/portaveu/

POUM DE SANTA CRISTINA D'ARO 170



A principi de juliol, s'aprova inicialment el nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Santa Cristina d'Aro. Els principals objectius del nou POUM són contenir el creixement residencial del municipi i circumscriure'l a les proximitats del nucli urbà central, millorar les condicions urbanístiques de les urbanitzacions i l'articulació entre els diferents nuclis urbans, garantir la connectivitat ecològica entre els massissos de les Gavarres i Cadiretes i preservar la vall de Solius de la urbanització projectada.

Santa Cristina d'Aro és un terme municipal extens (67,3 km²) situat a la façana litoral del Baix Empordà. El municipi inclou part del vessant sud de les Gavarres i del vessant nord del massís de Cadiretes, també conegut com l'Ardenya. Aquests dos massissos –inclosos dins del Pla d'espais d'interès natural de Catalunya (PEIN) – fan que bona part del terme municipal presenti una orografia complexa i un paisatge eminentment forestal. Entre els dos relleus passa el riu Ridaura, que neix a l'Ardenya i creua el terme municipal pel centre, d'est a oest, formant la principal zona planera del municipi. El nucli històric de Santa Cristina i les principals infraestructures de comunicació, la C-31 i l'antiga carretera de Castell-Platja d'Aro (GI-662) se situen en aquesta zona. Pel sud, el terme s'estén cap al litoral fins a les cales de Canyet, la Corcollada i Vallpresona i limita amb Sant Feliu de Guixols i Tossa de Mar.

L'any 2005, el municipi tenia 4.071 habitants. Tot i que la major part de la població vivia a l'àrea urbana central, les nombroses urbanitzacions constitueixen la major part de la superfície urbana del municipi.[1] Alguns d'aquests nuclis tenien importants mancances relacionades amb el grau d'urbanització i els serveis urbans, i a tots, majoritàriament, l'habitatge era de segona residència i constituïa el 70% del parc residencial municipal.

S'inicia l'elaboració del nou planejament municipal

El planejament vigent a Santa Cristina eren les Normes subsidiàries aprovades el febrer de 1998. L'any 2004, però, ja s'havien implementat bona part de les propostes de les Normes, i l'Ajuntament considerava que resultaven insuficients per a abordar els eventuals creixements urbanístics i garantir la qualitat urbana i ambiental del municipi. D'altra banda, es palesava la necessitat d'articular com a estructura urbana i funcional el conjunt dels nuclis habitats i calia redefinir amb detall les condicions de desenvolupament urbanístic de cada un.

Aquests motius van menar l'equip de govern a iniciar la revisió del planejament a final d'octubre de 2004. L'elaboració del nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) es va encarregar a l'empresa Land Planificació i Projectes.[2] L'Ajuntament de Santa Cristina d'Aro el va aprovar inicialment el 6 de juliol de 2006 amb els vots favorables del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), i l'abstenció dels regidors de Convergència i Unió (CiU).

Taula 1 Distribució de la població en els nuclis de Santa Cristina d'Aro (2005).

Entitats	Habitants 2005	%
Santa Cristina d'Aro-Nucli	1.879	46,2
Salol	415	10,2
Bufaganyes	367	9,0
El Vitar	357	8,8
Malvet	341	8,4
Bell-lloc	276	6,8
Romanyà de la Selva	273	6,7
Solius	90	2,2
Canyet de Marc	60	1,5
Camps de Santa Maria	13	0,3
Total habitants al municipi	**4.071**	**100,0**

Font: Padró contínu 07/04/05 proporcionat pel Servei d'Estadística de l'Ajuntament

Un creixement demogràfic i residencial moderat

Després d'un creixement que havia portat gairebé a duplicar el sòl urbà del municipi en menys d'una dècada, el nou POUM apostava per la contenció i reservava 250 ha per a creixements futurs, és a dir, poc més de la meitat del sòl previst per a aquesta finalitat l'any 1998.

Taula 2 Distribució de les superfícies dels diferents règims d'ús del sòl a Santa Cristina d'Aro. Comparació 1998-2006.

	NNSS 1998	POUM 2006 Apr. Inicial
Sòl urbà (ha)	320,63	603,78
Sòl urbanitzable (ha)	427,33	252,08
Sòl no urbanitzable (ha)	5.980,93	5.872,31
Terme municipal	6.728,89	6.728,89

Font: Memòria descriptiva i justificativa del POUM

Els nous creixements residencials es proposaven principalment en espais contigus o inclosos en el nucli urbà de Santa Cristina. D'aquesta manera, s'omplien els buits urbans existents i es redefinien molts dels creixements previstos pel planejament vigent per tal d'incrementar la densitat i compacitat al nucli urbà central i de convertir la zona en un veritable eixample urbà de densitats mitjanes. La major part d'aquests creixements es localitzaven al sud-est del nucli central, en l'espai romanent entre aquest i el de Ridaura.

D'altra banda, el POUM delimitava per a cada una de les urbanitzacions existents un polígon d'actuació urbanística (PAU) i proposava realitzar les obres de reurbanització necessàries per tal que cada una disposés de totes les infraestructures necessàries i d'un nivell d'urbanització adequat.

El nou Pla preveia un creixement demogràfic anual mitjà proper al 4,2% per als anys següents, amb una població màxima de 9.000 habitants l'any 2025. D'acord amb aquestes previsions,[3] el Pla preveia la construcció de 2.788 habitatges nous, 2.475 en sòl urbanitzable i 313 en sòl urbà. Amb aquest increment, s'esperava assolir un parc de 3.500 habitatges principals, que guanyarien pes, tot i que es preveia que la segona residència continuaria representant més de la meitat del total dels habitatges del municipi en l'horitzó temporal previst.

Pel que fa a les tipologies edificatòries, la major part dels nous habitatges (1.614) es construirien en àrees de densitats mitjanes (entre 30 i 50 habitatges per hectàrea). Tanmateix, també es preveia construir una quantitat important d'habitatges (735) en zones de molt baixa densitat (menys de 5 habitatges per hectàrea), tal com ja establien les previsions de les Normes subsidiàries. Amb tot, en aquest punt, el POUM reduïa a gairebé dos-cents el nombre d'habitatges a construir en aquestes zones. D'altra banda, el Pla establia la construcció de cinc-cents habitatges protegits, amb la qual cosa s'assolien les quotes establertes per llei.[4]

Increment del sòl industrial i millora de la dotació de serveis i equipaments

El POUM preveia una reserva de 48 ha de sòl per a activitats econòmiques, principalment per a la petita indústria de serveis i tallers. Aquests sòls se situaven al sector anomenat el Molí d'en Tarrés, on ja hi havia diverses implantacions industrials i d'emmagatzematge. Es tractava d'una zona de terrenys molt accessibles i amb possibilitat de controlar i corregir el seu impacte paisatgístic, en un espai situat al sud de la carretera de Sant Feliu de Guíxols.

D'altra banda, un dels principals objectius de densificar el nucli central era facilitar la implantació d'un major nivell de serveis dins l'àrea urbana i potenciar l'augment de les dotacions comercials i d'activitats terciàries. En aquest aspecte, es fixava en tots els sectors centrals del nucli l'obligatorietat de reservar sostre comercial, tant en sòl urbà com en els sectors urbanitzables. A més, es preveia potenciar i ampliar les tres àrees principals d'equipaments existents, és a dir, l'àrea esportiva situada a l'oest del nucli urbà (que es podria ampliar per als mateixos usos esportius o escolars), l'àrea annexa a l'església (on se situava l'escola infantil i primària i l'escola bressol, que s'ampliarien per als mateixos usos escolars), i la zona d'equipaments administratius a l'extrem sud-oest de l'àrea urbana, on se situaria el nou ajuntament.

En matèria d'espais lliures i zones verdes, el POUM promovia la connexió dels diferents espais existents a través de la xarxa viària i de passeigs de vianants per tal d'estructurar un conjunt funcional únic. En aquest sentit, la proposta de convertir la façana fluvial del Ridaura en un parc fluvial tenia un paper central. Es tractava de promoure la revalorització d'aquest espai fluvial a través de la protecció del medi físic i la millora de les seves zones d'ús públic, i d'adequar-ne els accessos, des de l'àrea urbana propera. La recuperació d'aquesta zona, en la qual ja hi havia el carril bici entre Girona i Sant Feliu de Guíxols, contribuiria a articular un anell verd amb una xarxa de carril bici i de vianants al voltant del nucli urbà central de Santa Cristina.

Polèmica per l'ocupació de la vall de Solius

Pel que fa al sòl no urbanitzable, el POUM va tenir en compte la presència dels dos espais PEIN i va definir un àmbit de connectivitat ecològica entre ells. En aquest sentit, el POUM es comprometia a incorporar la futura normativa dels plans especials d'ambdós espais a partir del moment en què aquests entressin en vigor.

D'altra banda, el POUM resolia definitivament la polèmica generada els anys anteriors entorn de la possible ocupació de part de la vall de Solius, una de les zones amb més valor agrícola i paisatgístic del municipi. En aquesta zona, l'any 2004 es va aprovar la creació d'un sector industrial de 14 ha. Aquesta proposta va provocar l'oposició d'una part de la població del municipi, que es va articular entorn de la Plataforma Salvem Solius, la qual entenia que el nou polígon estaria aïllat del nucli urbà, en una zona que, a més de presentar dificultats d'accés, afectaria la connexió biològica entre les Gavarres i el massís de l'Ardenya i generaria un fort impacte paisatgístic. Finalment, el POUM va establir un àmbit de protecció paisatgística per la vall de Solius i va redistribuir el sòl industrial al voltant de la zona de Can Reixac.

MSM-X3EA

Més informació

www.santacristina.net/ajuntament/

1 Aquestes urbanitzacions es localitzen als contraforts de les Gavarres (Sant Miquel d'Aro, Romanyà de la Selva, Vall Repos, Bell-lloc, Roca de Malvet, les Teules) i del massís de Cadiretes (Can Reixac, Golf Costa Brava, Mas Trempat, Rosamar).

2 Aquesta empresa es va encarregar del planejament urbanístic, mentre que La Vola va realitzar l'assessoria ambiental i els estudis territorials i el Gabinet d'Estudis Econòmics es va ocupar de l'estudi socioeconòmic.

3 Cal recordar que les previsions d'un POUM no indiquen el creixement que es vol assolir sinó el màxim potencial que, en cas que les circumstàncies ho facin necessari, el municipi estaria preparat per assumir.

4 El 21% del sostre residencial era destinat a habitatge protegit, per la qual cosa se superava lleugerament el mínim establert per la llei, que és del 20%: d'acord amb la legislació vigent, el sostre residencial de nova implantació previst (256.673,30 m²) obligava a disposar d'un mínim de 51.334,66 m² de sostre per habitatge de protecció pública, mentre que el nou hi esmerçava 54.167,02 m².

POUM DE TARRAGONA 171



La redacció del nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de la ciutat de Tarragona continua generant polèmica política i patint retards en la tramitació, des que aquesta es va posar en marxa l'any 2000. El govern de Convergència i Unió (CiU) a l'Ajuntament rep les crítiques de tots els partits a l'oposició per la manca d'informació t sobre els projectes que han de dissenyar la capital provincial els propers vint anys.

Antecedents 2005:171

L'àmbit municipal de la capital de la demarcació de Tarragona abraça 62,24 km² a la costa sud de Catalunya i se situa al marge esquerre de la desembocadura del Francolí. És el terme més estens i poblat de la comarca del Tarragonès, amb 131.158 habitants censats l'any 2006 i un increment relatiu del 30% els darrers vint anys.

Antecedents

El planejament en vigor al municipi de Tarragona data de l'any 1995 i constitueix la tercera modificació del primer Pla general d'ordenació urbana (PGOU) en període democràtic (en endavant, Pla d'ordenació urbanística municipal, en la terminologia de la nova legislació urbanística, o POUM), redactat per l'arquitecte Lluís Cantallops l'any 1984. L'any 2000, l'Ajuntament va iniciar el quart procés de revisió del planejament per adaptar-lo al nou context territorial i social que exigia el municipi i també a la legislació urbanística vigent. L'Ajuntament de Tarragona va licitar, mitjançant concurs, els treballs de redacció del nou document i en va resultar adjudicatària, per acord de la Comissió de Govern de data 8-1-2001, l'empresa Aguirre Newman Urbanismo, SA. Dos anys més tard es va publicar i obrir a informació pública el document "Criteris, Objectius i Solucions Generals de Planejament de la 4a. revisió del Pla" que va rebre diverses al·legacions. Aquell mateix any, va entrar en vigor la Llei 2/2002, d'urbanisme de Catalunya, a la qual el nou pla havia d'adaptar-se. I dos anys més tard, es va aprovar la Llei d'urbanisme 10/2004 [2004:10], que modificava parcialment la de l'any 2002.

Durant el procés de revisió, les dificultats internes de l'empresa adjudicatària van motivar que els treballs de la revisió del planejament general es portessin a terme directament des dels Serveis Tècnics de l'Ajuntament mateix de Tarragona. A tal efecte, l'any 2002 es va crear una nova oficina especialitzada, dedicada exclusivament al POUM, anomenada Oficina del Pla general.

Urbanísticament, el Pla general inicial de 1984 va intentar limitar el creixement dels nuclis residencials aïllats sorgits en èpoques anteriors. El seu "rellegat" es feia per la via-



Zona posterior a la platja de l'Arrabassada de Tarragona. Foto: Marta Casas

litat. En l'última revisió –després d'una diagnosi mediambiental del territori feta pel mateix equip del pla inicial– es van fer reserves de sòl urbanitzable en els àmbits de TERRES CAVADES [136] i de la Budellera, a la zona est del municipi, justificant que eren els idonis pel creixement i la cohesió de la ciutat i els nuclis d'urbanitzacions, llavors ja en plena transformació a primera residència.

El POUM en redacció considera que l'esgotament de les previsions anteriors i del seu model han donat lloc a l'aparició i agudització de diferents disfuncionalitats urbanes diverses a causa de la concepció extraurbana de les infraestructures i el risc de que aquesta problemàtica es reprodueixi amb el nou traçat del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) AL SEU PAS PEL CAMP DE TARRAGONA [153], la segregació entre la ciutat i el mar d'una banda i entre la ciutat central i els barris de ponent pel riu i terrenys indefinits, així com problemes de connectivitat local per la insuficiència de la xarxa viària intermèdia entre les grans vies i el viari residencial.

Objectiu del nou POUM

El "Document de Criteris, Objectius i solucions generals de planejament", de l'any 2002 que incorpora el Pla, justifica la necessitat d'un nou model de ciutat, amb vocació d'afavorir el paper de la seva capitalitat dins el sistema urbà del Camp de Tarragona, i per això relliga els diferents espais urbans consolidats i en millora la connectivitat i vialitat interna.

En línies generals, el document provisional de revisió del pla dissenya una ciutat més compacta a ponent, integrant els barris amb noves zones d'habitatges als descampats i cohesionant ambdues parts del riu Francolí. També es preveu una expansió a llevant, amb barris ja previstos en l'anterior planificació, com Terres Cavades o la Budallera, amb prop de cinc mil habitatges cadascun. A l'est, també hi ha noves urbanitzacions, com Móra 2, la qual va suscitar polèmica i crítiques per part de l'oposició.

D'altra banda, es defineixen noves infraestructures supramunicipals i la solució de l'efecte barrera del ferrocarril a la costa, la dotació de nous equipaments i espais lliures, la definició i protecció dels sòls no urbanitzables i la ubicació del creixement industrial assenyalant una clara separació entre la gran indústria i les zones residencials. Tot plegat, amb una previsió de 6.328 habitatges nous en zones urbanes i 29.593 en nous polígons d'expansió, fet que dimensionava un horitzó màxim de 175.000 habitants per al municipi, que posteriorment es va calcular en 190.000, en equilibri amb la provisió de llocs de treball.

Nous projectes per Tarragona

Per resoldre la complexitat del territori, molt diferent a llevant (abrupte) i a ponent (més suau), s'opta per crear una nova centralitat en l'eix del riu Francolí que dona continuïtat a aquesta "façana fluvial" amb la "façana marítima".

Es dissenyen espais residencials entre els barris de Torreforta, Riu Clar i Icomar, fins al riu. També es pretén donar continuïtat als barris que depenen exclusivament de la carretera de Reus (Floresta, l'Alhada, Parc Riu Clar). Es preveu també un pla de millora urbana (PMU) de la zona entre Camp Clar i Bonavista, que transformarà l'actual descampat en una ciutat esportiva. Igualment, la zona universitària s'adapta i s'amplia a la nova ordenació.

Pel que fa a àrees de nou creixement, destaca la zona entre Sant Salvador i Rodolat de Mero, amb la qual es pretén aconseguir una gran cessió de verd ampliant la protecció del Pont del Diable. Entre Sant Salvador i Sant Ramon es completa la planificació de sòl urbanitzable que permetrà cohesionar els dos barris i preparar l'avinguda de l'estació del FAV fins a Peralfort.

Un dels projectes que va despertar més polèmica va ser el barri residencial d'unes 60 ha i mil quatre-cents habitatges, previst al nord-oest de la Móra –el Mas d'en Jover, més conegut com la Móra 2. Es tracta d'una zona boscosa, aïllada i allunyada del barri de la Móra per la via del tren, l'autopista, l'N-340 i la futura variant. Els tres grups opositors al govern municipal (Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–, Esquerra Republicana de Catalunya –ERC– i Iniciativa per Catalunya els Verds –ICV–) van posar en dubte la necessitat i oportunitat d'aquest projecte.

A nivell infraestructural, es planteja la continuïtat de la vall de la Rabassada amb la Budellera, eliminant el tram de variant de la carretera N-340. En aquesta zona també es relliga la vialitat amb la prevista a Terres Cavades i la nova ordenació de l'actual camp del Nàstic. Industrialment s'ha optat per una intensificació del terciari, prioritzant els serveis en detriment de la indústria molesta.

En total els nous polígons i sectors a desenvolupar sumen un total de 13.500 habitatges d'HPO, un terç del total de l'increment d'habitatges previst. Així mateix, en solars municipals que provenen del 10% de cessió dels polígons d'actuació, es preveu la construcció de quatre mil tres-cents habitatges amb algun règim de protecció més.

L'aprovació inicial es retarda

Durant tot l'any, els partits de l'oposició van criticar reiterades vegades la falta de documentació essencial per poder aprovar el pla, com per exemple la manca d'informe mediambiental, el social o l'avaluació econòmica. Tots van coincidir a dir que "aprovar un pla general marginant grups és portar-lo directament al fracàs", en paraules del portaveu ecosocialista Lluís Balart.

A final de gener, el portaveu socialista a l'Ajuntament, Josep Fèlix Ballesteros, va anunciar que el seu grup suspenia les negociacions del pla per manca de documentació suficient: "fa sis mesos que esperem aquesta informació", i va pronosticar que l'aprovació definitiva no es produiria fins al primer semestre de 2008.

Per la seva banda, Joan Solé, secretari de la junta directiva de l'Associació de Promotors i Constructors de Tarragona argumentava que l'endarreriment de la revisió del POUM estava tenint influència en l'alça del preu del sòl. Segons ell "si hagués estat acabat dos anys abans, s'haurien aclarit moltes incògnites i s'hauria pogut posar al mercat més sòl".

A mitjan any, l'alcalde, Joan Miquel Nadal, assegurava que els treballs estaven en la darrera fase i el document es podria aprovar provisionalment abans de l'estiu. Segons el batlle, només quedaven alguns tràmits, com ara presentar a l'oposició el catàleg d'edificis protegits, i va advertir a la resta de partits que el consens per a aprovar el pla "té data de caducitat".

A final d'any, els partits a l'oposició van continuar criticant la manca d'informació i el retard en les negociacions polítiques, quan ja es complien gairebé set anys després de l'inici de la revisió del pla general. El candidat d'ERC a l'alcaldia, Sergi de los Ríos, assegurava que "l'aprovació inicial no es farà aquest mandat" i es queixava que "la darrera junta de portaveus per tractar del POUM va ser el desembre de l'any passat". Per la seva part, els ecosocialistes van considerar "antidemocràtic que l'alcalde no els hagi donat cap documentació sobre el pla". El Partit Popular (PP), a l'equip de govern, es va mostrar prudent abans de donar l'opinió sobre el pla, i estava a l'expectativa d'una reunió en què l'alcalde els pogués donar més detalls del document urbanístic que ha de definir el futur de la ciutat.

MXA

Més informació

www.tarragona.cat

POUM DE TORTOSA 172



El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, aprova definitivament el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Tortosa el 27 de juliol de 2006, suspenent-ne la publicació i conseqüent execució fins a la presentació d'un text refós. L'Ajuntament de Tortosa havia aprovat inicialment el POUM al ple del dia 21 de febrer de 2003 i la tramitació del document ha seguit, després, un procés llarg i laboriós. El POUM desenvolupa 115,3 ha de sòl residencial, que permetran la construcció de 7.497 habitatges i 178,1 ha de sòl per a activitats.

Antecedents | 2003:105; 2005:156

Tortosa, capital de la comarca del Baix Ebre, està situada al sud de Catalunya, al marge del riu Ebre i a prop del tram final del riu. El terme municipal té una superfície de 21.800 ha i la seva població segons dades del padró de l'any 2006 era de 34.266 habitants.

L'Ajuntament de Tortosa va fer l'aprovació inicial del nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) el febrer de 2003, i l'aprovació definitiva la va fer el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal i Farreras, el 27 de juliol de 2006. L'equip de govern (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) considerava que l'anterior pla general, aprovat el 1986, havia quedat obsolet. La capacitat de creixement del municipi estava esgotada i calia un pla que s'adaptés al marc general de la planificació a Catalunya: aquest era el Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre i el marc, la LLEI D'URBANISME [2004:105], a fi que permetés classificar més sòl per a acollir els creixements previstos.

De les 21.800 ha de sòl que té el terme municipal de Tortosa, 1.202 seran de sòl urbà, és a dir, un 5,48% del terme. El Pla ha reconegut 500 ha de sòl que fins ara era no urbanitzable, si bé estava edificat. Això ha fet necessària la redacció d'una declaració d'impacte ambiental.

Les propostes generals del nou POUM es basen en quatre accions urbanístiques: la nova vialitat, la distribució dels grans equipaments urbans en quatre noves zones de creixement, la transformació interior tant del centre històric com dels espais ferroviaris en desús i la definició d'una nova avinguda d'accés a la ciutat.

La nova vialitat

Per tal de reforçar el paper estructurant del riu en el conjunt de la ciutat, el Pla proposa al marge dret del riu la traça de l'eix de l'Ebre, a prop de la traça del canal de Xerta, enllaçant amb un nou pont sobre l'Ebre. Al marge esquerre del riu, al nord, proposa la creació d'una porta urbana, punt d'arrencada d'un nou pont sobre el riu situat aigües amunt de Remolins. Al marge esquerra, proposa la incorporació de la traça de l'autovia de l'Aldea com a via principal d'accés al polígon industrial de Campredó. En relació amb l'estructura viària urbana, a Ferreries es defineix una estructura vertical suportada sobre la traça de l'avinguda de l'Estadi i a la zona de Tortosa, el Pla recull i ajusta el vial de cornisa del planejament anterior.

Els equipaments urbans

El POUM rescata la centralitat del nucli històric i proposa quatre zones de nous creixements als marges drets i esquerra del riu i al nord i sud de la ciutat actual i sobre les hortes existents. Aquests són:

- l'horta de Pinupi, sobre el barri de Remolins, un espai dissenyat per a la ubicació d'un nou pont i del futur recinte firal.
- l'horta de Jesús, on se situarà un parc urbà al final del corredor natural de barranc de Cervera, que farà les funcions de connector entre els barris de Ferreries i Jesús.
- l'horta de Sant Vicent, a la part de Ferreries i sota la traça del tren, donarà cabuda el nou port fluvial.
- l'horta del Temple serà la reserva de sòl per a la construcció del futur gran equipament docent i esportiu. Aquesta actuació està lligada a la reutilització de l'espai de les instal·lacions ferroviàries i a la definició del nou passeig d'entrada a la ciutat.

Aquestes àrees es desenvoluparan amb deu sectors de sòl residencial, amb una superfície de 115,34 ha i 7.497 habitatges, i nou sectors de sòl per a activitats, amb una superfície de 178,07 ha.

La transformació interior

El centre històric de la ciutat havia patit una degradació del teixit social i arquitectònic. També havia perdut la seva centralitat i havia quedat relegat en un costat. El Pla opera sobre aquesta situació i proposa uns creixements a les hortes dels quatre extrems de la ciutat, que tornen a donar centralitat al nucli històric. També desenvolupa UN PLA DE MILLORA URBANA PER AL CENTRE, EL PLA INTEGRAL DEL BARRI ANTIC DE TORTOSA (PINCAT) [2005:104].

L'altre actuació de reforma important és la reutilització de l'espai de les antigues infraestructures ferroviàries, ara sense servei,



Imatge de Tortosa des de la Suda. Foto: Àlex Tarroja



Vista del nucli antic de Tortosa. Foto: Àlex Tarroja

que es convertiran en una nova àrea de centralitat urbana que inclourà la concentració d'activitats comercials, hàbitues i d'oci, i l'emplaçament de sostre residencial.

Nou passeig d'entrada a la ciutat

La via d'entrada a la ciutat ha patit un procés que de mica en mica ha transformat aquest eix en una carretera aparador de productes comercials de grans dimensions. El Pla proposa l'ordenació d'aquesta via per transformar-la en el gran eix urbà de la nova ciutat. En un dels marges de la via, amb més profunditat de parcel·la, proposa urbanitzar una franja mixta de residència i activitats econòmiques. A l'altre marge, amb menys profunditat de parcel·la, defineix la creació d'una senda verda de sortida de la ciutat, al costat del canal.

El sòl no urbanitzable

El municipi de Tortosa té en el riu el seu principal actiu, com a element estructurador de la nova ciutat, i en les muntanyes de Cardó-Boix i dels Ports els principals referents paisatgístics. A partir d'aquests elements, el Pla proposa una xarxa d'espais amb valor mediambiental que connecten les serres amb les planes al·luvials del riu.

Dins el sòl no urbanitzable el POUM defineix les figures següents de protecció:

- Els espais protegits, que inclouen aquelles àrees que ja disposen d'una figura de protecció sectorial en l'actualitat, com es el Pla d'espais d'interès natural (PEIN). Per a aquestes àrees es reconana la redacció de plans especials.
- Les zones d'esmorteiment d'impactes, que són espais que envolten els espais PEIN, i que es regeixen amb una regulació semblant.
- Els espais que necessiten protecció, que inclouen aquells que una avaluació ecològica ha detectat que precisen protecció, com ara els hàbitats fràgils, rars o degradats. Sobre aquests espais el Pla determina un conjunt de mesures com n'és el manteniment, la regeneració o la rehabilitació.
- Els corredors, que recullen els espais que connecten les diferents zones protegides per tal que no quedin isolades.

En relació amb els usos, el Pla defineix els elements bàsics del sòl no urbanitzable que en configuren la fesomia, com són l'estructura de la propietat del sòl, les edificacions existents, la xarxa viària rural, la xarxa hidrològica, els camps de conreu, les masses forestals i els elements topogràfics. Aquests elements són regulats per les normes del Pla, per tal d'aconseguir-ne la integració i reduir-ne l'impacte.

El procés d'aprovació

L'aprovació del POUM ha estat un procés llarg i laboriós, ja que el tancament dels convenis urbanístics i l'adaptació del Pla a la normativa vigent (Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre, Llei d'urbanisme i legislació sectorial) ha requerit successives modificacions.

El gener de 2006, el Pla va ser presentat a la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre perquè l'aprovés. Aquesta va acordar ajornar l'aprovació fins que els documents corregissin algunes mancances relacionades amb la delimitació de la zona marítima terrestre.

Una altra dificultat del Pla va ser complir els criteris d'inundació del text refós de l'any 2005 de la Llei d'urbanisme, que segons diu a l'article 92: "Està prohibit urbanitzar i edificar en zones inundables i en altres zones de risc per a la seguretat i el benestar de les persones." Segons el regidor d'urbanisme, José Martín Cid, tots el plans parcials programats estan afectats per diferents graus d'inundació.

L'altra qüestió que va bloquejar l'aprovació del Pla va ser la classificació de 500 ha de sòl a la zona del Canalet a Jesús, ja que el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va considerar que era una superfície massa gran i l'Ajuntament va haver de redactar-ne una declaració d'impacte ambiental.

La Comissió d'Urbanisme va informar favorablement sobre el POUM el juliol de 2006, amb la recomanació de realitzar un estudi precís sobre la inundabilitat i un pla d'emergència per a afrontar inundacions extraordinàries. Durant el 2007 es preveu que aquest planejament entrarà en vigor.

PPG

Més informació

www.tortosa.info/webajt/poum2/index.html

PRESA DEL CONGOST DE MONT-REBEI (SANT ESTEVE DE LA SARGA) 173



El 30 d'agost de 2006 l'Empresa Nacional d'Electricitat SA (ENDESA) presenta el projecte de construcció d'una central hidroelèctrica al municipi de Sant Esteve de la Sarga, a tocar de l'entrada del congost de Mont-rebei, el darrer pas pirinenc lliure d'infraestructures. El congost de Mont-rebei ha rebut des de 1987 un seguit de figures de protecció mediambiental que en demostren el gran interès natural, i formaria part del futur Parc Natural del Montsec. El 6 d'octubre es constitueix la Plataforma per la Defensa del Montsec i s'inicia la campanya "El Congost de Mont-rebei, Patrimoni de Tothom - No a la construcció d'una presa al congost de Mont-rebei per part d'ENDESA". La campanya inclou un manifest contrari al projecte i la recollida de signatures per intentar aturar-lo, i també la previsió d'actes de protesta al congost mateix.

El congost de Mont-rebei, format pel riu Noguera Ribagorçana en travessar la serra del Montsec, separa el Montsec d'Ares, a les comarques catalanes de la Noguera i el Pallars Jussà, del Montsec de l'Estall, a la comarca aragonesa de la Baixa Ribagorça. És l'únic gran congost català que es manté més o menys verge sense que el travessi cap carretera, ferrocarril o línia elèctrica. Únicament el travessa un camí de ferradura parcialment excavat a la roca que permet gaudir d'una manera molt espectacular d'aquest indret. Les parets del congost arriben a assolir més de 500 m de caiguda vertical, amb punts on l'amplada mínima del congost és de només 20 m. El congost de Mont-rebei és un dels espais naturals més singulars del Prepirineu, tant des del punt de vista paisatgístic, com per la seva gran biodiversitat, amb la presència d'espècies en perill com són la llúdriga o el trencalòs, entre altres.

Antecedents

Entre els anys 1985 i 1987 es va impulsar des de la Generalitat la construcció de l'eix occidental per comunicar Tortosa amb la Vall d'Aran, que en el traçat d'Agulló, a la Vall d'Àger, fins a Pont de Montanyana, a Aragó, passava pel congost de Mont-rebei. Es va constituir una plataforma contrària al projecte, que va dur a terme una intensa campanya amb la realització d'una exposició itinerant, l'edició d'un llibre i un vídeo, i nombrosos actes de protesta que van aconseguir aturar el projecte.

A partir de llavors el congost de Mont-rebei obtingué un gran nombre de figures de protecció ambiental, que el situen entre els àmbits de major protecció de Catalunya. L'any 1987 es va declarar el congost Reserva Natural, per a la conservació de la llúdriga. El 1992 es va incloure al Pla d'espais d'interès natural (PEIN), dins la serra del Montsec.

Paral·lelament, el 1999 l'espai natural del congost de Mont-rebei, a cavall de les comarques del Pallars Jussà i la Noguera, i amb una extensió d'unes 600 ha, fou adquirit per la Fundació Territori i Paisatge de l'Obra Social de Caixa Catalunya amb l'objectiu de preservar-ne els valors naturals i de paisatge. Aquest espai es troba majoritàriament inclòs dins el PEIN del Montsec i també limita amb la Reserva Natural Parcial del Congost de Mont-rebei.

El 2004 es va incorporar el congost a la Xarxa Natura 2000 [199] i fou declarat com a zona d'especial protecció d'aus (ZEPA) de la Unió Europea. El 14 d'abril de 2005, va ser declarat també refugi de fauna salvatge. Recentment el Govern de la Generalitat va subscriure el compromís de declarar el Montsec com a parc natural, i a final de 2006 ja s'havien encarregat els estudis de base per aconseguir aquest objectiu. Aquesta figura de protecció ja havia estat observada i posteriorment desestimada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) el 1982. La zona també ha estat proposada com a patrimoni de la humanitat per part de l'Organització de las Nacions Unides per l'Educació, la Ciència i la Cultura (UNESCO).

Presentació del projecte de central hidroelèctrica de Sant Esteve

El 30 d'agost de 2006 Josep Maria Rovira, director general d'ENDESA a Catalunya, va presentar a la Delegació de la Generalitat a Lleida el projecte de construcció de la Central Hidroelèctrica de Sant Esteve, i el d'un altra presa a la cua del pantà d'Escales, en un acte on van assistir representants dels ajuntaments de la zona favorables al projecte, tant catalans com aragonesos, entre els quals l'alcalde de Sant Esteve de la Sarga, Jaume Montanuy, de Convergència i Unió (CiU). A l'acte també hi va assistir el portaveu i conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, Joaquim Nadal, que va afirmar que el projecte era compatible amb el medi ambient.

La presa, que tindria uns 33 m d'alçada, es construiria a uns 800 m de l'entrada del congost de Mont-rebei, al vessant nord, al municipi de Sant Esteve de la Sarga. La presa s'ubicaria en el primer petit estret que fa el riu Noguera Ribagorçana en direcció al congost pel vessant nord, entre l'espai on hi ha una antiga ermita romànica per la banda catalana i la vall de Montgai, al municipi de Viacamp, pel vessant d'Aragó.

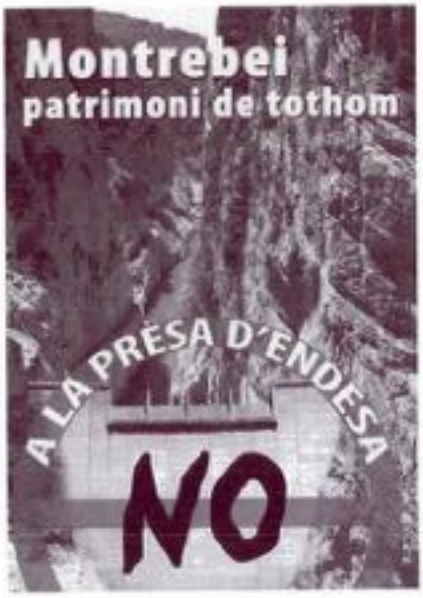
El pantà ocuparia unes 155 ha i tindria una capacitat màxima de 15,7 hm^3. L'aprofitament per a la generació d'energia elèctrica de les instal·lacions comportaria una potència de 6,9 MW i una producció de 35 GWh/any. Un cop passats els tràmits administratius, Endesa esperava posar en funcionament les instal·lacions el 2010.

L'empresa va remarcar els efectes socials del projecte, ja que el manteniment de cabals donaria més estabilitat a les activitats lúdiques relacionades amb esports aquàtics davant els períodes de sequera, i això repercutiria positivament en l'economia local, fet que en va motivar inicialment el posicionament favorable dels consistoris i els governs autonòmics de Catalunya i Aragó.

S'organitza la Plataforma en Defensa del Montsec

El 6 d'octubre de 2006, un total de disset entitats de Catalunya i Aragó, encapçalades per l'Institut de Ponent per a la Conservació i l'Estudi de la Natura (IPCENA) i el Centre Excursionista de Lleida, van constituir la Plataforma en Defensa del Montsec i van iniciar la campanya de protesta "El Congost de Mont-rebei, Patrimoni de Tothom. No a la construcció d'una presa al Congost de Mont-rebei per part d'ENDESA".

En el manifest constitutiu de la campanya es remarcava l'interès natural, paisatgístic i històric de l'indret i s'hi exposa-



ven les múltiples figures de protecció de què gaudia. En el mateix document es denunciava els impactes que la construcció de la presa tindria sobre la fauna i el paisatge, i s'afirmava que la proposta de millora ambiental i social feta per ENDESA de mantenir una làmina d'aigua estable que permetria la dinamització del territori a partir d'activitats de lleure era enganyosa, en no valorar l'impacte aigües avall de la presa en un congost que ja era un atractiu turístic consolidat que aportava molts visitants i impulsava l'economia local. El manifest també criticava el posicionament favorable fet pel conseller del DPTOP i, per la banda aragonesa, pel vicepresident de la Diputació d'Osca, quan encara no s'havien manifestat sobre la qüestió les autoritats ambientals competents.

Els mesos següents a la formació de la Plataforma, el nombre d'entitats adherides a la campanya va continuar creixent i va continuar rebent el suport de partits polítics com Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya Verds (ICV). El 27 de novembre de 2006 la Universitat de Lleida (UdL), a través de la seva Comissió de Medi Ambient, també va expressar el seu suport a la protesta. Red Montañas, en l'àmbit de l'Estat espanyol, i Mountain Wilderness Catalunya, en l'àmbit català i internacional, dues de les associacions compromeses en la defensa de les muntanyes, també es van adherir a la iniciativa i van fer difusió de la campanya, que va incloure una recollida de signatures, tasca que encara no s'havia completat a final de 2006. La Plataforma va organitzar per al 4 de febrer de 2007 una caminada reivindicativa en el mateix congost.

Mentrestant, tant ENDESA com els representants dels ajuntaments i dels departaments favorables a la construcció de la presa van adoptar una postura passiva i no van expressar públicament cap reacció a la oposició rebuda pel projecte, segurament per evitar polèmiques per la proximitat de les eleccions al Parlament de Catalunya de l'1 de novembre de 2006 i de les municipals de la primavera de 2007.

JRMR

Més informació

www.ipcena.org

PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL 174



Després de dos anys de posada en funcionament de la Llei de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial ja es comencen a desenvolupar els diferents plans integrals. Durant el 2006 es constitueixen els comitès d'avaluació i seguiment de cada projecte que va rebre finançament a la primera convocatòria i d'alguns de la segona. Durant aquest any també es desplega la tercera convocatòria i únicament en falta una quarta per complir els objectius establerts pel Govern de la Generalitat.

Antecedents | 2004:103; 2005:175

El 2004 es va posar en funcionament la Llei de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial. Aquesta va ser la primera llei impulsada pel govern sorgit de les eleccions de novembre de 2003, format pel Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–, Iniciativa per Catalunya-Verds –ICV– i Esquerra Republicana de Catalunya –ERC–.

Aquesta llei posava en evidència la necessitat d'intervenir en determinats barris i àrees urbanes de Catalunya que es veien immersos en processos de regressió urbanística, amb uns problemes socials i econòmics que repercutien seriosament en la qualitat de vida dels residents. Molts d'aquests eren polígons d'habitatges construïts durant l'època *desarrollista* franquista amb importants dèficits d'equipaments i serveis que s'havien intentat solucionar durant la democràcia. Malgrat això, els últims anys s'observava un deteriorament urbanístic i social que la Llei de millora de barris pretenia pal·liar a partir d'una intervenció integral, amb el desenvolupament de projectes no únicament de caire urbanístic sinó també social i econòmic.

La intenció del Govern era, fins al 2011, invertir aproximadament 600 MEUR, el 50% aportats per la Generalitat i la resta pels ens locals i altres organismes. Es volien engegar quatre convocatòries d'ajuts durant la legislatura amb les quals finançar, com a mínim, quaranta barris. El desenvolupament dels projectes es feia en un període de quatre anys durant els quals es rebia l'aportació econòmica de forma gradual.

La primera convocatòria d'ajuts es va resoldre a final de 2004. La Comissió de Gestió de Fons de Foment del Programa de Barris va analitzar seixanta-sis sol·licituds. La resolució definitiva presentada pel conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal, va adjudicar les subvencions a tretze projectes. Els ajuts suposaven una inversió de 198 MEUR, dels quals el 50% aniria a càrrec de la Generalitat (99 MEUR) i la resta a càrrec dels ajuntaments beneficiaris i d'altres administracions públiques.

El juliol de 2005 es va resoldre la segona convocatòria d'ajuts, a la qual es van presentar setanta-cinc ajuntaments. Els projectes seleccionats van ser disset, dels quals nou pertanyien a barris de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), tres eren barris de les comarques gironines i tres de la Catalunya central. També van acceptar el projecte de reforma del NUCLI ANTIC DE TORTOSA [2005:104]) i el pla de MILLORA URBANA DEL BARRI DE CAMP CLAR [97] de Tarragona. Igual que a la primera convocatòria, la inversió que aportava la Generalitat era de 99 MEUR i s'estimava que la inversió global fos de 200 MEUR.

Continuen els projectes

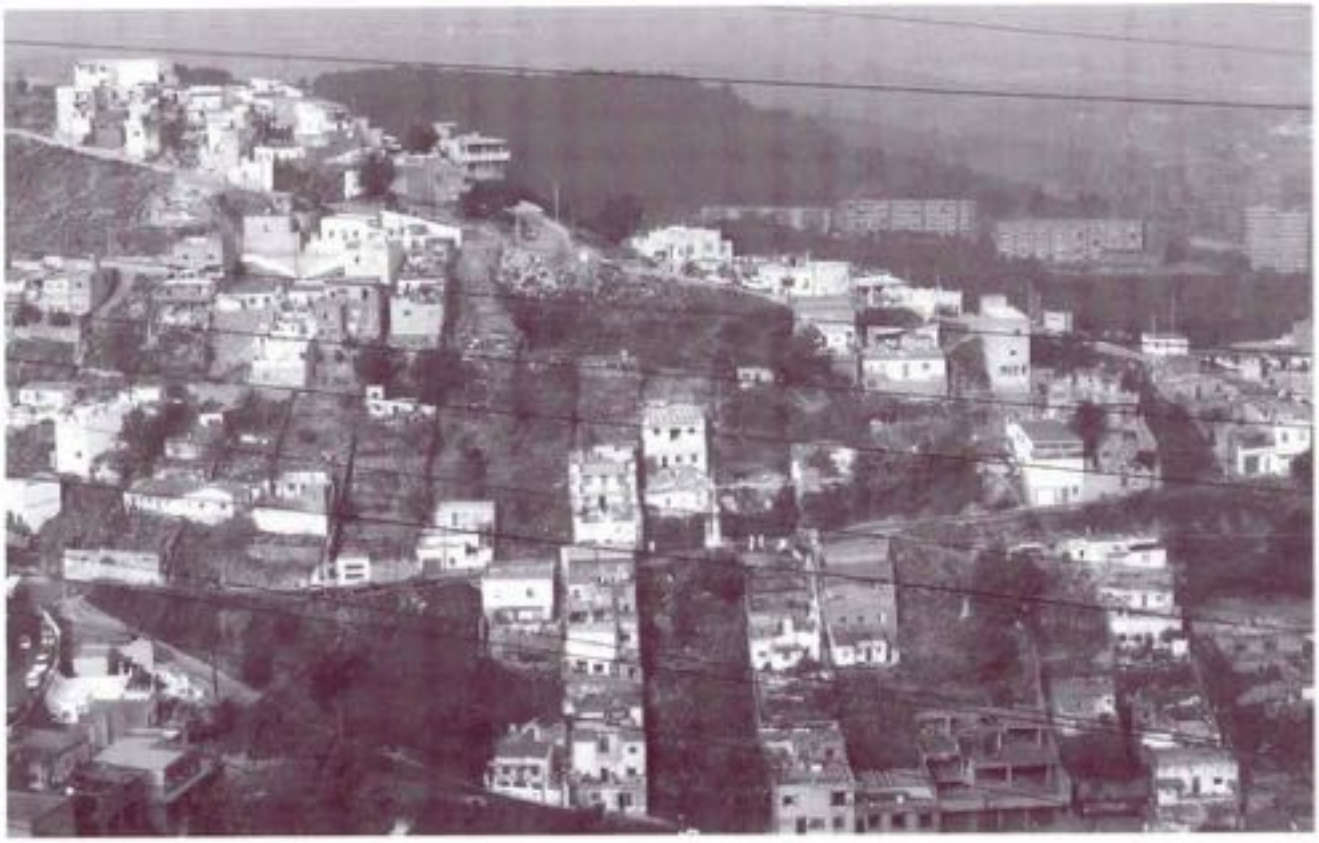
A principi de 2006 es van continuar desenvolupant tots aquells projectes finançats pel Programa de barris. Així, dels projectes subvencionats a la primera convocatòria d'ajuts es van començar a constituir els comitès d'avaluació i seguiment. Segons la llei, aquests estaven integrats per dos membres en representació del DPTOP, un representat de diversos departaments (Governació i Administracions Públiques, Economia i Finances, Benestar i Família i Medi Ambient i Habitatge), un representant de la Delegació del Govern corresponent, cinc representants de l'administració municipal beneficiària de la subvenció i diferents representants de les entitats ciutadanes i dels agents socials.

Al gener es va constituir el comitè d'avaluació i seguiment de la Serra d'en Mena (MILLORA URBANA DELS BARRIS DE LA SERRA D'EN MENA [101]), àrea que inclou diferents barris de Badalona (la Salut, Sant Joan i Sant Antoni de Llefià i la Pau) i Santa Coloma de Gramenet (Fondo, Santa Rosa i Raval-Safareigs). Tenia com a principal objectiu millorar l'accessibilitat i la cohesió social per tal de deixar de ser una àrea perifèrica.

En l'acte de constitució del comitè d'avaluació, el secretari per la Planificació Territorial, Oriol Nel·lo, va anunciar que



Lleida des de la Seu. Foto: Àlex Tarrida



Barri de Torre Baró, a Barcelona. Foto: Àlex Tarroja

l'ajuda assignada (36 MEUR, la meitat per a cada Ajuntament) es reforçaria amb altres programes complementaris dirigits per altres departaments de la Generalitat. A més a més, en aquest mateix acte es va informar el veïnat que s'iniciarien les primeres actuacions a la primavera.

Pel que fa al desenvolupament dels projectes finançats a la segona convocatòria, a principi d'any es van començar a signar els convenis entre el DPTOP i els ajuntaments corresponents per tal de poder rebre els ajuts i començar a engegar els projectes. Aquest és el cas de l'Ajuntament de Ripoll, que va signar el conveni per al desenvolupament del programa de rehabilitació integral del barri vell a final de gener (POUM DE RIPOLL [167]).

Més recursos per als ens locals

Al febrer es va obrir la tercera convocatòria d'ajuts del programa de barris que, com les passades, tenia un fons de finançament de 99 MEUR. A més a més, per tal de dotar de més autonomia financera els municipis i facilitar el desenvolupament de les seves competències, el Govern català va incrementar en un 37% el Fons de Cooperació Local amb 80 MEUR. Aquest fons suposava l'únic ingrés incondicional procedent de la Generalitat que rebien les administracions locals i comarcals de manera generalitzada per tal de poder fer front a les despeses generades pel funcionament. D'aquesta manera es donaven més recursos econòmics i es feia evident el compromís municipalista del govern de la Generalitat, segons va assenyalar el conseller del DPTOP.

El 28 d'abril a l'Hospitalet, el DPTOP va organitzar les jornades "Barris amb Projectes" on s'analitzava i es feia balanç de l'aplicació de la llei. En aquest fòrum es va anunciar el reforçament dels projectes impulsats pel programa de barris amb la incorporació de nous programes organitzats des de diferents departaments.

Des del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) s'establia un programa de rehabilitació d'edificis amb un fons de finançament de 30 MEUR que suposava l'increment d'un 10% de les subvencions destinades a aquest supòsit; a més a més, ja s'havien establert convenis de col·laboració amb diferents ajuntaments per a la construcció de noves promocions d'habitatge de protecció oficial i equipaments destinats a col·lectius amb risc d'exclusió social, com ara gent gran i joves.

El Departament de Treball i Indústria (DTI) impulsava un programa pilot de polítiques actives d'ocupació (PAO) adreçat a col·lectius en risc d'exclusió social als barris que havien rebut ajuts a la primera convocatòria. D'altra banda, el Departament de Benestar i Família preveia desenvolupar plans integrals per a la qualitat als barris (PIQS) durant el període 2006-2008 que tenien com a objectiu unificar el conjunt d'intervencions de caràcter social i comunitari realitzades al territori. Finalment, el Departament de Salut pretenia impulsar projectes a partir de la diagnosi de cada Ajuntament i de l'equip del centre de salut del barri en qüestió, a fi de desenvolupar les actuacions més adients pel que fa a la prevenció i la promoció de la salut.

D'aquesta manera es donava un nou impuls al programa de barris i es configurava una política integral en les actuacions desenvolupades a cada projecte finançat tant a la primera com a la segona convocatòria d'ajuts de la llei.

Pel que fa a l'anàlisi dels projectes que es va fer a les jornades, es va assenyalar que tots els ajuntaments que havien rebut la subvenció a la primera convocatòria ja havien tramitat els seus projectes, s'havien constituït els diferents comitès d'avaluació i seguiment i, a més, s'havien iniciat diferents obres de rehabilitació d'edificis i carrers. Respecte als projectes subvencionats a la segona convocatòria, s'estaven iniciant els tràmits per engegar-los i es preveia que el mes de juliol es començarien a constituir els diferents comitès d'avaluació i seguiment.

La tercera convocatòria

A final de maig es va fer pública la resolució de la tercera convocatòria del programa de barris i àrees urbanes d'atenció especial. Els municipis que havien sol·licitat l'ajut van ser cinquanta-set, dels quals setze van ser seleccionats (disset projectes). D'aquesta manera, des de la primera convocatòria, havien estat subvencionats quaranta-set projectes, és a dir, aproximadament cinquanta-cinc barris de Catalunya estaven rebent una atenció especial per tal de millorar la qualitat de vida dels seus residents.

Així doncs, des del desplegament de la llei, la Generalitat havia invertit 297 MEUR i s'estimava que la inversió global havia estat aproximadament de 600 MEUR. Amb aquests resultats es complien els objectius de partida establerts pel DPTOP tot i faltar encara la quarta convocatòria prevista.

Els beneficiaris

La majoria de barris que van ser seleccionats en la tercera convocatòria de la llei pertanyien a l'AMB, tres eren barris de les comarques centrals, dos pertanyien al camp de Tarragona i els altres dos eren de Lleida; a les comarques gironines van subvencionar el BARRI DE LA FARGA DE BANYOLES [2005:100] i, a la comarca del Garraf, el nucli antic de Vilanova i la Geltrú.

A la ciutat de Barcelona es va subvencionar, d'una banda, el projecte de millora dels barris de Torre Baró i Ciutat Meridiana, ubicats a la zona nord del districte de Nou Barris, amb un pressupost total de 18 MEUR, dels quals el DPTOP aportava 9 MEUR. També es van subvencionar el barri de Trinitat Vella, situat al districte de Sant Andreu, que va rebre 8,7 MEUR dels 17,4 MEUR del projecte de reforma; com a actuació destacada hi havia la construcció d'un pont per a vianants que creuaria la Meridiana i que connectaria amb el barri de la Trinitat Nova. A aquests projectes se sumaven els tres barris barcelonins que ja havien estat seleccionats en convocatòries passades: el barri de SANTA CATERINA [2005:102] a Ciutat Vella, el barri de Roquetes al districte de Nou Barris i, ubicat al districte de Sants-Montjuïc, el barri del Poble Sec.

A l'AMB, un altre projecte subvencionat va ser el pla de millora integral dels barris de la Florida i Pubilla Cases de la ciutat de l'Hospitalet de Llobregat, amb un pressupost global de 17,8 MEUR, del qual el DPTOP concedia 8,9 MEUR. Altres projectes d'intervenció integral de l'àrea metropolitana eren el del nucli antic de Martorell (la Vila Vella), els barris de Can Calders i la Salut de Sant Feliu de Llobregat, el barri del Pinar de Rubí, el Congost de la ciutat de Granollers i la segona fase del pla de millora urbana de Can Folguera (Santa Perpètua de la Mogoda), continuïtat del pla subvencionat el 2005.

La resta de barris de la província de Barcelona eren el barri de Sant Maure (Santa Margarida de Montbui) i el barri de Sant Agustí d'Igualada, tots dos ubicats a la comarca de l'Anoia; al Bages havia estat subvencionat el nucli antic de Cardona.

Molts dels projectes seleccionats a la tercera convocatòria eren plans de millora de nuclis històrics de diferents ciutats. Aquest era el cas del projecte de MILLORA URBANA DEL BARRI ANTIC DE VALLS [95] i de Cambrils, a Tarragona; de Lleida (MILLORA URBANA DEL BARRI ANTIC DE LLEIDA [94]) i Cervera, a la demarcació de Lleida; o de la ciutat de Vilanova i la Geltrú.

L'àmbit social dels plans de millora

Els projectes subvencionat a la tercera convocatòria, com la resta de plans de millora, presentaven actuacions tant en l'àmbit social com urbanístic. En aquest últim es concretaven d'una manera més exhaustiva les intervencions que s'executarien durant els quatre anys vinents. Moltes d'aquestes actuacions tenien com a finalitat millorar l'accessibilitat dels barris i trencar l'aïllament territorial que patien. DAltres intervencions consistien en la regeneració urbanística de determinats espais o la rehabilitació del patrimoni històric; en molts dels projectes es plantejava la idea de millorar l'estructura viària mitjançant la creació de nous eixos, especialment comercials.

Hi havia determinades actuacions urbanístiques que tenien un estret vincle amb les intervencions socials previstes com, per exemple, la creació de nous equipaments i serveis i l'execució de projectes de dinamització social. També es planificaven programes d'integració social, de recolzament a col·lectius desfavorits o de foment de la participació ciutadana i consolidació del teixit associatiu.

Al juny, a la Gran Trobada de Dones, la presidenta de l'Institut Català de la Dona (ICD), Sara Berbel Sánchez, va posar en relleu com en moltes de les intervencions plantejades als diferents projectes es feia evident la perspectiva de gènere. Així remarcava que hi havia actuacions que promovien l'equitat de gènere en l'ús de l'espai urbà i dels equipaments; altres que fomentaven la consolidació de les xarxes de dones i altres que tenien en compte els nous usos del temps i la necessitat de conciliar la vida laboral i familiar.

El mateix mes, l'Ajuntament de Girona i la Generalitat van organitzar la II Jornada de Participació i Pla de Barris: Transformem els barris amb participació on es va posar de manifest la intenció de la Llei de barris d'intervenir d'una manera transversal, barrejant intervencions urbanístiques amb actuacions culturals, socials o econòmiques. A més, es va posar de manifest que a molts barris subvencionats pel programa s'havien engegat processos participatius per a desenvolupar projectes urbanístics amb la intenció d'implicar la ciutadania i els diferents agents en la millora del barri.

Les millores continuen

Al novembre es van celebrar eleccions al Parlament. Aquestes van donar com a resultat la renovació del govern format pel PSC, ICV-EUiA i ERC. Aquest va donar continuïtat al Programa de barris tot iniciant els tràmits per poder fer la quarta i última convocatòria d'ajuts prevista. Estava previst que a principi de 2007 s'obriria el període per a presentar les sol·licituds per a optar a les subvencions.

RCN

Més informació

www.gencat.net/ptop

175 REINTRODUCCIÓ DE L'ÓS I RETORN DEL LLOP AL PIRINEU I A LA VALL D'ARAN



Durant l'any 2006 és constant la polèmica originada per la voluntat del govern francès de reintroduir més exemplars d'ós per a garantir la supervivència d'aquesta espècie al Pirineu. L'acció té una forta oposició per part d'associacions i entitats locals d'una banda i l'altra del Pirineu. Les autoritats araneses presenten diverses al·legacions al projecte, tant al govern català com al de l'Estat. Mentrestant, els acords entre administracions per a fer el seguiment del programa se succeeixen a mesura que el conflicte creix entre defensors i opositors a la reintroducció. Es tanca l'any amb la perspectiva d'elaborar una estratègia comuna entre els governs dels territoris afectats. Per altra banda, al massís del Cadí s'han trobat restes d'animal que es poden atribuir molt probablement a l'existència de llops procedents dels Alps italians.

Antecedents | 2004:178; 2005:176

A principi de la dècada dels anys noranta es va detectar l'última presència d'un ós bru autòcton del Pirineu a Catalunya (a la Vall d'Aran i al Pallars Sobirà). El 1993 els governs de Catalunya, Aragó i Navarra, conjuntament amb els dels estats espanyol i francès, signaven un conveni per a reintroduir nous exemplars de l'espècie. Així, entre 1996 i 1997 es van alliberar tres exemplars d'ós provinents d'Eslovènia.

L'escassa presència de femelles en aquest nou col·lectiu d'óssos bruns al Pirineu fa difícil la seva capacitat de reproducció, per això, el Govern francès va veure necessari el 2005 impulsar-ne una nova reintroducció. La proposta va obrir una forta polèmica durant tot l'any 2005, que continua durant tot el 2006, entre els promotors del projecte i determinats col·lectius del territori directament afectat. A Catalunya, les principals protestes foren liderades pel representant del Govern aranès. Actualment, hi ha un total de setze a divuit exemplars i caldria arribar a cent per a garantir la continuïtat de l'espècie.

Incidents durant els alliberaments dels óssos

El 25 d'abril era alliberat als boscos de Burgalays (Alta Garona francesa), a pocs quilòmetres de la Vall d'Aran, el primer dels cinc animals que havien de ser alliberats segons el programa francès de reforç de l'espècie. Era previst realitzar aquest primer emplaçament al municipi d'Arbas, però les fortes protestes obligaren les autoritats franceses a canviar l'emplaçament per a garantir la seguretat de l'animal. Tres dies més tard, es realitzava el segon alliberament als boscos de les Bagnères-de-Bigorre (Alts Pirineus francesos). El tercer alliberament es dugué a terme el 17 de maig, el quart el 2 de juny i el cinquè el 22 d'agost, tots tres al municipi d'Arbas.

Arguments a favor i en contra

El 14 de maig, unes cinc mil persones es manifestaven a Bagnères-de-Bigorre. Segons els manifestants, entre els quals es comptaven una trentena d'associacions i ajuntaments del Pirineu francès, l'ós representa una amenaça per als ramats i eventualment per a les persones, així com també un prejudici per al turisme rural, ja que la gent s'espanta. Així mateix el Conselh Generau d'Aran liderà l'organització d'un front comú contra la reintroducció de l'ós anunciant la convocatòria de diversos actes de protesta.

El 3 del juny, però, es feien sentir els partidaris de la reintroducció de l'ós en una manifestació a les Bagnères-de-Luchon que acolli activistes del sud i del nord dels Pirineus. Fou organitzada per la Coordinadora d'Associacions Pirinenques i per una sèrie d'ajuntaments del vessant francès amb l'entitat ecologista Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA), representada pel seu responsable Frank Capdevila Carcassona, i l'associació Pirineus Vius.

Reaccionen els governs

Unitat d'Aran, principal partit de l'oposició, el 3 de febrer entrava al Parlament una proposta de resolució per a ampliar els ajuts i els recursos tècnics del projecte de reintroducció de l'ós que havia estat consensuada pels tres partits governant en coalició a Catalunya. "D'aquesta manera", declarava Francesc Boya Alós, "es vol equilibrar la importància de mantenir el sector ramader, greument afectat per la recessió, i important per al manteniment del paisatge de la muntanya amb la supervivència de l'ós com a manifer important en la cadena biològica".

El 3 de maig Cristina Narbona Ruiz i Francesc Baltasar Albesa es trobaven a Madrid per abordar l'estratègia de sensibilització adreçada a la població afectada i es preveia la signatura d'un conveni conjunt que es va signar el 22 de maig a París, amb les altres dues comunitats afectades, Aragó i Navarra. També es preveia obrir un nou conveni amb els governs d'Andorra, França i Espanya. El pla estratègic estava previst per al juliol per part del Govern espanyol. Narbona avançava l'11 de maig que el Ministeri tindria una partida d'1 MEUR fins a final d'any per a aquest pla.

El Consell d'Estat francès dóna llum verd a l'ós

La més alta judicatura administrativa d'aquell país va donar el 9 de maig suport legal al programa de reforç de la població d'óssos al Pirineu iniciat pel Ministeri d'Ecologia i Desenvolupament Sostenible del Govern francès. La decisió del Consell d'Estat francès rebutjava la petició d'una trentena d'associacions de ramaders i el Consell General de l'Ariège de paralitzar l'alliberament d'óssos, ja que consideraven que no respectava certes disposicions de la directiva europea en matèria de conservació dels hàbitats naturals, de la fauna i de la flora salvatge. La notícia va permetre prosseguir amb l'alliberament que havia estat suspès el dia 8 en espera que Consell de l'Estat es pronunciés en resposta a la demanda presentada.

Seguiment dels acords entre administracions i assignació de pressupost

Segons informa el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), entre 1996 i 1998 han estat sol·licitades setanta-vuit indemnitzacions per més de tres-cents caps de bestiar morts o desapareguts. D'aquests, han estat indemnitzats un total de tres-cents cinquanta-un caps, tot i que es considera que únicament setanta-sis eren imputables als óssos (mitjana de vint-i-cinc caps per any), xifra molt inferior els danys atribuïts als gossos salvatges.

El 10 de setembre el Govern de l'Estat anunciava que destinaria 870.000 € al Pirineu per compensar els danys que provoquessin els óssos entre 2006 i 2008. Segons estipula el conveni signat, la Generalitat hi hauria de posar la mateixa quantitat.

Es tancava l'any amb la previsió de celebrar una reunió a principi d'any amb els

membres del Pacte dels Pirineus (Aragó, Navarra, Pirineu francès, Andorra i Catalunya) amb l'objectiu d'unificar punts de vista i formular propostes conjuntes.

El llop

El DMAH ha trobat indicis genètics, informava el diari *Avui* del 16 de febrer, que podrien provar l'existència de dos llops a la Serra del Cadí, segons declarava Jordi Ruiz Olmo del Servei de Fauna, Flora i Animals de Companyia de la Direcció General de Medi Natural (DGMN). Segons Ruiz, "el llop no és una espècie reintroduïda, però es mira de fer possible la convivència entre el nouvingut i les activitats ramaderes tradicionals. El llop, per tant, exerceix el seu paper dins del medi on acaba d'arribar i pot servir per a regular les poblacions de porcs senglars o de cabirols que, afegia Ruiz, presenten més exemplars del que sembla idoni, fins al punt que es té constància de molts atropellaments d'aquests animals". Un any abans també hi havia hagut indicis d'haver-se'n trobat rastre al massís de Boumort, una espècie que havia arribat a desaparèixer fa més de setanta anys. El rastre s'havia trobat a les ovelles mortes i havia estat analitzat pel Servei de Genètica Molecular de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB). Es creu que es desplacen des dels Apenins italians, travessant els Alps marítims francesos. Els especialistes creuen que és molt positiu que arribin, que consideren que contribueix a mantenir l'equilibri natural d'altres d'espècies i que enriqueix la biodiversitat del territori. Respecte de l'inconvenient que suposa pels atacs al bestiar, consideren necessari articular mecanismes efectius per a compensar aquestes pèrdues.

MPB

Més informació

mediambient.gencat.net/cat/el_medi/fauna
www.depana.org/osbru/index.html
www.ecologistasenaccion.org/spip.php?article1887
www.edu365.com/vadellibres/llibre/30/t-un-personatge.html

176 RIERA D'ARENYS. CANALITZACIÓ



Tot i els esforços de la plataforma Salvem la Riera per a impedir el cobriment de la riera de Sobirans, el Ministeri de Medi Ambient treu a concurs les obres i les adjudica a l'empresa COPASA, S.A. Alhora, l'Ajuntament d'Arenys de Munt presenta un avantprojecte a la població i poc després convoca un referèndum en el qual la majoria de votants s'hi mostren favorables. Les obres comencen l'últim trimestre de l'any malgrat la denúncia de Salvem la Riera a l'Ajuntament, en considerar que el referèndum no és vàlid.

Antecedents | 2003:108; 2005:177

La riera d'Arenys o de Sobirans, situada a la comarca del Maresme, neix al municipi d'Arenys de Munt, en plena serralada Litoral, i desemboca a la Mediterrània, al municipi d'Arenys de Mar. La riera travessa els centres urbans de les dues poblacions, fet que ha comportat nombroses inundacions i danys materials a béns públics i privats causades per les riuades i ha suposat que fos inclosa en el Pla de rieres del Maresme (1992).

Durant l'any 2003, l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va presentar el projecte definitiu de canalització i cobriment de la riera, que va ser aprovat pel Govern de l'Estat. Aquest preveia fer un gran dipòsit o bassa a la capçalera de la riera, canalitzar-ne l'aigua a partir d'aquest punt i cobrir-la al seu pas per Arenys de Munt. A mitjan 2004, la plataforma Salvem la Riera va presentar un recurs contenciós administratiu contra el projecte per tal d'aturar el procés.

La plataforma Salvem la Riera considerava que la riera no s'havia de cobrir ja que aquesta era l'última riera urbana de sorra del Maresme i alhora un important element d'identitat de la població. També era un bé per a la fauna i la flora i un espai que donava frescor a l'estiu. Es creia que la bassa de la capçalera seria un possible focus d'infeccions i el caixó per canalitzar la riera trencaria el paisatge i representaria un perill per als nens. A més es defensava la idea que l'obra no s'havia dimensionat correctament ja que en els càlculs no s'havien tingut en compte els anys més plujosos i es consideraven tots els afluents de la riera iguals. Per tot això es creia que aquesta modificació de la riera crearia una falsa sensació de seguretat i que es perdria l'oportunitat de fer un projecte que fos un exemple de respecte mediambiental.

El Ministeri de Medi Ambient (MMA) no va respondre el recurs en el termini estipulat per la llei, per la qual cosa la plataforma va considerar que havia de ser un jutge qui en dictaminés la suspensió, o no, del projecte.

El 14 de març de 2006 va sortir publicat al *Boletín Oficial del Estado* (BOE) l'anunci del concurs per a executar les obres del projecte de canalització de la riera. La data límit per a presentar les ofertes de participació era l'11 de maig, i el 12 de juliol s'havien de conèixer les empreses presentades. El termini d'execució era de dos anys i mig i el cost previst de 14.399.680 €. L'alcalde d'Arenys de Munt, Andreu Majó, del partit Arenys de Munt 2000 (AM 2000), va rebre amb satisfacció la notícia però la plataforma Salvem la Riera mantenia que l'obra incomplia la llei i encara tenia causes judicials pendents.

Es presenta l'avantprojecte de les obres i es realitza el referèndum

A final d'abril de 2006, l'Ajuntament (format per AM 2000 i Convergència i Unió (CiU)) va presentar un avantprojecte per tal d'exposar com havia de quedar la riera al seu pas per la població. Aquest recollia propostes que van guanyar en un concurs d'idees, i projectava que la riera estaria coberta i seria un passeig per a vianants, fins a convertir-se en un espai cívic sense barreres arquitectòniques. En aquest projecte quedaven definits quatre trams. A la part superior, anomenada Sobirans, es treballaria per a conservar el valor paisatgístic de la zona i es crearia un parc d'oci i lleure. La part central havia de ser un passeig enjardinat on els cotxes hi circularien pels laterals, i el tram més comercial, entre l'ajuntament i la rambla de Sant Martí, havia de ser totalment per a vianants. A partir d'aquest punt, els cotxes podrien circular i estacionar. L'Ajuntament esperava portar el projecte a referèndum el mes de juny, i si s'aprovava, que les obres comencessin el gener de 2007.

El 7 d'agost de 2006 el MMA va adjudicar el concurs per les obres a l'empresa COPASA, S.A., amb un pressupost de 11.372.867 € i un termini d'execució de trenta mesos. Aquestes obres, a part de canalitzar tota la riera, també havien d'incloure la construcció de la bassa de regulació d'aigua a la capçalera de la riera, amb una superfície de 2,5 ha, i la canalització principal de les aigües de les rieres secundàries.

Finalment el referèndum es va fer el mes de setembre de 2006, després de l'adjudicació de les obres. De les 6.201 persones amb dret a vot, en van votar 1.169 (19%), de les quals 910 (78%) van estar a favor del projecte i 243 (21%) hi van votar en contra.

La plataforma Salvem la Riera va presentar un recurs d'impugnació a la justícia, ja que considerava que el referèndum infringia cinc articles del decret 294/1996 de la Generalitat que estipulava com s'havien de celebrar les consultes populars. Una de les principals infraccions era que no es podien fer consultes populars seixanta dies abans d'unes eleccions, i en faltaven quaranta-set per a les autonòmiques. A aquest fet l'alcalde, Andreu Majó, va respondre dient que ell preferia solucionar els problemes per la via política i va rebre amb entusiasme els resultats de la votació malgrat la baixa participació.

El mateix mes de setembre de 2006 van començar els treballs a la riera amb l'estudi topogràfic de la zona per determinar com s'havia de col·locar el caixó de ciment i diversos serveis com la xarxa de clavegueram i les línies elèctriques i telefòniques. S'esperava que les obres finalitzessin el març de 2009.

JCV

Més informació

www.salvemlariera.bloc.cat/post/
www.arenysdemunt.org/
www.detots.org/tells/slr/index.html

TRAMVIA DEL BESÒS 177



Durant el 2006 entra en servei el nou tram de la línia T5 i es proposa un nou ramal de la línia T6 per a enllaçar els finals de les línies del Trambesòs. En paral·lel diversos partits polítics i associacions demanen la connexió del Trambesòs i el Trambaix per la Diagonal. Alhora veïns del barri del Gorg demanen l'aturada de les obres d'una subestació elèctrica que ha d'alimentar el tramvia quan passa per Badalona.

Antecedents | 2003:118; 2004:184; 2005:181

El tramvia del Besòs, conegut també com a Trambesòs, connecta Barcelona amb Sant Adrià de Besòs i Badalona a través de la Diagonal i la Gran Via. El Trambesòs consta de dues línies: la T4 que uneix Ciutadella-Vila Olímpica amb l'estació de Renfe de Sant Adrià de Besòs i la T5 entre l'Estació del Nord de Barcelona i la del Gorg a Badalona.

Al 2004 es va inaugurar la línia T4 aprofitant la celebració del Fòrum de les Cultures, mentre que el 2005 continuaven els treballs de construcció de la T5. Tot i això l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) va paralitzar temporalment les obres d'una subestació elèctrica que havia de subministrar energia a la línia T5 a Badalona, mentre estudiava quin podia ser l'impacte en la salut de les persones que habitaven a la zona.

En paral·lel el govern català es plantejava la connexió entre el Trambaix (que uneix Barcelona, l'Hospitalet i cinc ciutats del Baix Llobregat) i el Trambesòs per la DIAGONAL [2005:180] i alhora la unió de la línia de la T4 i la T5 a través d'un ramal pel barri de la Mina. En el PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [116] presentat a final del 2006, es preveia l'estudi d'ampliació de la xarxa de tramvies al Baix Llobregat i al Barcelonès nord.

El districte de Sant Martí demana la perllongació del tramvia

A principi d'any veïns del barri de Sant Martí van demanar la prolongació de la línia del tramvia del Besòs. El dirigent veïnal, Manel Martínez, en nom de les quatre entitats agrupades a la plataforma per la cobertura de la GRAN VIA [92] –les associacions de veïns de la Gran Via-Espronceda, la Pau, Paraguai-Perú i Sant Martí de Provençals–, va fer arribar al director de l'ATM, Ramon Seró, la seva voluntat de perllongament de la línia. En paral·lel Ramon Seró, els va contestar per escrit el compromís d'incloure la proposta entre els punts que s'havien de revisar del PITC.

Mentrestant, el president de l'Associació de veïns del Poblenou, Manuel Andreu, opinava que el tramvia actual no es podia quedar al carrer Wellington, sinó que hauria de continuar fins a Colem. Al mateix temps opinava que la unió del Trambaix i el Trambesòs s'hauria de fer al llarg de l'avinguda Diagonal, tal com defensava la FAVB (Federació d'Associació de Veïns de Badalona), Comissions Obreres (CC.OO.), i l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), entre altres entitats.

Després de la proposta dels veïns de Sant Martí, el grup municipal d'Iniciativa per Catalunya- Verds (ICV) de Barcelona va demanar que la connexió dels dos tramvies de Barcelona s'havia de fer per la Diagonal.

Igualment la PTP defensava la connexió dels dos tramvies per la Diagonal. Alhora va carregar contra l'Ajuntament perquè va recordar que el consistori es va comprometre a fer un estudi abans de l'any 2005 que demostrés la viabilitat de la connexió, a fi que aquest el fes públic. Per la seva banda, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va comentar que l'aposta de transport públic havia de ser el metro més que no pas el tramvia, mentre que el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) no es va pronunciar.

La tercera línia del Trambesòs, la T6

A part de la T4 i la T5 el projecte del Trambesòs inclouria una tercera línia, la T6, que faria una espècie de bucle per enllaçar els finals de les dues línies anteriors.

En el projecte original, la T-4 sortia des de la Ciutadella i pujava per la Meridiana fins a LA PLAÇA DE LES GLÒRIES [93], on enllaçava amb la Diagonal per arribar fins al Fòrum. Pel que fa a la T-5, compartia el tram inicial, però a Glòries s'incorporava a la Gran Via per dirigir-se finalment a l'estació del Gorg, a Badalona.

La T-5 compartia el tram inicial, però a Glòries s'incorporava a la Gran Via –una vegada descartat el seu pas per la rambla del Poblenou a causa de les queixes veïnals– fins a la rambla de Prim, seguia fins a la rambla de la Mina i baixava fins al carrer Taulat per dirigir-se a l'estació ferroviària de Sant Adrià.

El projecte de la nova línia T6, segons el director tècnic de l'ATM, Marc Garcia, uniria l'estació del metro de la línia 2 del Gorg a Badalona, amb l'estació de Renfe de Sant Adrià. Els combois salvarien el riu Besòs i passarien pel costat del barri de la Catalana, per creuar després el BARRI DE LA MINA [2005:101], seguint la futura rambla en direcció al mar. En el límit amb Barcelona, i davant dels terrenys del Fòrum, la línia tornaria cap al nord, amb un traçat paral·lel a la costa fins a la parada de ferrocarril de Sant Adrià.

En referència al pressupost del projecte, pendent d'aprovació per part de l'ATM, no suposaria cap sobrecost ni cap obra addicional, ja que el nou recorregut preveia aprofitar la infraestructura de la T4 i T5. Hi havia la voluntat que la T6 entrés en funcionament a partir del segon semestre de 2007.

Per tant, la novetat de l'obra era l'aprofitament de la infraestructura original per crear una T6 que sortiria del Gorg a Badalona, faria el mateix recorregut que la T5 fins a la rambla del a Mina i en aquest punt descendiria per enllaçar amb el recorregut de la T4 fins a l'estació de Sant Adrià.

Per la seva banda, els municipis afectats van acollir positivament la proposta, ja que acostaria el servei de Renfe als ciutadans de la zona sud de Badalona i els del centre de Sant Adrià. D'altra banda, l'Ajuntament de Badalona va demanar que el tramvia es perllongués pel litoral



de la ciutat, mentre que l'ATM argüia que primer s'havia de completar la xarxa del Trambesòs.

Incidències amb el tramvia

A final de setembre un tramvia de la línia T5 que estava en període de proves per a la futura posada en marxa de la línia va descarrilar a l'altura del carrer Bilbao i un dels vagons va quedar suspès sobre la sortida del Bac de Roda de l'autopista C-32. Tot i l'espectacularitat de l'accident, aquest no va tenir conseqüències greus. Segons Tramvia Metropolità SA (TramMet) –ens que gestiona els tramvies a Barcelona– l'accident no endarreriria la posada en marxa de la línia.

A mitjan mes de setembre, a punt per a la inauguració del nou tram de la línia T5, l'Associació de Veïns del Clot-Camp de l'Arpa va presentar al·legacions al projecte perquè considerava molt perillós el pas del tramvia davant del centre comercial Glòries, un pas amb aglomeracions de gent però amb poca vorera i un pas de vianants sota la Gran Via molt estret. El problema d'aquest tram era la barrera que s'havia posat als vianants sota la Gran Via, que en aquell punt s'elevava cap a la cruïlla de les Glòries.

La intenció era que es limités la circulació de vehicles al lateral de la Gran Via canviant de lloc la sortida de pàrquing del centre comercial, a fi que els cotxes es dirigissin cap al carrer Granada i l'avinguda Diagonal. Igualment reclamaven senyals acústics i visuals al pas del tramvia en doble sentit i una tanca que s'obrís i es tanqués automàticament al pas del tramvia amb la finalitat d'evitar atropellaments.

Per la seva banda, l'Ajuntament de Barcelona tenia previst refer la cruïlla amb una vorera a l'illeta de vianants i eliminar la tanca fixa. El regidor del districte de Sant Martí, Francesc Narváez (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), comentava que les obres arribarien just quan s'enllestís la urbanització del tram vet.

El tramvia de la Gran Via entra en servei

El dia 14 d'octubre va entrar en servei la segona fase de la línia del Trambesòs, amb un nou tram de la línia T5 a través de la Gran Via per enllaçar les Glòries amb l'estació de Besòs. El nou tram, d'una longitud de 2,8 km, circulava paral·lel a la calçada de la Gran Via de Barcelona, semisoterrat gairebé durant 2 km.

La línia tenia sis estacions, de les quals cinc eren de nova construcció: Glòries, la Farinera, Can Jaumandreu, Espronceda, Sant Martí de Provençals i la sisena, Besòs, ubicada fent intercanvi amb la parada de la línia 4 de metro del mateix nom. La inversió total efectuada del nou tram Besòs-Sant Joan Baptista va ser aproximadament de 25 MEUR més IVA, aportats per la Generalitat a través de l'ATM.

Veïns del Gorg demanen l'aturada de les obres d'una subestació elèctrica

A final d'any una vuitantena de veïns de la plaça Tarragona, al barri del Gorg (Badalona), es van manifestar per demanar l'aturada de les obres de la subestació elèctrica que havia d'alimentar el tramvia al pas per Badalona.

El seu portaveu, Xavier Heredia, va demanar a la sala de plens de l'Ajuntament de Badalona que les obres s'aturessin fins que no disposessin d'informes que garantissin que les subestacions elèctriques no afectaven la salut. En aquest sentit van proposar el canvi d'ubicació de la subestació en un solar que es trobava situat entre el carrer Guifré i Marquès de Mont-roig, davant una fàbrica de ciment. Així doncs, gairebé uns quatre-cents veïns van firmar un document en què es recollia el rebuig a la subestació elèctrica.

L'estació elèctrica, primer s'havia d'instal·lar molt a prop del CEIP Baldomer Solà, però les pressions de la comunitat educativa durant el 2005 van aconseguir que l'Ajuntament aturés les obres, tapés el forat i en decidís el trasllat a uns 200 m en direcció a Mataró. Llavors les pressions dels veïns de Joaquim Ruyra van aconseguir que l'Ajuntament tornés a aturar les obres i decidís la ubicació davant de la plaça Josep Tarradellas, al costat de les obres del metro.

Per la seva banda el regidor d'urbanisme de l'Ajuntament de Badalona, Francesc López Guardiola (PSC), va mostrar el convenciment que les instal·lacions no suposaven un perill per a la salut de les persones. L'alcaldessa de Badalona, Maite Arqué (PSC), es va mostrar disposada a reflexionar sobre el tema i a continuar dialogant amb els veïns.

De cara al 2007, un cop enllestida la nova estació transformadora de Badalona, es preveia la tercera fase del Trambesòs amb l'arribada de la T5 fins a Badalona i Sant Adrià de Besòs, tan bon punt s'allargués la línia fins a l'estació de Gorg del metro i de Sant Adrià de Rodalies Renfe.

AJF

Més informació

www.gencat.cat/ptop
www.atm-transmet.org
www.trambcn.com

TRAMVIA DEL CAMP DE TARRAGONA 178



El tramvia del Camp de Tarragona esdevindrà una nova connexió ferroviària a la zona del Camp de Tarragona, la segona àrea metropolitana de Catalunya. Durant el 2006, després de la presentació de nombroses al·legacions al Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) per part de partits polítics i entitats locals perquè no s'havia incorporat el projecte, el Govern va donar llum verd al Tramcamp.

El tramvia al Camp de Tarragona, també anomenat Tramcamp, és un projecte de tramvia pensat per a unir els principals nuclis de població del Camp de Tarragona, –considerada la segona àrea metropolitana de Catalunya–, el complex petroquímic i Port Aventura.

El projecte de tramvia o tren lleuger és una alternativa que va néixer durant el mandat de Convergència i Unió (CiU) al Govern català, que plantejava enllaçar amb tramvia les principals poblacions del Camp. La idea va rebre el suport de la majoria d'ajuntaments de la zona. D'altra banda, el 2001 el Govern català va encarregar un estudi de viabilitat d'un tren lleuger al Camp de Tarragona, que va resultar favorable a la implantació del tramvia.

L'estudi es va encarregar a la consultoria Gabinet Gaudí SL, que concloia que el tram-tren era un mitjà de transport viable tècnicament i econòmica al Camp de Tarragona. Quatre arguments ferroviaris exposaven que es prengués en consideració la xarxa: afegir una infraestructura ferroviària infrautilitzada localment i la pràctica inexistència de corredors segregats pel transport públic, on es pogués desenvolupar la xarxa bàsica ferroviària del Camp de Tarragona; aportar una dimensió més local a la xarxa actual, complementant-la amb nous trams urbans que aportessin accessibilitat i capacitat al transport públic actual; ajudar a no perdre l'accessibilitat ferroviària actual i a desenvolupar un ferrocarril local que esdevingués la base del transport públic del Camp; i per últim la substitució del corredor mediterrani actual per una línia de tren-tramvia que mantingués un servei ferroviari bàsic i molt utilitzat, tot millorant la integració urbana d'un ferrocarril urbanísticament mal integrat en l'actualitat.

El projecte fou inclòs al Pla de transports de viatgers de Catalunya, aprovat el desembre de l'any 2002, on preveia que en alguns dels corredors de mobilitat del Camp de Tarragona es podria implantar una oferta de serveis de tramvia/metro lleuger. Tanmateix el Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona [47], –constituït per la Generalitat i les administracions locals del Tarragonès, Baix Camp i Alt Camp amb la finalitat de coordinar tots els sistemes de transport públic de viatgers de la zona– va fixar l'estudi de viabilitat del Tramcamp com un dels seus objectius fundacionals el 2003, any en què les principals formacions polítiques de la zona es van presentar a les eleccions municipals amb el projecte sota el braç.

Posteriorment, amb el tripartit (Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–, Esquerra Republicana de Catalunya –ERC–, Iniciativa per Catalunya-els Verds –ICV–) al govern de la Generalitat, el projecte va ser derogat pel Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) [116] aprovat durant l'abril de 2006.

Cambrils, Salou i Vila-seca reclamen un tramvia per al Camp

A principi de febrer, els governs municipals de Cambrils, Salou i Vila-seca van reclamar que el tramvia del Camp havia de ser una prioritat per al Govern català. Tanmateix no entenien com en el nou PITC no es preveia un projecte inclòs en el pla anterior.

En aquest sentit apostaven per la rendibilitat econòmica i també ambiental del projecte i reclamaven al Govern que apostés decididament per la construcció del tramvia als terrenys de l'actual via ferrria del corredor del Mediterrani.

Entrat el mes de març els municipis de Cambrils, Salou i Vila-seca van oposar-se als plantejaments de la Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA) i a la Federació Empresarial d'Autotransports de Tarragona (FEAT), perquè anuven en contra del tramvia lleuger, atesa l'alta despesa que suposaria aquesta nova infraestructura i perquè no hi havia prou usuaris potencials que garantís la viabilitat econòmica del projecte. En aquest sentit, la CEPTA proposava mantenir i potenciar el ferrocarril i l'autobús com a transport interurbà al Camp de Tarragona.

Els ajuntaments no compartien les valoracions realitzades per aquestes entitats i per aquesta raó van presentar un document que exposava que incorporar un nou transport públic tenia com a objectiu millorar la mobilitat entre les principals poblacions de la Costa Daurada. Igualment consideraven que era una aposta ferma, solidària, racional i responsable amb el futur i que tenia molt en compte la realitat actual i les expectatives de creixement de la zona.

Tramcamp insostenible

A mitjan mes de març el conseller de Política Territorial i Obres Públiques Joaquim Nadal, en el marc d'una conferència que va fer a la seu de la fundació privada Fòrum Cívic del Camp a la Canonja, va anunciar a Reus que el tramvia del Camp de Tarragona no havia estat previst al PITC. Des del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) consideraven que no hi havia demanda suficient que justifiqués la infraestructura i eren partidaris de reforçar i millorar el servei d'autobusos.

En aquest sentit va instar tots els agents del Camp de Tarragona a presentar al·legacions al pla, tot i deixar una porta oberta a la viabilitat del projecte. Durant el període d'al·legacions nombroses entitats del Camp de Tarragona, entre elles l'Associació per a la promoció del Transport Públic (PTP) del Camp, van al·legar el pla perquè el Govern reconsiderés la seva posició. Igualment, des del Consorci del Transport, els alcaldes van acordar presentar al·legacions col·lectives al PITC per reclamar que s'inclogués el Trancamp, a més que cada Ajuntament les fes pel seu compte.

En estudi un tren urbà al camp de Tarragona

A principi de maig el govern català va donar a conèixer la proposta de creació d'un sistema de tren urbà per millorar la connec-

tivitat del Camp de Tarragona. La proposta va arribar després que la majoria de consistoris tarragonins protestessin perquè el DPTOP no havia inclòs al PITC un projecte pactat amb l'anterior Govern, per a la creació d'una xarxa de tramvies.

Segons Nadal, es tractava d'implantar en els pròxims deu anys un nou sistema de trens amb maquinària de tramvia, un mitjà també conegut com a tren lleuger i que s'assemblaria al que funciona des de 2003 a l'àrea d'Alacant. El tren-tram aprofitaria els corredors d'infraestructura ferroviària ja existents, i a partir de 2016 es preveia que estiguessin connectades amb tren lleuger Reus i Tarragona, Salou i Cambrils i Valls amb Sant Vicenç de Calders; més endavant el Govern plantejaria la construcció de noves línies.

En espera de conèixer amb més concreció el contingut definitiu del PITC, la mesura adoptada pel Govern no va acabar d'agradar als representants municipals de Vila-seca i Tarragona: no creien que fos una bona solució barrejar l'ús d'infraestructures i de models de tren i tramvia. El portaveu de l'equip de govern de l'Ajuntament de Tarragona, Joan Aregio (CiU), va posar de manifest que "les vies passen per on passen, no obligatòriament per on viu la gent". D'altra banda, el regidor de Medi Ambient representant de l'Ajuntament de Reus, Daniel Pi (ICV), va valorar positivament l'aposta del DPTOP per potenciar el Tramcamp.

Llum verd al tramvia del Camp

A mitjan mes de maig, i en el marc de la darrera reunió del consell d'administració del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona, el Secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal, va anunciar la incorporació del projecte de tramvia o tren lleuger del Camp al PITC, limitant la construcció de noves vies fins al 2016.

El projecte es definia com una nova xarxa metropolitana ferroviària al servei dels nuclis interurbans com el sistema de trens-tramvia o metros de superfície existent a la majoria d'àrees metropolitanes europees. Els referents més propers serien les línies dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) que comuniquen Barcelona amb el Vallès i el Baix Llobregat, respectivament, o els models que s'estaven impulsant a les àrees urbanes d'Alacant i Sevilla.

La principal novetat de l'anunci era que el futur tramvia-tren lleuger circularia en primera instància pels actuals corredors ferroviaris, aprofitant l'alliberament d'usos que suposaria el proper desplegament del Ferrocarril del Corredor del Mediterrani [71]. Es deixava per a més endavant la construcció de nous trams de via en les trames consolidades dels nuclis urbans. D'altra banda, el Govern mostrava la voluntat de traslladar al Consorci del Transport Públic del Camp l'elaboració del preceptiu estudi de viabilitat del Tramcamp.

El Tramcamp també preveurà tramvies o trens de Valls a Reus

A mitjan mes de maig i a petició de l'Ajuntament de Valls, el comitè executiu del Consorci del Transport del Camp volia proposar una nova modificació de la proposta inicial de tramvia regional, per tal que la població de Valls pogués estar connectada amb combois de passatgers amb la ciutat de Reus a través de la línia que passa per Picamoixons, Alcover i la Selva del Camp.

Tot i això, l'estudi de viabilitat havia de determinar si els combois regulars entre Valls i les altres ciutats del Camp serien també amb maquinària de tramvia o de trens de rodalies de RENFE. Pressupostat en 180.000 €, havia d'abordar els diferents tipus de serveis ferroviaris en el període 2006-2016 i ajornar el Tramcamp com a xarxa metropolitana amb línies de nova construcció per al període 2016-2026.

Traçat bàsic en estrella

El traçat del nou sistema Tram-Tren tindria quatre ramals que es trobarien prop de l'estació actual de Vila-seca de Solcina (Baix Camp). En alguns trams s'aprofitaria la infraestructura ferroviària existent i alliberada per ADIF (Administrador d'Infraestructures Ferroviàries), amb les adaptacions urbanístiques convenients a una zona urbana. Altres trams s'haurien de fer nous a causa de l'especialització de les vies actuals per als trens de mercaderies i regionals d'alta velocitat, com el cas de Vila-seca-Tarragona per l'interior de la zona urbanitzada. Unes altres parts s'haurien de fer amb traçats totalment nous, mitjançant tractaments urbans tipus tramvia o via ferroviària convencional

A final de setembre, el Consorci del Transport Públic de Tarragona va passar a denominar-se Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) del Camp de Tarragona, després de ser aprovat pel consell d'administració celebrat al mes de juny. Igualment va donar a conèixer la seva nova imatge corporativa amb l'objectiu d'establir una identitat pròpia associada al procés de coordinació progressiva de l'oferta del transport públic al Camp de Tarragona.

A final d'any s'estava a l'espera de l'estudi de viabilitat del Tramcamp, per poder començar a treballar amb la implantació d'un nou sistema de transport públic al Camp de Tarragona.

AJF

Més informació

www.laptp.org
www.tramvia.org

TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN BATLLÓ (BARCELONA) 179



Durant el transcurs de l'any 2006 s'ha presentat la proposta per a una de les grans intervencions pendents de la ciutat de Barcelona: el projecte urbanístic que ha de transformar i ordenar l'últim polígon industrial de la ciutat en zona residencial. Es tracta de l'antiga colònia tèxtil Can Batlló, que ocupa 11 ha del districte de Sants-Montjuïc. El trasllat dels tallers, que encara ocupen la instal·lació, la reubicació dels treballadors i el percentatge de pisos protegits constitueixen els punts que susciten més discussió.

La fàbrica de Can Batlló és una antiga colònia industrial construïda a final dels anys setanta del segle XIX, que es troba situada a l'avinguda de la Gran Via, en l'entrada sud de la ciutat de Barcelona, pròxima a la plaça Ildefons Cerdà. A començament de l'any 2006 l'Ajuntament de Barcelona presentava als veïns dels barris de Sants, la Bordeta i Hostafrancs la proposta urbanística per a desmantellar aquest complex fabril, conjuntament amb l'antiga estació de Magòria.

El projecte, que preveia la iniciació de les obres per als primers mesos de 2007, consisteix a transformar la superfície de l'antiga fàbrica i de l'estació en una àrea residencial. Aquest nou sector disposarà de vint-i-un equipaments de tipus sanitari, educatiu, esportiu i cultural, hi haurà 1.656 habitatges i una gran superfície destinada a espai verd.

Aquesta proposta de remodelació d'una de les últimes àrees industrials de l'interior de la ciutat ha estat acceptada per les entitats veïnals que, entre altres coses, van considerar que algunes de les seves reivindicacions en matèria d'equipaments havien estat escoltades.

Un dels eixos fonamentals perquè el projecte de reconversió de les antigues naus de la fàbrica es pogués dur a terme consistia a reubicar unes cent setanta-quatre empreses i tallers que el 2006 encara hi funcionaven, pràcticament totes en règim de lloguer, i a traslladar-ne els aproximadament dos mil treballadors.

A començament d'aquell any, a fi d'aconseguir aquests objectius, l'Ajuntament de Barcelona assegurava per mitjà de la seva regidora de Sants-Montjuïc, Imma Moraleda (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), que havia pactat una reserva de terra als antics terrenys de SEAT, en el Consorci de la Zona Franca (CZF), on es podrien instal·lar els titulars dels tallers que ho volguessin a partir de l'estiu. Malgrat la promesa de conveni fet pel consistori, els afectats es van sentir desprotegits, van exigir la garantia de reubicació per a tothom i van denunciar rescissions de contractes i desallotjaments. Alhora, van assegurar que no hi havia cap conveni en marxa. Com va apuntar el president de l'Associació Industrial Can Batlló, Jordi Navarro, el col·lectiu reclamava a les administracions aconseguir de la immobiliària propietària de les naus una autorització de continuïtat de totes les indústries de la zona fins a una data determinada, ja que no es podrien situar en cap altre lloc fins que no disposessin de l'espai que els havia promès l'Ajuntament de Barcelona.

Malgrat aquestes reclamacions, fetes cap al mes d'octubre, la immobiliària Gaudir, propietària de la fàbrica, donava a conèixer la data (principi de 2007) en què tots els petits tallers haurien de ser traslladats per poder començar a demolir les naus industrials. La intervenció de l'Ajuntament de Barcelona en l'operació va fer possible que s'aconseguís un compromís del CZF perquè acollís els tallers a uns preu, que, segons la immobiliària, no trobarien en cap altre lloc de Barcelona. Carmen Escrivà, directora general de Gaudir, va explicar que els propietaris de Can Batlló ja s'havien posat en contacte amb els amos dels tallers que tenien contractes indefinits amb la voluntat d'arreglar el tema de les indemnitzacions.

Tanmateix, a final de desembre de 2006 encara no s'havia firmat cap acord i el trasllat dels industrials continuava essent un dels punts de discussió.

El projecte

Durant els primers mesos de 2006 es va presentar la proposta inicial per a la remodelació de Can Batlló. Aquesta s'havia de sotmetre a un període de consulta ciutadana que podia conduir a una modificació del projecte. No obstant això, fonts municipals asseguraven que no hi havia cap pla de projecte tancat per a aquesta instància.

El document que sí que es va presentar aleshores és la llista dels equipaments proposats i la quantitat d'habitatges definida. La llista dels equipaments era extensa i es proposava de fer, en matèria sanitària, un CAP (Centre d'Assistència Primària) –un dels projectes més esperats pels veïns–; en l'àmbit cultural, una biblioteca municipal i una sala d'exposicions; en el camp educatiu, dues guarderies (una de recuperada i una altra de nova), un centre d'educació primària, un institut de secundària; per a la pràctica esportiva, un pavelló i el trasllat de l'actual camp de futbol de Magòria, i, en matèria d'assistència social, un centre cívic i un casal per a gent gran. A tot això se suma la seu del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMHA) com una referència important entre els edificis.

A més d'aquests vint-i-un equipaments, es preveia construir 1.377 habitatges (dels quals un 38% seria concertat o sota règim de protecció i el 62% restant, de preu lliure) i un gran parc d'unes 4,7 ha. Tot plegat completava la proposta inicial. Si bé els veïns van veure amb bons ulls aquesta primera proposta, demanaven que el percentatge de pisos de protecció s'incrementés fins al 50%. La regidora Imma Moraleda (PSC) es va comprometre aleshores a sol·licitar que la Generalitat es comprometés a l'increment sol·licitat.

Finalment, el projecte dels habitatges i del gran parc, obres de l'Arquitecte Enric Batlle, va ser presentat als veïns l'octubre del mateix any. La propietària, la immobiliària Gaudir, haurà d'invertir uns 450 MEUR per a la conversió de Can Batlló en habitatges.

Per a la realització d'aquest projecte va caler requalificar els terrenys, i conseqüentment es va haver de modificar el Pla general metropolità de 1976 (PGM),



La fàbrica de Can Batlló des de la Gran Via. Foto: Àlex Tarroja

ja que, d'acord amb aquest pla antic, els terrenys tenien l'assignació d'ús d'espai públic i equipaments. Els inicis dels treballs per a la modificació del PGM es van realitzar l'abril de 2006 i es van aprovar d'una manera inicial el 25 de maig del mateix any.

Després d'aquesta modificació, la immobiliària Gaudir hi podrà construir 1.656 residències, quantitat que supera les 1.377 que s'havien previst inicialment. L'increment es va justificar, segons es va adduir, per poder assumir el cost dels equipaments i aconseguir l'acceptació de la propietat. El 40% del total dels habitatges tindrà preu protegit.

L'any 2006 va ser l'any de la gestió de l'engegada, de les consultes veïnals (no obstant això com ja hem indicat, a final d'any encara no s'havia arribat a un acord definitiu amb els propietaris dels tallers) i de la modificació del PGM. El 2007, es preveu que sigui el de l'execució. La construcció del projecte es farà en dues fases. Durant el tercer trimestre de 2007 començaran les obres a la zona de Batlló-Magòria i després es continuarà la testa del projecte. S'espera que per a l'any 2011 el projecte de Can Batlló estarà acabat.

MDD-RCV

Més informació

www.bcn.es

TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN RICART (BARCELONA) 180



La transformació del conjunt fabril de Can Ricart al barri de Poblenou ha estat una de les operacions urbanístiques amb més ressò mediàtic durant el 2006. La continuada oposició dels veïns a les successives propostes de l'Ajuntament comporta canvis significatius sobre el projecte original que, després d'un accidental procés, s'aprova a final d'any.

Antecedents: 2004:197; 2005:194

Can Ricart és un complex fabril que data de 1853 i que ocupa una superfície equivalent a cinc illes de l'Eixample al barri de Poblenou de Barcelona. Després de diverses propostes de transformació se n'aprovà el 2003 el Pla de millora urbana (PMU) que protegia únicament una xemeneia i una nau. Aquest pla trobà tot seguit una forta oposició per part dels veïns del Poblenou i diverses autoritats acadèmiques que s'organitzaren en la Plataforma Salvem Can Ricart i en el Grup de Patrimoni Industrial del Fòrum Ribera del Besòs.

El 13 de gener de 2006 Oriol Clos, director de projectes urbanístics de l'Ajuntament de Barcelona, va presentar l'última proposta de transformació de Can Ricart davant dels veïns del barri de Poblenou. Aquest projecte incorporava alguna de les reivindicacions que les diferents associacions veïnals defensaren des dels primers enderrocs del conjunt fabril el març de 2005. La nova proposta delimitava un àmbit entre el carrer Marroc i la nova obertura del carrer Bolívia, en el qual es preservava pràcticament el 100% del patrimoni construït. El projecte incorporava, però, algunes determinacions fortament contestades per la Plataforma Salvem Can Ricart: d'una banda, l'obertura del carrer Bolívia afectarà les naus on per primera vegada s'instal·laren màquines de vapor a Catalunya; de l'altra, la concentració de l'aprofitament urbanístic del sector en el mínim d'ocupació comportarà l'aparició d'un edifici de tretze plantes i 52 m d'alçada al carrer Marroc. Com a alternativa al pla presentat, la Plataforma va exigir la creació d'una taula de treball que permeti la definició d'un projecte consensuat.

Tres mesos més tard, el 4 d'abril, el Pla de millora urbana fou presentat en públic per Xavier Casas (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), Imma Mayol (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV) i Jordi Portabella (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), escenificant d'aquesta manera la unitat del tripartit del govern municipal. La proposta presentada significava la preservació del 67% de les edificacions anteriors a 1930, a més de l'aportació a la ciutat de 12.051 m² de sòl per a espais lliures, 5.738 m² de sòl per a equipaments i 3.552 m² de sostre per a habitatge protegit. Dues hores després de l'acte de presentació es va iniciar en el conjunt un incendi que va afectar dues de les naus protegides per la nova proposta. El cos dels Mossos d'Esquadra va confirmar posteriorment que l'incendi havia estat provocat. La resposta dels veïns no es va fer esperar, i van convocar immediatament una manifestació simbòlica per tal d'exigir que s'aclarissin les condicions del sinistre. Malgrat tot, la tramitació administrativa del Pla de millora urbana va continuar el seu procés habitual.

Reaccions al PMU

La resposta ciutadana va arribar a final d'abril en forma de carta dirigida a l'alcalde Joan Clos (PSC). Els veïns hi van rebutjar la proposta del consistori, a més de fer notar les incoherències entre les determinacions del pla i les actuacions que l'empresa municipal 22@ estava desenvolupant en el sector. Amb tot el Pla especial del patrimoni industrial del Poblenou continuava la seva tramitació i s'aprovava al plenari del districte de Sant Martí el 4 de maig, i al ple de l'Ajuntament de Barcelona només tres setmanes després. Tot i el seu vot favorable, el grup d'ERC al districte de Sant Martí va expressar la seva posició crítica respecte del pla en un comunicat fet públic al ple del districte.

Per la seva banda la Plataforma Salvem Can Ricart organitzà manifestacions i actes públics de rebuig al pla en diverses entitats culturals coincidint amb aquestes dues aprovacions. El Museu d'Art Contemporani de Barcelona (MACBA) o la Fundació Tàpies van prendre part en la discussió i organitzaren un acte de caràcter acadèmic en el qual es debaté públicament sobre el pla. El seguit d'accions empreses per la Plataforma acabà a mitjan setembre amb la constitució simbòlica d'una societat de capital, participada pels veïns, per tal de fer efectiva la compra de Can Ricart. L'acte de constitució de l'es-



Imatge de can Ricart abans del pla de transformació. Foto: Àlex Tarroja



Conjunt fabril de Can Ricart. Foto: Àlex Tarroja

mentada societat assoli un ampli ressò mediàtic i es constitui en instrument per tal de difondre la posició veïnal respecte dels últims esdeveniments

Per la seva part el Grup de Patrimoni Industrial del Fòrum Ribera del Besòs, integrat per associacions veïnals, professionals i entitats diverses vinculades al patrimoni cultural del Poblenou, va fer pública a mitjan mes de novembre una declaració prèvia a l'aprovació definitiva del pla prevista per al 24 de novembre. En aquesta declaració els veïns es lamentaven del que, segons el seu criteri, havia estat una manca de qualitat democràtica en el procés de redacció i tramitació del pla. Denunciaren, a més, l'inici d'enderrocs en alguns elements inclosos en el pla especial que protegeix el llegat fabril al barri de Poblenou. Aquesta declaració no va modificar la postura del consistori: tan el Pla especial del patrimoni industrial com la modificació del Pla de millora urbana de Can Ricart són aprovats definitivament per la comissió d'urbanisme de l'Ajuntament el 15 de novembre i pel ple municipal el dia 24 del mateix mes.

Ocupació de Can Ricart

La situació arribà a un punt crític amb l'ocupació de Can Ricart, per part del col·lectiu artístic La Makabra el dia 2 de desembre, coincidint amb un debat públic organitzat per la Plataforma Salvem Can Ricart. L'acció empresa pels artistes va trobar un ampli suport d'associacions que van fer públics comunicats d'adhesió. És el cas de l'Assemblea Popular pel Dret a l'Habitatge o d'Arquitectes sense Fronteres. Posteriorment, i després que la propietat reclamés l'11 de desembre la immediata actuació judicial per tal de desallotjar els ocupants del recinte, es produí el desallotjament de les naus ocupades el 13 de desembre al migdia.

Per tal de fer explícita la seva postura respecte d'aquests últims esdeveniments, el Grup de Patrimoni del Fòrum de la Ribera del Besòs remeté una carta dirigida tant a les administracions públiques com a la Plataforma Salvem Can Ricart. Amb la missiva el Grup pretenia proposar vies de solució per tal de superar el conflicte existent entre el planejament urbanístic i les aspiracions ciutadanes al voltant de Can Ricart. En aquest document s'alertava sobre el perill de simplificar la situació del complex fabril, reduint la solució del conflicte als aspectes jurídics, socials i polítics derivats de la seva ocupació. Com a alternativa, la declaració demanava una revisió a fons del planejament urbanístic sobre el sector, així com la consideració de Can Ricart com a Bé Cultural d'Interès Nacional (BCIN) i l'adquisició per part de l'Administració pública del sòl on se situa el conjunt. Per tal de garantir l'executivitat d'aquestes accions, la declaració proposava finalment la creació d'una comissió ciutadana d'ampli espectre que participés en tot el procés de presa de decisions sobre el conjunt. En una assemblea ciutadana convocada el 20 de desembre s'acordà demanar audiència pública amb l'Ajuntament. També es considerà necessari mantenir la vigilància sobre el recinte per tal d'alertar sobre eventuals enderrocs, ja que el conjunt resta encara pendent d'ésser declarat com a BCIN per part de la Generalitat.

Aquests últims esdeveniments posaren de manifest la complexitat d'un conflicte entre ciutadania i Administració per un projecte de transformació urbana que, tot i haver estat modificat en diverses ocasions i tramitat en conjunt, no havia aconseguit satisfer els veïns. Lluny de tancar la polèmica al voltant de Can Ricart, l'aprovació definitiva del planejament sobre aquest àmbit féu evident la determinació ciutadana que, de ben segur, mantindrà la transformació de Can Ricart com un dels temes amb més ressò dels propers mesos.

ASG

Més informació

www.bcn.es/urbanisme
www.bcn.es/22@bcn
www.lafavb.com/forum.php
www.salvemcanricart.org

TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN ZAM (SANTA COLOMA DE GRAMENET) 181



El procés de participació per a dissenyar el projecte urbanístic de Can Zam finalitza amb un consens general entre la ciutadania, les entitats i el consistori. D'aquesta manera es dóna el tret de sortida a la segona fase de construcció del Parc de Can Zam que s'ha de consolidar com el pulmó verd de la ciutat de Santa Coloma de Gramenet.

Antecedents 2005:182

Can Zam està situat a la part occidental de la ciutat de Santa Coloma de Gramenet, entre les avingudes de la Pallaresa i de Francesc Macià i la fàbrica de cervesa DAMM, a tocar del PARC FLUVIAL DEL RIU BESÒS [2003:84], ubicat a prop del nus de la Trinitat i que delimita amb la carretera B-20 i la falda de la Serra de Marina.

Can Zam té una superfície de 30 ha. L'any 2000 se'n va dur a terme la primera fase de transformació que va condicionar com a parc aproximadament 10 ha. La segona fase de transformació urbana de Can Zam té com a objectiu ampliar i urbanitzar la zona. Aquesta etapa es va iniciar el 2005 amb l'anàlisi d'un grup d'experts sobre allò que hauria de ser el futur Parc de Can Zam. El document d'anàlisi elaborat a partir de les conclusions del grup d'experts va suposar el començament d'un procés de participació en el qual es van implicar totes les entitats i la ciutadania per a dissenyar el futur parc.

En primer lloc, es van organitzar tallers de discussió amb un grup de ciutadans escollits aleatòriament. Paral·lelament, es va consultar el Consell General de Ciutat, òrgan format per membres del consistori, tècnics i entitats del municipi. Un cop recollides les propostes extretes d'aquests tallers, els Serveis Territorials de l'Ajuntament van elaborar un nou esborrany del planejament urbanístic de Can Zam que van presentar al Consell General de la Ciutat al febrer. Finalment, el Consell va tancar el procés de debat i participació amb l'aprovació del planejament presentat pels Serveis Territorials.

El futur Parc de Can Zam

El projecte elaborat pels Serveis Territorials de l'Ajuntament preveia 170.000 m² d'espai lliure, és a dir, un 51% de superfície del parc; per a vials preveia una superfície de 35.000 m², especialment per al vial que avança en paral·lel al riu Besòs que es preveia soterrar, i finalment preveia destinar 122.000 m² per a equipaments, és a dir, el 37% del total de superfície del parc.

Respecte al 12% de superfície dedicada a vials, es va reduir significativament la proposta inicial. A més, per tal de reduir l'impacte del trànsit de la carretera de la Roca, es va preveure un desdoblament amb el qual se soterrés aquesta carretera que aniria paral·lela al riu Besòs. Segons el projecte, també es modificaria el traçat del carrer Anselm de Riu i desapareixeria definitivament el carrer Girona.

Pel que fa als equipaments que es preveien, hi destacava la construcció d'un centre de recursos per a la reactivació econòmica que havia de dur el nom de "Porta Can Zam"; a més a més, es preveia un equipament metropolità i dos camps de futbol de gespa artificial. El primer dels dos camps de futbol s'ha d'aixecar on hi havia el terreny de joc del Centre Esportiu Raval, al costat de l'autopista B-20. L'altre es construirà pocs metres més endins, un cop finalitzades les obres de la parada de metro de Can Zam. En aquests terrenys actualment hi ha les casetes i la maquinària utilitzada per a la construcció de la LÍNIA 9 DE METRO [91]. Entre tots dos camps de futbol es preveia aixecar els vestidors i les graderies comunes.

Segons un conveni signat per l'empresa pública Gestió d'Infraestructures SA (GISA) i l'equip de govern de l'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet (format pel Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–, Iniciativa per Catalunya-Verds –ICV– i Convergència i Unió –CiU–), aquesta empresa es farà càrrec de la major part del cost de la construcció dels dos camps de futbol (aproximadament 4 MEUR), atès que a sota es construiran les cotxeres de la línia 9 de metro. A més a més, el Consell Català de l'Esport es va comprometre a fer-se càrrec de la instal·lació de la gespa artificial amb una subvenció de 350.000 €.

Per tant, amb aquest disseny va quedar descartada definitivament la proposta, feta a començament del 2005 pel grup socialista, de construir habitatges de protecció oficial dins del Parc. Aquesta va ser una proposta polèmica que va mobilitzar diverses entitats que es van organitzar en la Plataforma per a la Defensa de la Serralada de Marina, Can Zam i el Riu. Van fer una recollida de signatures l'octubre del 2005, reivindicant que no es construissin pisos i que no es retallessin els Jardins Moragues, ubicats dins del parc.

Aquesta acció va ser contestada, el febrer d'aquest any, per l'alcalde, Bartomeu Muñoz, amb una carta als 2.300 signants en la qual assenyalava que el novembre passat el PSC, grup majoritari al govern, es va fer ressò de les reivindicacions i va retirar la seva proposta inicial.

La tramesa de la carta va ser criticada per la Plataforma i considerada inoportuna atès l'ampli consens que s'havia aconseguit fins al moment. El grup municipal d'ICV-EUiA que des d'un principi es va mostrar en contra d'edificar a Can Zam, se'n va desvincular en un comunicat de premsa i en va lamentar tant la forma com el contingut.

Un consens amb reserves

Un cop aprovat en el Consell General de la Ciutat, el projecte urbanístic es va aprovar inicialment en el ple municipal celebrat a final de febrer. L'única abstenció va ser la del Partit Popular (PP), segons els quals no s'havia fet prou debat ciutadà. D'altra banda, CiU hi va votar a favor tot mostrant la seva disconformitat en determinats aspectes. En primer lloc, amb els usos dels equipaments, ja que en el projecte no es definia quins serien els equipaments d'àmbit metropolità als quals quedaven destinats 7.400 m². En segon lloc, no estava d'acord en el fet que finalment es descartés la possibilitat de construir habitatge protegit dins del parc.



Estat actual dels terrenys del futur parc de Can Zam. Foto: Marta Casas

La Plataforma per a la Defensa de la Serralada de Marina, Can Zam i el Riu que aglutina una setantena d'associacions va mostrar la seva conformitat amb les modificacions que suposava aquest projecte respecte a l'inicial, especialment pel que fa al significatiu increment de la zona verda. No obstant això, va assenyalar la seva disconformitat amb l'emplaçament d'alguns equipaments i la indefinició d'altres i va lamentar que no s'hagués previst la construcció d'un corredor verd entre el riu i la serra passant per Can Zam. Va indicar també que presentaria al·legacions i va proposar crear una comissió de seguiment de les obres.

Continua la mobilització

Malgrat el consens general dels diferents grups polítics i entitats, des de començament d'any van continuar les mobilitzacions organitzades per diferents entitats de la ciutat. En primer lloc la Plataforma va organitzar el 30è aniversari de la manifestació que s'havia realitzar la Diada de Reis el 1976 en què es reclamava un gran parc per a la ciutat en els terrenys de Can Zam. En aquest acte reivindicatiu es va recordar que, tot i l'elevat consens, hi havia punts encara discrepants amb el consistori. En segon lloc, al febrer, la Plataforma per a la Defensa de la Serralada de Marina, Can Zam i el Riu va organitzar les "Sis hores per Can Zam", acte reivindicatiu que va acabar amb una calçotada.

Una altra reivindicació que va realitzar la Plataforma per a la Defensa de la Serralada de Marina, Can Zam i el Riu va ser demanar a l'Ajuntament que no donés els permisos necessaris perquè aquell any s'organitz-es el festival musical del grup Tele Taxi en els terrenys de Can Zam. Des de 1992 aquest festival s'organitzava a a Can Zam, però aquest any les entitats que s'aglutinen en la Plataforma van mostrar el seu descontentament amb aquest macrofestival. El bloqueig de la circulació per l'arribada massiva d'automòbils, la brutícia i els desperfectes que generava i l'elevat cost que suposava aquest festival per a les arques municipals van ser alguns dels arguments que la Plataforma va posar sobre la taula per demanar el trasllat del festival a un altre lloc. Finalment, es va realitzar el festival però es preveu que per al proper any el grup Tele Taxi busqués un lloc alternatiu.

Un altra oposició

D'altra banda, el projecte de transformació de Can Zam aprovat preveia l'expropiació dels habitatges situats al cor del parc, al barri del Pilar i al voltant de l'Avinguda Francesc Macià (part nord del parc). Els afectats per aquesta expropiació es van oposar des del començament a la proposta de l'Ajuntament. Aquesta consistia a reallotjar als veïns fora del parc en habitatges de protecció oficial amb preu fixat per l'Ajuntament durant trenta anys. Els afectats per les expropiacions proposaven a l'Ajuntament una indemnització per tal de poder comprar un habitatge a preu de mercat o la cessió d'una parcel·la del parc a una promotora privada.

Al març, els veïns afectats per la reforma urbanística de Can Zam van iniciar un seguit de mobilitzacions en contra de l'aprovació inicial del planejament de Can Zam. Una de les accions reivindicatives va ser la interrupció del ple on s'estava sometent a votació la modificació puntual del Pla general metropolità de Barcelona (PGM) a Can Zam.

A l'octubre les famílies afectades per l'expropiació prevista es van constituir com a entitat legal amb el nom d'Associació Can Zam. Aquesta entitat va mantenir reunions amb tots els grups municipals per explicar les seves reivindicacions i per proposar un altre planejament urbanístic. A més, van començar a recollir signatures de recolzament a les seves demandes.

A final de l'any el PP es va queixar per l'aturada del projecte de reforma de Can Zam ,ja que, després del període d'al·legacions, no s'havia procedit a l'aprovació provisional. Aquesta estava prevista per l'últim ple municipal de l'any però el grup socialista va retirar la proposta d'aprovació de l'ordre del dia davant les pressions de l'Associació Can Zam.

A final de 2006 el camp de futbol previst a l'avinguda la Pallaresa ja estava en funcionament i s'estava pendent de treure les oficines i la maquinària dels altres terrenys per tal d'iniciar les obres del segon camp de futbol. Per al 2007 estava previst aprovar provisionalment el projecte urbanístic tot i que encara es desconcixia si l'Ajuntament es faria ressò de les reivindicacions dels afectats per les expropiacions previstes.

RCN

Més informació

www.grame.net

TRANSFORMACIÓ URBANA DE DIAGONAL MAR, ZONA FÒRUM I LLEVANT (BARCELONA) 182



L'espai de Llevant de Barcelona, on es va desenvolupar l'any 2004 l'esdeveniment del Fòrum Universal de les Cultures, continua el seu procés de consolidació i determinació dels projectes i obres pendents de construcció. La Zona Fòrum encara continua cercant els equipaments, usos i activitats que facin d'aquest espai un lloc de referència a disposició de la ciutat i la ciutadania.

Antecedents: 2003:116; 2004:196; 2005:183

Al límit amb el municipi de Sant Adrià del Besòs, al costat de la desembocadura del riu i amb façana cap al mar, se situa l'àmbit conegut com Diagonal Mar, Zona Fòrum i Llevant, lloc on l'any 2004 va tenir lloc el Fòrum Universal de les Cultures i un dels sectors recents de la transformació urbana de la ciutat de Barcelona.

Durant l'any 2006 el sector de Diagonal Mar, Zona Fòrum i Llevant ha continuat el camí que l'ha de portar cap a la consolidació com a àrea de nova centralitat de la ciutat, la finalització de la construcció del front marítim i la transformació i reforma urbana dels barris veïns de la Mina, la Catalana i part dels territoris de llevant que pertanyen al municipi de Sant Adrià de Besòs.

Durant aquest any les actuacions i projectes desenvolupats es van concentrar i van incidir especialment en la Zona Fòrum i el sector de Llevant, dotant-los de noves edificacions, espais cívics i activitats.

El campus universitari del Besòs

El Campus Universitari del Besòs, on es construirà la futura Escola Industrial de Barcelona, va continuar la definició del seu futur. Al nou espai de coneixement està previst que es treballi en les relacions amb la producció i la gestió de l'energia, l'aigua, l'arquitectura i la construcció sostenible i té l'impuls i el suport d'organismes com els ajuntaments de Sant Adrià del Besòs i de Barcelona, el Consell Comarcal del Barcelonès, la Diputació de Barcelona, l'Entitat Municipal del Transport, el Consorci de la Zona Franca (CZF), i diferents departaments i ministeris de la Generalitat de Catalunya i del Govern central.

El projecte es va concretar en la primera peça i porta d'entrada del Campus, la construcció de la seva futura seu on es desenvoluparan activitats empresarials, de formació i recerca. L'edifici que promouen el CZF i el Consorci Interuniversitari del Besòs és un projecte de l'arquitecta iraquiana Zaha Hadid, guanyadora dels premis pritzker i Mies van der Rohe. L'edificació, que se situarà entre els carrers Taulat, Sant Ramon de Penyafort i Eduard Maristany, serà una torre en forma d'espiral de 48 m d'alçada i onze plantes, tindrà un cost de 28 MEUR i acollirà 27.000 m² de sostre. Els primers pisos acolliran un petit centre comercial i les aules de formació continuada de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), i a la resta de pisos se situaran els departaments administratius de la universitat i oficines de lloguer per a empreses de desenvolupament científic i tecnològic, activitats de creació, comunicació, estudis, tallers i despatxos professionals. Dos grans atris, un espai per a exposicions, un auditori i un aparcament amb capacitat per a set mil vehicles completaran el projecte que ha de servir per a configurar definitivament la gran plaça del Fòrum.

Per altra banda, cinc equips d'arquitectes es disputen la construcció de part de les 8 ha compreses entre els carrers Taulat, Sant Ramon de Penyafort i la Ronda del Litoral on se situarà la futura Escola Industrial, primera fase de la resta del Campus de Llevant que encara no ha definit la resta d'estudis universitaris que acollirà. Els cinc equips seleccionats són l'holandès Wiel Arets i els estudis de Ricard Mercadé i Aurora Fernández, Martínez Lapeña i Elías Torres, Lluís Clotet i Ignasi Paricio, i Carles Ferrater.

El parc zoològic marí

Un altre dels equipaments que es va començar a definir al front marítim és el PARC ZOOLÒGIC MARÍ [2004:130]. La plataforma de 5 ha sobre la qual s'edificarà el futur zoològic de Barcelona es va fer realitat després de quinze mesos de treballs i de l'espera del permís del Ministeri de Medi Ambient per guanyar terreny al mar. La plataforma se situarà al costat de la plaça del Fòrum.

No obstant això, les obres de les instal·lacions zoològiques no s'iniciaran immediatament, ja que abans s'ha de procedir a l'assentament de l'espai del fons marí. Després d'aquest període d'assentament, serà el moment de començar a construir les instal·lacions del zoo que, amb una extensió de 7,6 ha, ocuparà la plataforma marina i una franja de terreny continental.

Per al finançament de la construcció de la plataforma l'Ajuntament de Barcelona va demanar a la Diputació de Barcelona que desviés 16 dels 30 MEUR que aquesta institució tenia reservats per a la construcció del Centre Cultural del Born.

El projecte del zoològic és obra de l'arquitecte Enric Ruiz-Geli, un dels tres candidats a construir l'aquari de Nova York.

El parc de la Pau

Un dels projectes que es va inaugurar oficialment és el parc de la Pau. El parc, situat entre el port esportiu Fòrum, la desembocadura del riu Besòs, les centrals de valoració energètica i tèrmica de Sant Adrià de Besòs i el mar, té una superfície d'11 ha, recupera una platja de 3 ha i 500 m de llargada i va suposar una inversió de 19,5 MEUR.

El projecte, encara que feia més de mig any que era obert, va ser inaugurat el mes de maig per l'alcalde de Sant Adrià de Besòs, Jesús María Canga Casga, i el de Barcelona, Joan Clos.

Segons l'alcalde Joan Clos, el projecte dels arquitectes madrilenys Ábalos i Herreros contribueix a convertir el Besòs en una nova àrea de centralitat metropolitana i a millorar l'entorn urbà i la qualitat de vida dels ciutadans.

Les despeses del manteniment del parc aniran a càrrec de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Definició dels usos i activitats

Després de l'esdeveniment del Fòrum de les Cultures, un dels principals reptes continua essent l'aportació de vida i activitat al



Sector de gratacels de Diagonal Mar. Foto: Àlex Tarroja

conjunt de la Zona Fòrum. Per aconseguir-ho, l'Ajuntament de Barcelona ha centrat les seves iniciatives en l'increment de l'oferta musical i d'oci.

Als festivals musicals i les celebracions massives es va afegir el Fòrum de nit que constava de dos espais amb embalats temporals. Un d'aquests espais es va situar proper al carrer Taulat i va estar patrocinat per l'empresa Movistar, mentre que l'altre espai, patrocinat per l'Ajuntament, es va situar davant del mar, a l'auditori petit del Parc dels Auditoris.

Per tal de donar un ús als espais durant tot el dia, l'oferta d'activitats es va complementar amb mercats de productes d'artesania, pistes de patinatge, zones de jocs i cinema a la zona de banys a les nits.

Per altra banda, l'aportació i l'increment d'habitatge al sector va ser una altra de les estratègies per a revitalitzar la zona. En aquest sentit, l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat estudien la construcció d'habitatges socials a l'emplaçament d'un dels hotels previstos pel Fòrum que finalment no es va construir.

La proposta s'ha fet per al solar de la fàbrica Macosa situat a la cruïlla entre l'avinguda Diagonal i el carrer Lull, que forma part de les cessions de l'Ajuntament a la Generalitat a canvi dels solars que deixaran lliures les presons (Pla director d'equipaments penitenciaris 2004-2010 [2005:123]). El projecte, que es va començar a debatre amb diferents associacions de veïns del sud-oest del Besòs, Maresme i Diagonal Mar, consistirà en el canvi d'ús d'hotel a habitatges de protecció i preu concertat.

L'aspecte clau del projecte és el rendiment econòmic, ja que la venda del solar ha de finançar el cost que genera el trasllat de les presons. Segons el regidor del districte Frances Narváez s'havien d'incorporar habitatges concertats, que permetessin obtenir un benefici major fruit dels preus més elevats, i així compensar a la Generalitat la renúncia a l'hotel a què ara té dret

El reciclatge del llegat del Fòrum

Pel que fa a les instal·lacions construïdes, la gran plaça del Fòrum cerca també de consolidar-se. Si bé a la part superficial de la plaça la segona pèrgola, que quasi dobla la superfície fotovoltaica de la primera instal·lació, va obtenir el finançament de 3,7 MEUR del Ministeri d'Indústria, els quals permetran col·locar les plaques i finalitzar aquesta obra, el soterrani de la plaça encara està per definir.

Aquest espai soterrani de 7.000 m², que no es va usar en els actes del 2004, està situat entre la plataforma de la plaça principal i la que està sobre el mar, i està delimitat per l'àrea de banys, la placa fotovoltaica i el port esportiu. L'espai, d'alçada variable entre els 5 i els 20 m, està parcialment reutilitzat en un dels laterals com a magatzem de vaixells, la marina seca del port esportiu. L'ús de la resta de l'espai resta encara indefinit, per la qual cosa les empreses Barcelona de Serveis Municipals i l'Institut de Cultura de Barcelona realitzen un estudi de viabilitat.

Per altra banda, l'edifici Fòrum, emblema de l'esdeveniment, també mira de trobar la manera de reciclar-se. En aquest cas l'Ajuntament es va fixar la meta de donar-li vida amb una nova activitat, un restaurant amb capacitat per a setanta persones i gestionat per la societat municipal Parc d'Atraccions del Tibidabo SA. El projecte d'interiorisme, amb un pressupost d'1,5 MEUR, el van realitzar els arquitectes Herzog i De Meuron, també autors de l'edifici.

Un nou eix viari

Un dels nous projectes que va sorgir i que incidirà directament sobre l'àmbit de Llevant és la construcció d'un eix viari que unirà el recinte del Fòrum amb la futura estació de la Sagrera. L'objectiu d'aquest nou eix vertebrador és afavorir el desenvolupament urbà de la zona i descongestionar el trànsit a la ronda Litoral i a la rambla de Prim donant una sortida alternativa als veïns dels barris del sud-oest del Besòs, la Mina i la Verneda.

L'eix, de sentit mar-muntanya, arrencarà al carrer Sant Raimon de Penyafort, al costat de l'esplanada del Fòrum, passarà la Gran Via de les Corts Catalanes i finalitzarà a l'estació del tren d'alta velocitat. El nou vial, que tindrà un total de 2,7 km de longitud per a vehicles i vianants i una amplada mitja de 40 m, implicarà la construcció d'un pont sobre la Gran Via, el semicobriment de 90 m d'aquesta entre els carrers Pius XII i Argentina, i la construcció d'un pas inferior i una rotonda elevada de 32 m de diàmetre a l'altura dels carrers Guipúscoa i la Via Trajana (Millora urbana de la Gran Via-Llevant [92]).

El desenvolupament del vial significarà la modificació del Pla general metropolità en l'àmbit dels municipis de Barcelona i Sant Adrià de Besòs. El Consorci del Besòs serà l'encarregat de desenvolupar el nou vial, que tindrà un pressupost de 30,4 MEUR, 12 aportats per la Generalitat i 18,4 pels ajuntaments dels municipis implicats

OCG

Més informació

www.barcelona2004.org
www.bcn.es/infrastructuresII
www.bcn.es/urbanisme
www.bcnregional.com

TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA FAÇANA MARÍTIMA DE SANT ADRIÀ DE BESÒS 183



El desmantellament de la central tèrmica de Fecsa-Endesa al litoral de Sant Adrià pot suposar la demolició de les tres xemeneies que durant anys han marcat el paisatge de la ciutat. Al llarg de l'any, diferents entitats s'organitzen per reivindicar la conservació d'allò que consideren un símbol històric del passat industrial de Sant Adrià de Besòs. També es fan els primers passos per tal de sanejar la desembocadura del riu Besòs i transformar, d'aquesta manera, part de la façana marítima de la ciutat.

Sant Adrià de Besòs és el municipi més petit de la comarca del Barcelonès, amb una població de 32.585 persones l'any 2006. Delimita al ponent amb Barcelona, al nord amb Santa Coloma de Gramenet i al llevant amb Badalona. El riu Besòs avança pel municipi i la seva desembocadura és un dels trets més característics del litoral de Sant Adrià de Besòs.

La façana marítima de la ciutat es forma de diferents equipaments i infraestructures. No obstant això, allò que defineix el paisatge urbà són les tres xemeneies de la central tèrmica que Fecsa Endesa va construir a principi dels anys setanta, just en la frontera amb Badalona. Una d'aquestes està aturada definitivament pels diversos casos de pluja àcida que s'han anat registrant des de l'any 2000 i només es pot utilitzar amb un permís especial de la Generalitat. La resta només funciona quan hi ha demanda i la central de Fecsa-Endesa que es troba al marge dret del riu no dona l'abast.

A final de 2003, l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs i Fecsa-Endesa van signar un conveni per construir una central tèrmica de cicle combinat de gas natural de dos mòduls de 400 MW al marge dret del riu. Això suposaria la desaparició de la central tèrmica actual, que funciona amb fuel, i de les tres xemeneies, tot i que al text no s'establia un calendari ni un pressupost.

A principi d'any, al ple municipal es va ratificar aquest conveni. En les votacions es va manifestar la divisió de l'equip de govern format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa per Catalunya-Verds i Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA). Aquest últim indicava que, tot i que els cicles combinats de gas natural eren plantes energètiques menys contaminants que les de fuel, contaminaven també amb CO_2. Consideraven que la ciutat ja estava força contaminada i no veien la necessitat de supeditar el tancament de les xemeneies a la construcció d'una nova central. Finalment, es va ratificar el conveni amb els vots favorables del PSC i del Partit Popular (PP), els vots en contra d'ICV-EUiA i l'abstenció de Convergència i Unió (CiU).

La defensa del símbol

Davant de la notícia del tancament definitiu de les tres xemeneies, diverses entitats es van començar a mobilitzar per tal d'evitar-ne l'enderrocament. Defensaven la conservació de les tres xemeneies com a símbol de la ciutat. Una de les entitats que liderava aquesta mobilització va ser el col·lectiu de Dones de Futur que l'any 2001 ja havia recollit cinc-centes signatures per a demanar la inclusió de les tres xemeneies en el catàleg de patrimoni local. Tot i no aconseguir-ho, aquesta associació va continuar reivindicant les tres xemeneies com a símbol d'identitat de la ciutat. Ara iniciava una altra recollida de signatures per demanar que no s'enderroquessin i que se'n fes un ús públic.

A la defensa del símbol es van sumar diverses entitats com ara els Amics de la Unesco, la Plataforma d'Entitats i Veïns de la Mina o la Federació d'Associacions de Veïns de Sant Adrià, entre altres. Reivindicaven diferents usos com ara un mirador o un centre d'observació gastronòmic. D'altra banda, Fecsa-Endesa era partidària de la demolició per tal de desenvolupar més fàcilment la zona.

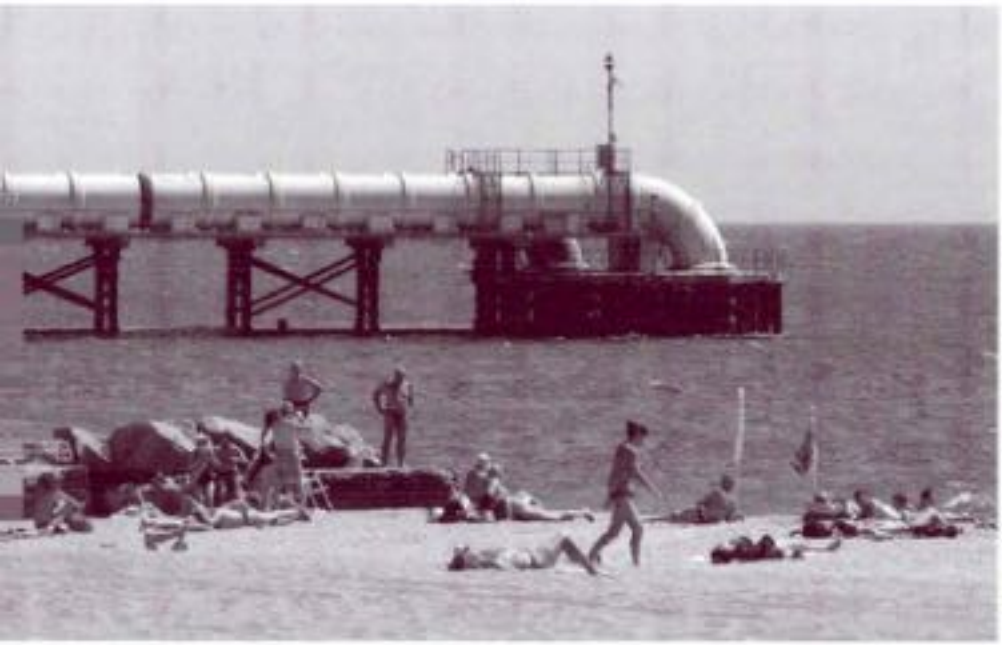
Les possibilitats del litoral

Davant d'aquesta situació, l'alcalde Jesús Maria Canga (PSC), va anunciar que es faria una consulta popular per decidir el futur de les tres xemeneies. D'altra banda, el consistori, amb el consens de totes les forces polítiques, va decidir encarregar diversos estudis sobre l'impacte econòmic de les dues possibilitats que hi havia: la conservació o la demolició de les tres xemeneies.

L'Ajuntament va rebre un informe en el qual s'assenyalava que la transformació del marge esquerre del riu permetria recuperar 600 m del front litoral. En aquest informe s'analitzava la possibilitat de crear quatre mil habitatges al litoral, en una superfície qualificada com a zona indus-



Central tèrmica de Sant Adrià de Besòs. Foto: Àlex Tarroja



Platja de Sant Adrià de Besòs. Foto: Àlex Tarroja

trial de 100.000 m². Es plantejava que, com a mínim, la meitat fossin de titularitat pública (30% de protecció oficial i 20% d'habitatge concertat).

Tenint en compte la possibilitat de desenvolupar urbanísticament aquesta zona, al març el grup immobiliari URBIS va comprar els terrenys de la multinacional Azko Nobel (70.000 m²), ubicats a l'avinguda Eduard Maristany, al costat de la central tèrmica de Fecsa-Endesa que s'estava desmantellant. S'establia l'any 2010 com la data de finalització definitiva de l'activitat industrial existent fins al moment, que consistia en la producció de les pintures de Bruguer, Procolor i Sikkens.

Altres projectes del litoral de Sant Adrià

Un altre projecte que transformarà la façana marítima de Sant Adrià de Besòs és la naturalització de la desembocadura del riu Besòs, des del pont de l'avinguda Eduard Maristany fins al mar. Aquest tram té 400 m de longitud i 3.500 m² de superfície.

A principi d'any, el consistori va arribar a un acord amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) per al finançament del projecte (1 MEUR). Mentre l'AMB pagava les obres de naturalització, el Consorci del Besòs (al qual pertany el consistori adrianenc) es faria càrrec del manteniment de l'espai, des del Parc Litoral (al marge esquerre) fins a la zona Fòrum. El manteniment suposava aproximadament un cost de 180.000 € anuals.

A final de juliol, el Consorci del Besòs va aprovar el conveni per a l'execució de la naturalització del tram final del riu Besòs. Això suposava el sanejament de la desembocadura i la regeneració de la vegetació habitual de les zones humides. Per tal d'aconseguir-ho es preveia prohibir l'accés a la desembocadura.

No obstant això, el tram final de riu es podria observar des d'un passeig que es construiria uns quants metres sobre el llit del riu i que n'unirà les dues parts. D'aquesta manera serà més fàcil l'accés al Parc de la Pau. Aquest es va obrir al maig i es troba davant de la central elèctrica de Fecsa-Endesa i de la incineradora del Besòs.

El Port Fòrum Sant Adrià

Un altre element de litoral adrianenc és el port esportiu que comparteixen l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs i de Barcelona situat a la Zona Fòrum. A principi de juliol, el consistori adrianenc va aprovar la declaració del Port Fòrum com a zona turística per tal de poder obrir els diumenges i festius. S'obria el procés per fer que el Departament de Comerç, Consum i Turisme ratifiqués la declaració.

La intenció del consistori de tramitar la declaració de zona turística rata en el fet de fer de la zona comercial del port un espai molt més atractiu. La manca de llogaters de les zones comercials va fer que el consistori optés per tramitar aquesta declaració.

Aquesta acció va ser criticada pel regidor de comerç i turisme de Barcelona, Jordi Portabella. Aquest assenyalava que això suposaria crear un precedent que aniria en contra del petit comerç i que probablement faria que altres zones, com ara la Vila Olímpica, també volguessin sol·licitar la declaració de zona turística.

D'altra banda, a final d'any es feia públic que el port tindria un centre d'alt rendiment (CAR) de vela que es construiria sota la pèrgola de formigó que sosté la placa fotovoltaica del Fòrum. Per a l'any que vinent es preveia desenvolupar aquest projecte i iniciar les obres de sanejament de la desembocadura del riu Besòs. També es continuaria desmantellant la central tèrmica, tot i que encara no se sap definitivament quin serà el futur de les tres xemeneies.

RCN

Més informació

www.nofemelcim.org*
www.pontforum.net
www.sant-adria.net

TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA FAÇANA MARÍTIMA DE TARRAGONA 184



L'Ajuntament de Tarragona i la Generalitat creen una comissió de treball per transformar la façana marítima de Tarragona. El projecte té previst construir un passeig marítim, una zona residencial, equipaments i zones verdes a partir del soterrament de les vies del tren. L'alcalde presenta els estudis tècnic i financer que avalen el projecte i els grups de l'oposició municipal hi donen suport però exigeixen més informació en termes econòmics.

Antecedents: 2003:111; 2004:188

La façana marítima de la ciutat de Tarragona es caracteritza pel pas de la línia de ferrocarril de Barcelona a Flix i Tortosa que avança paral·lela a les platges del nord, travessa l'àrea portuària i segueix pel barri pescador del Serrallo i la desembocadura del Francolí.

En els darrers anys l'Ajuntament de Tarragona s'havia plantejat una remodelació urbanística de la part baixa de la ciutat a partir del soterrament de les vies del tren. D'aquesta manera la ciutat s'obriria al mar a través d'un passeig marítim i guanyaria un espai immillorable per a la construcció d'una nova zona residencial i de diversos espais comunitaris per a activitats lúdiques i culturals i zones verdes i jardins.

El 24 de setembre de 2005, l'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal (Convergència i Unió, CiU) va fer un pas endavant per la consolidació del projecte en signar un conveni amb el conseller primer de la Generalitat, Josep Bargalló (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), a fi de treballar conjuntament en la transformació de la façana marítima de Tarragona.

Es crea una comissió de treball de la façana marítima

El 2 de febrer de 2006 es va constituir la Comissió de la Façana Marítima de Tarragona que havia de posar en marxa el conveni de col·laboració entre la Generalitat i l'Ajuntament de Tarragona. Aquesta comissió havia de determinar l'extensió de terreny que ocuparia la nova façana marítima i encarregar un estudi tècnic i financer per determinar la viabilitat que el tren passés per sota del Francolí.

La Comissió de Foment del Congrés va aprovar el 14 de març una proposició no de llei presentada pel Partit Popular (PP) i consensuada per la resta de partits que instava el Govern de l'Estat a incorporar-se a la comissió mixta formada per l'Ajuntament de Tarragona i la Generalitat. L'alcalde Nadal va considerar molt important aquesta nova incorporació de cara a la viabilitat econòmica del projecte i va explicar que el Ministeri de Foment (MIFO) hi invertiria 30 MEUR.

Els estudis tècnic i financer avalen el projecte

D'altra banda, Nadal va anunciar que els dos estudis encarregats per la comissió mixta avalaven plenament la viabilitat del projecte. Primer, des del punt de vista tècnic, perquè, segons un avanç de l'estudi encarregat a l'enginyer independent Fèlix Boronat, el pas de la línia ferrria sota el Francolí no sols era viable –això sí, per a una única opció de recorregut–, sinó que hi havia dos possibles sistemes constructius plantejats i valorats pels tècnics. L'un seria semblant al que s'estava utilitzant per construir el pàrquing del Serrallo, que podia resultar un bon referent perquè ja havia hagut de resoldre alguns problemes d'inundacions causades per la proximitat del mar, i l'altre seria una solució tècnica de taponament. Pel que fa a l'estudi econòmic i financer, Nadal va confirmar, sense precisar xifres, que la inversió del Ministeri de Foment i els rendiments que generaria la superfície edificable del soterrament de les vies cobririen els costos del projecte. Quant al nombre d'habitatges construïts, Nadal va explicar que la xifra construïble no diferiria gaire del projecte inicial. En la darrera actualització que va fer l'Ajuntament, l'abril de 2004, de l'avantprojecte de l'arquitecte Ricard Bofill, que preveia mil dos-cents habitatges, es va augmentar la densitat a quaranta-cinc habitatges per hectàrea, fins a encabir-ne un màxim de 2.736, dels quals un 20% serien de protecció oficial. El pressupost total definitiu del projecte es va estimar en 300 MEUR.

Els terrenys que es desafectarien amb el cobriment de la via del tren serien els compresos entre el riu Francolí i el pont d'Armes i entre el carrer del Mar i els magatzems del port. Dos dels antics magatzems de l'Autoritat Portuària s'endemocarien, concretament, els dos refugis que hi ha a segona línia de mar, que ara són seu del Museu Marítim i d'activitats de lleure i esportives, respectivament.

El portaveu socialista, Josep Fèlix Ballesteros, va valorar positivament que estigués enllestit l'estudi tècnic però va exigir a Nadal que expliqués els termes econòmics en què es movia el cobriment de la línia ferrria. També va demanar que l'oposició municipal (PSC, ERC i Iniciativa per Catalunya-Verds,ICV) pogués formar part de la comissió integrada per Ajuntament i Generalitat.

L'Ajuntament adjudica la remodelació de la façana marítima del Serrallo

El juny de 2006 l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT) va adjudicar a l'empresa SATO les obres de remodelació de la façana marítima del Serrallo. L'actuació tenia un pressupost de 3,5 MEUR, i s'havia d'acabar la primavera següent, moment en què culminaria la transformació del frontal portuari, que en els últims mesos havia incorporat una marina per a iots de luxe i un aparcament per a quatre-cents vehicles. Es preveia la construcció d'un ampli passeig arbrat i també d'una rotonda que milloraria els accessos al popular barri mariner i un edifici nou per als remers al Francolí.

A final d'any, el grup de CiU al Senat es plantejava presentar una esmena al pressupost general de l'Estat perquè es preveiés una partida de 3 MEUR per destinar-los al condicionament de la façana marítima de Tarragona i al cobriment de la via del tren.

JJFR

Mes informació

www.ajtarragona.es/lajuntament

185 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA GRAN VIA (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT)



Durant el 2006, s'han desenvolupat a bon ritme les diferents actuacions urbanístiques projectades a la Gran Via mentre diferents institucions han alertat sobre el futur col·lapse circulatori si no es desenvolupen ràpidament les infraestructures del transport projectades. D'altra banda, es dóna un nou impuls per prolongar la reforma de la Gran Via fins al riu Llobregat.

Antecedents | 2003:112; 2004:189; 2005:185;

La transformació urbana de la Gran Via al seu pas per l'Hospitalet de Llobregat és un projecte molt extens que aglutina diferents actuacions a l'avinguda de la Gran Via, en el tram comprès entre el carrer Miguel Hernández i el carrer Escultura (tocant el terme municipal de Barcelona) i les zones adjacents. Es va iniciar l'any 2001 amb la signatura d'un conveni de col·laboració per començar els treballs de reforma i ordenació urbanística per part de l'Ajuntament de l'Hospitalet, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), mitjançant l'Institut Català del Sòl (Incasol). Un any més tard, el febrer del 2002, aquestes institucions van crear el Consorci per a la Reforma de la Gran Via que tenia com a objectiu principal desenvolupar i coordinar les diferents actuacions urbanístiques.

Els projectes de transformació de la Gran Via

La transformació de la Gran Via inclou diferents projectes urbanístics com ara la TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CIUTAT DE LA JUSTÍCIA [2005:184], la City Metropolitana, l'ampliació de la Fira de Barcelona a l'Hospitalet i la seva porta firal, el soterrament d'un tram d'aquesta avinguda i, com a centre neuràlgic d'aquestes actuacions, la reforma de la plaça Europa.

La Ciutat de la Justícia se situa entre els termes municipals de Barcelona i l'Hospitalet, on abans es trobava l'antiga Caserna de Lepant. Té una extensió de 300.000 m² on es volen centralitzar la majoria d'equipaments judicials. Es preveu construir-hi nou blocs amb altures diferents que oscil·len entre 15 i 61 m. Segons el conveni signat al juliol pel consistori de l'Hospitalet i el DMAH i els departaments de Justícia i Economia, hi haurà un edifici d'habitatges de protecció oficial on noranta dels cent vint pisos es destinaran a lloguer per a joves; la resta, se'ls reserva Justícia com a pisos pont per a personal laboral que arribi de nou a la ciutat.

La City Metropolitana serà la principal zona econòmica (162.537 m²) i s'ubica darrere del recinte firal. Es van projectar onze edificis que seran destinats a oficines (80%) i a la construcció d'un complex comercial i hoteler (20%). La inversió va ser de 210 MEUR i va estar promoguda pel Consorci de la Zona Franca de Barcelona i les promotores Sacresa, Metrovacesa i Dragados (del grup Activitats de Construcció i Serveis, ACS). La construcció es va dividir en dues fases. La primera es va iniciar amb retard a meitat d'aquest any i consistia en la construcció de cinc edificis. L'inici de la segona fase depenia de la compra per part de les promotores dels terrenys del Consorci de la Zona Franca (62.000 m²). L'acord econòmic es va signar al març per 27 MEUR aproximadament.

Respecte a l'ampliació de la Fira de Barcelona a l'Hospitalet, es vol construir un dels complexos firals més grans d'Europa, amb 240.000 m² d'exposició. L'encarregada del projecte era la societat anònima Fira 2000 que tenia entre el conjunt d'accionistes la Generalitat, els ajuntaments de Barcelona i de l'Hospitalet, la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), la Diputació de Barcelona i la Cambra de Comerç de Barcelona (CCIB). A l'abril la Generalitat va signar un conveni en el qual es comprometia a sufragar els 368 MEUR que faltaven del pressupost global (950 MEUR). D'aquesta manera, la Generalitat adquiria més pes dins de Fira 2000 (del 39% al 56%). La participació del consistori barceloní superava el 20% i la resta de capital s'acabava diluint.

A l'octubre, l'Ajuntament va aprovar la modificació del Pla general metropolità (PGM) que permetia l'ampliació de la Fira i que afectava noranta-sis habitatges. Fira 2000 va mostrar la seva preocupació per l'endarreriment de les obres, ja que a final d'any encara no s'havia arribat a cap acord amb el veïnat afectat per les expropiacions.



Estat de les obres de transformació a l'any 2006 Foto: Marta Casas



Plaça Europa, a l'Hospitalet de Llobregat Foto: Àlex Tarroja

El disseny dels pavellons firals i també les dues torres que formaran la porta d'entrada al recinte van ser dissenyades per l'arquitecte Toyo Ito. La torre, de vint-i-tres plantes i 1.300 m², que serà destinada a oficines va ser comprada per l'Immobiliària Realia a l'abril. El grup hoteler Santos va comprar l'altra gratacel (vint-i-sis plantes i 1.300 m²). Tots dos edificis estaran units per un sòcol de 2.000 m² aproximadament, destinat a zona comercial. A principi d'abril es va col·locar la primera pedra de les Torres Fira que donava el tret de sortida als treballs de construcció.

Pel que fa a la cobertura de la Gran Via, consta de sis trams soterrats d'una longitud de 840 m. El tram principal té 340 m de llarg i s'ubica a l'encreuament del carrer Amadeu Torner i la futura avinguda Joan Carles que dóna lloc a la plaça Europa. Al juny es va obrir al públic la calçada d'entrada a Barcelona. Això va permetre l'inici de la urbanització de la plaça Europa.

La plaça Europa serà el centre neuràlgic de la nova Gran Via. Ocupa 30 ha que s'estenen des del carrer Aprestadora al carrer de les Ciències, entre el centre comercial Gran Via i Ikea. Es preveu 60.000 m² de zona verda, 25.000 m² per a equipaments (inclosos hotels) i 150.000 m² per a oficines. Al juny s'estaven construint nou dels vint-i-vuit edificis projectats.

També es preveu la construcció de mil cinc-cents habitatges, dels quals 379 seran de protecció oficial i es distribuiran en cinc edificis. Dos d'aquests seran propietat de l'Incasol (quinze plantes). Els tres edificis restants tindran tretze plantes i la Unió General de Treballadors (UGT) en serà la promotora d'un, Comissions Obreres (CCOO) d'un altre i la Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya del tercer.

L'ampliació continua fins al riu

A més de totes aquestes actuacions urbanístiques, durant el 2006 es van fer els primers passos per donar un segon impuls a la reforma de la Gran Via, continuant amb la prolongació de la carretera C-31 i els voltants adjacents fins al riu Llobregat.

D'aquesta manera, l'Ajuntament i el DPTOP van signar al maig un nou conveni de col·laboració amb l'objectiu de reordenar urbanísticament la part sud-oest de l'àrea geogràfica de la Marina. L'encarregat d'elaborar una proposta de planejament urbanístic d'aquesta àrea que abraça 208 ha va ser el Consorci per a la Reforma de Gran Via.

Com que en aquest territori els equipaments sanitaris tenen un pes fonamental, un altre objectiu del conveni va ser crear un parc biomèdic on s'ubiquessin noves instal·lacions i empreses dedicades a la recerca científica i sanitària (projecte Biopol L'H). En aquest sentit, el 10 d'octubre l'Ajuntament, el Departament d'Educació, de Treball i de Salut, la Universitat de Barcelona (UB), la Bioregió de Catalunya i l'Institut Català de la Salut (ICS) van signar un conveni per a la creació del Biopol i el Parc Científic de la Salut de l'Hospitalet.

La preocupació per la mobilitat

La Gran Via és l'única entrada al polígon Pedrosa i una de les entrades a Barcelona més importants. Atès que la densitat de trànsit a la zona és força elevada, es preveu que amb la posada en funcionament de totes aquestes actuacions urbanístiques el nombre de desplaçaments augmenti.

En aquest sentit, CC.OO. i UGT van demanar a l'Ajuntament de l'Hospitalet i al Pacte Industrial de l'AMB l'elaboració d'un estudi sobre l'accessibilitat i la mobilitat al Districte Econòmic Gran Via. La Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), en col·laboració amb la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) i la Universitat Pompeu Fabra (UPF) van elaborar l'estudi que es va presentar al febrer.

Segons l'estudi, hi havia un dèficit de transport públic a la zona que feia que un 67% dels treballadors utilitzessin el cotxe per arribar a la feina, i això derivava en problemes d'aparcament. Aquest estudi posava una nota d'atenció en aquest aspecte, ja que amb la transformació de la Gran Via es preveia que faria augmentar força el nombre de treballadors (uns sis mil, aproximadament) i de visitants a la Ciutat de la Justícia (vint mil, aproximadament) i a la Fira (vuitanta mil, aproximadament). A partir dels resultats de l'estudi, el mateix mes, la Generalitat i el consistori van crear el Consell de Mobilitat per a la Gran Via-Pedrosa.

Solucions als futurs problemes de mobilitat

Aquest estudi també proposava algunes solucions als problemes de mobilitat, com ara la modificació de la trajectòria de l'autobús de



Una vista de la Ciutat de la Justícia, a l'Hospitalet de Llobregat Foto: Àlex Tarroja

la línia 16, l'ampliació de la línia 79 o la creació d'un servei d'autobusos llançadora que connectés els transports existents i futurs.

Respecte a les infraestructures de transport que es preveuen a la zona, durant l'any continuaven les obres de construcció d'una nova estació de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) a la plaça Europa. Aquesta servirà d'intercanviador amb l'estació de metro Amadeu Torner de la futura línia 9 (METRO. LÍNIA 9 I INTERCANVIADOR DE LA SAGRERA [91]). Al setembre ja s'havia acabat el túnel que havia de portar el metro i el ferrocarril a la plaça Europa. A més, es preveien dues parades més de metro de la línia 9, Fira i Foneria. La primera estaria situada sota les Torres Fira i la segona funcionaria com a intercanviador de les noves parades de la línia 2 que es preveien ampliar fins a l'aeroport.

Continua el perill de col·lapse

Malgrat la construcció de les infraestructures, els mesos de març i abril, tant l'Ajuntament com la CCB van continuar insistint del perill de caos circulatori si no s'acceleraven les diferents obres de transports projectades a la zona. A més, la Cambra demanava l'ampliació de la línia 1 cap al Prat de Llobregat i Sant Boi de Llobregat. Va indicar que ni la Generalitat ni el Ministeri de Foment (MIFO) no havien assegurat cap data d'acabament de les obres. A l'octubre la Fira de Barcelona se sumava a aquestes exigències i remarcava que l'ampliació de la línia 2 encara no s'havia concretat en el Pla director d'infraestructures 2001-2010 (PDI).

La futura Gran Via

Les diferents actuacions que s'estan duent a terme a la Gran Via començaran a finalitzar a partir del 2007. En el primer trimestre de l'any es preveu acabar totalment les obres de soterrament de la Gran Via, la urbanització de la plaça Europa i, a més, posar en funcionament els primers edificis de la Ciutat de la Justícia. El desembre de 2009 és quan es preveu que el complex judicial estigui funcionant correctament.

D'altra banda, tant les Torres Fira com l'ampliació de la Fira tenen previst obrir les portes el 2009, tot i les dificultats ressenyades. Pel que fa als edificis que envoltaran la plaça Europa, el 2010 és la data prevista d'acabament de les obres.

RCN

Més informació

www.consorcigvhospitalet.com/

TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA MARINA-ZONA FRANCA (BARCELONA) 186



El mes de juny s'aprova la modificació del Pla general metropolità (PGM), que permet posar en marxa el procés constructiu del futur barri de la Marina-Zona Franca. A final d'agost, l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat firmen un conveni de col·laboració que facilitarà la compra de sòl i la promoció d'habitatge públic. A final d'any comencen els enderrocs i l'activitat de les immobiliàries, mentre continuen les obres del metro i s'implementen millores en l'accessibilitat de la zona. El desenvolupament de tot el conjunt es portà a terme en dotze anys.

Antecedents 2004 190, 2005 186

A principi de 2004 l'Ajuntament de Barcelona va anunciar la creació d'un nou barri a l'extrem sud de la ciutat. El projecte abraçava una àrea qualificada com a sòl industrial d'aproximadament 75 ha, en el barri de la Marina-Zona Franca, al districte de Sants-Montjuïc. Es projectava així la transformació d'una zona amb magatzems industrials i tallers, habitat per unes mil persones, la major part concentrada a l'antiga colònia Eduard Aunós. A final d'aquell any es va posar a disposició de les entitats veïnals afectades un document amb els criteris generals del projecte, a fi que es discutís i es millorés a partir d'un procés participatiu que havia d tenir lloc al llarg dels mesos següents.

La comissió de govern de l'Ajuntament va aprovar inicialment el projecte de creació del nou barri de la Zona Franca el dia 1 de juny del 2005. L'endemà, els cinc regidors de l'equip de govern i l'Alcalde de Barcelona, Joan Clos i Matheu (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), van presentar el projecte als veïns. Segons Clos, la Marina havia de ser un dels dos barris emergents de la ciutat de Barcelona, juntament amb el projecte de TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU-SAGRERA (BARCELONA) [190], els quals haurien de permetre que la ciutat creixés i guanyés sòl, tenint en compte l'absència generalitzada d'aquest important element intangible. Finalment, un acord de Govern de l'Ajuntament del dia 30 de novembre del 2006 va fer possible l'aprovació definitiva del projecte. Paral·lelament, i com a requisit previ abans de començar les obres, l'Ajuntament va posar en marxa el procés de modificació puntual del Pla general metropolità (PGM) per a requalificar el terreny. Estava previst que aquest tràmit trigaria encara dos anys però, per a evitar possibles especulacions, es va suspendre llavors la concessió de llicències.

Característiques del nou barri

El terreny on es construirà el nou barri ocupa 75 ha –la qual cosa equival a unes quaranta illes de l'Eixample–, situades entre el passeig de la Zona Franca –que donarà lloc al bulevard principal i es pacificarà el trànsit–, el carrer del Foc, les vies ferroviàries i el terme municipal de l'Hospitalet de Llobregat i, des del carrer de la Metal·lúrgia fins a Montjuïc. La població estimada del nou barri es calcula en unes trenta mil persones.

El projecte urbanístic persegueix crear un teixit urbà on convisquin de manera equilibrada l'activitat econòmica i la vida de barri. Amb aquest objectiu, es projecten 11 ha d'equipaments, 23 de vials, tretze zones verdes i espais lliures, i vint-i-set per a usos productius i habitatge. El total del sostre edificable és d'1,18 milions de metres quadrats repartits en illes rectangulars articulades a partir del passeig de la Zona Franca, que concentrarà els edificis de màxima alçada (48 m).

En total, es construiran 10.865 habitatges, dels quals el 47,5% (5.161 pisos) tindrà alguna modalitat de protecció, i un miler més seran dotacionals, destinats per a joves i gent gran. Entre un 40 i un 50% dels habitatges de promoció pública seran de lloguer. L'Ajuntament aspira a fer que el nou barri sigui assequible per a la gent jove, un col·lectiu que podria ocupar bona part dels deu mil llocs de treball que es pretén generar a la zona.

Millores en el transport públic i la mobilitat

La reforma de la zona va veure els primers resultats en l'àmbit de la mobilitat, tant pel que fa a la millora de les línies d'autobús com al progrés de les obres del metro i dels nous vials.

Durant la segona meitat de l'any es va posar en marxa una nova línia d'autobús que connecta la ZAL (Zona d'Activitat Logística) amb Mercabarna i l'aeroport. També es van realitzar millores en tres de les línies que arriben a la Zona Franca: de la línia 23, se'n va reduir una part del trajecte al voltant de la plaça d'Espanya per ampliar-ne la freqüència de pas. De la mateixa manera, de la línia 38 se'n va regular i millorar la freqüència i se n'amplià el recorregut per poder arribar, així, fins a l'estació de Renfe del Prat de Llobregat.



Polígon del Prat Vermell Foto: Àlex Tarroja

Per últim, es va allargar el trajecte de la línia d'autobús 88.

El projecte del barri inclou la construcció de dues estacions de metro corresponents a la línia 2 (ampliació de la línia) i la LÍNIA 9 [91], que connectaran el barri en quinze minuts amb el centre de la ciutat.

La L9 tindrà dos ramals que recorreran la Zona Franca, un en direcció al litoral i que acabarà enllaçant amb el port i un altre que arribarà fins a l'aeroport. El primer serà subterrani fins a arribar al polígon, on seguirà per un viaducte descobert i elevat. Aquest ramal tindrà tres estacions al recinte: Zona Franca Litoral, Zona Franca Port i Zona Franca ZAL (Zona d'Activitat Logística del port). L'altre tram de línia és el que va a l'aeroport i entrarà al polígon des de la zona de Gran Via 2 (estació Fira). Tindrà dues parades al recinte industrial: Parc Logístic i Mercabarna. Es preveu un termini de dos anys per a enllestir les obres del metro.

Una altra de les actuacions de transport prevista es destinava molt concretament a les funcions de l'empresa Seat, per a la qual es volia habilitar una línia de mercaderies de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) que connectaria la Zona Franca i Martorell. Aquesta ampliació permetrà que la Seat transporti el material fins a les diverses factories que té en aquella zona. Segons declaracions del delegat de l'Estat al consorci de la Zona Franca, Manuel Royes Vila, cap al mes de març, gràcies a aquest acord, Seat posarà en servei quatre combois diaris que permetran treure de la carretera vint-i-dos mil camions anuals i donar un major ús a una via infrautilitzada.

Una altra obra prevista és la construcció d'un túnel per sota de la Ronda Litoral que comunicarà el polígon i la Gran Via de l'Hospitalet. Amb el projecte també es farà un pas de vianants, que serà el primer que comunicarà el polígon amb la resta de la ciutat.

S'aprova la modificació del PGM i comencen els enderrocs

A començament de juny, la subcomissió d'Urbanisme de Barcelona –organisme del qual formen part tant l'Ajuntament com la Generalitat, encarregat de fer les modificacions del PGM– va aprovar el projecte del nou barri de la Marina-Zona Franca, sense cap modificació substancial respecte al planejament original.



L'Ajuntament de Barcelona va dividir les 75 ha afectades per la transformació del barri en catorze plans de millora.

L'alcalde de Barcelona i el conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, Joan Clos i Joaquim Nadal, respectivament, van signar el 24 d'agost un conveni de col·laboració per a impulsar conjuntament les actuacions urbanístiques del futur barri de la Marina, a la Zona Franca, fet que permetrà la compra de sòl i la construcció d'habitatges protegits a través de l'Institut Català del Sòl (Incasol). El conveni, però, no concreta quina serà l'aportació de cada una de les parts.

L'enderroc de l'antiga fàbrica Miniwatt propietat de l'empresa LG Philips durant el mes de setembre va significar el primer pas en la transformació dels usos industrials de la zona. Paral·lelament, l'Ajuntament i la immobiliària Urbis comencen a treballar en la zona, i també ho fan les empreses Habitat i Iberdrola Inmobiliaria.

Calendari d'obres

D'altra banda, és previst que les obres del passeig s'iniciaran després de la construcció de les estacions de metro. En conjunt, la previsió dels responsables municipals era llavors que les obres urbanístiques es podrien iniciar en un any i que cap al 2010 estarien acabats els primers quatre mil habitatges. Es preveu que el desenvolupament de tot el conjunt es dugui a terme en dotze anys.

MXA

Més informació

www.bcn.es/urbanisme/
www.bcn.es/transformaciobarris/
hw3.bcn.es/V05/Home/
bcnip.blogsome.com/2006/

TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA VERNEDA-TORRENT DE L'ESTADELLA (BARCELONA) 187



L'Ajuntament de Barcelona proposa la transformació de l'actual zona industrial de la Verneda-Torrent de l'Estadella, situada entre el districte de Sant Andreu i el de Sant Martí, en una nova àrea residencial i d'activitat econòmica. La complexitat i heterogeneïtat del nou barri implica un desenvolupament en diferents fases i criteris en funció dels usos actuals existents. No es preveu que les obres acabin del tot fins d'aquí a uns quinze o vint anys.

A principi de l'any 2004, l'alcalde de Barcelona Joan Clos anunciava la creació de dues noves àrees residencials a Barcelona, una a la Zona Franca, a l'anomenat barri de la Marina, i l'altra a la zona del Besòs, a l'anomenat barri de la Verneda-Torrent de l'Estadella.

La TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA MARINA-ZONA FRANCA [186] es va iniciar amb anterioritat, i a final de l'any 2005 començava el procés per a modificar el Pla general metropolità (PGM), mentre que la transformació de la Verneda-Torrent de l'Estadella no es començava a perfilar fins a mitjan mes de març de 2006 quan el primer tinent alcalde, Xavier Casas, en presentava els treballs previs.

Principals elements de la proposta

El futur barri es troba situat a l'est de la ciutat de Barcelona, separat per la via del ferrocarril de la costa (C-1). Al nord, dins del districte de Sant Andreu trobem el barri del Torrent de l'Estadella, de 38,6 ha, que arriba fins al carrer de Santander i al sud, ja en el districte de Sant Martí, el barri de la Verneda Industrial de 26,4 ha i que arriba fins a la Rambla de Guipúscoa. L'actuació municipal comportarà la transformació d'aquestes 65 ha principalment de sòl industrial i d'emmagatzematge en ús residencial.

El model de proposta aposta per una barreja d'usos en què es combina el sòl residencial i d'activitat econòmica amb equipaments i zones verdes. Se'n destinarà un 30% a vials, un altre 30% a equipaments i zones verdes i el 60% restant serà sostre edificable, amb 741.480 m² dedicats a usos residencials i 317.777 m² a usos productius. Així, segons la proposta, es construiran un màxim de 9.250 habitatges, dels quals un 35-50% seran de promoció pública i dotacional, d'acord amb el Pla d'habitatge de Barcelona 2004-2010.

A diferència de la Marina-Zona Franca, el barri es caracteritza actualment per l'heterogeneïtat pel que fa a la propietat dels terrenys, els usos i la situació d'ocupació dels solars. Per aquest motiu s'ha optat per no fer un pla unitari, sinó per dividir l'àrea en diverses zones i amb diferents models de desenvolupament que donen lloc a una requalificació i a una transformació per fases i a ritmes diversos. D'aquesta manera, segons Oriol Clos, director de Plans i Projectes Urbans de l'Ajuntament de Barcelona, el percentatge destinat a ús residencial o a activitat econòmica podria variar en funció dels usos actuals de cada sector, és a dir, es permetria un major sostre residencial allà on actualment hi ha un ús residencial predominant o fàbriques buides i sense activitat, mentre que aquest sostre seria menor en les zones on actualment hi ha una presència més forta de tallers, indústries i magatzems.

La transformació dels actuals petits i mitjans tallers permetrà un creixement de l'activitat econòmica, la qual es veurà reflectida, segons Xavier Casas, amb l'increment dels aproximadament 5.300 treballadors actuals fins a uns dotze mil llocs de treball en activitat productiva no contaminant.

L'accessibilitat al barri millorarà tant amb transport privat com amb transport públic. L'actuació més destacada serà la prolongació del carrer de la ciutat d'Asunción fins al carrer de Santander i la Via Trajana, que passarà a ser un dels principals vials d'accés. Alhora es faran millores a la xarxa viària interna, actualment en força mal estat i amb trams sense urbanitzar. Pel que fa al transport públic, a prop del nou barri hi ha la parada de la Pau de la línia 2 del metro, però el projecte pretén incrementar la mobilitat sostenible amb el perllongament de la línia 4 i la ubicació de l'estació del METRO LÍNIA 9 I INTERCANVIADOR DE LA SAGRERA [91], les obres de la qual s'estan duent a terme.

La proposta municipal té continuïtat amb el projecte de TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU-SAGRERA [190] a través d'un parc lineal previst sobre el traçat de la línia del ferrocarril que eliminarà aquesta actual barrera i unirà els barris de Sant Andreu i el de la Verneda i la construcció d'una torre d'oficines dissenyada per Frank O. Gehry com a icona d'una nova àrea de centralitat. Aquest gran parc urbà permetrà que els nous espais lliures que es creïn en el futur barri siguin de caràcter més local.

Calendari i execució del projecte

El consistori va iniciar el 24 de març de 2006 els treballs previs per a la transformació de la zona. Dos mesos més tard es feia la presentació del projecte sense consens previ amb les entitats i veïns, i es començaven les negociacions per a les compensacions i el trasllat de les empreses amb activitat molestes i no compatibles amb la residencial.

El procés de tramitació i de transformació serà progressiu al llarg del temps a causa de la complexitat de la zona i la consolidació de moltes de les activitats. L'inici de les obres per a la transformació del barri no es preveu fins a l'any 2008, un cop s'hagin realitzat les modificacions pertinents al PGM. Les primeres peces transformades podrien ser la fàbrica de Cobega, distribuïdora de la marca Coca-Cola, la qual es volia traslladar al Vallès Oriental, i el solar de la immobiliària Acciona, del qual l'any 2005 es va desallotjar un campament gitano.

La previsió municipal és que el conjunt del projecte acabi d'aquí a quinze o vint anys.

MBE

Més informació

www.bcn.es/urbanisme
www.bcn.es/fitxers/premsa/

188 TRANSFORMACIÓ URBANA DE L'AVINGUDA DE LA NOVA ESTACIÓ (FIGUERES)



L'Ajuntament de Figueres aprova inicialment una versió més reduïda del Pla de la l'avinguda Nova Estació de Figueres amb els vots favorables del PSC i CiU. L'Associació de Veïns Afectats pel Pla, ASAFANE, continua oposant-s'hi, hi presenta al·legacions i amenaça de continuar la seva reivindicació per la via judicial. A l'octubre, CiU retira el suport al pla a addduint la manca de consens amb els veïns i acusa l'alcalde, Joan Armangué (PSC), de ser incapaç de liderar-lo. Al desembre, el ple de l'Ajuntament aprova el pla però Joan Armangué anuncia un canvi d'estratègia que consisteix a desenvolupar la primera fase i a deixar la més conflictiva per la propera legislatura.

Antecedents: 2005:187

L'eix ferroviari transfronterer del FAV (Ferrocarril d'Alta Velocitat) Madrid-Saragossa-Barcelona-Montpeller travessa la comarca de l'Alt Empordà abans d'arribar a la frontera francesa (Ferrocarril d'Alta Velocitat. Alt Empordà) [68]. Un dels punts més complexos del traçat és el pas per l'àrea urbana de Figueres, la ubicació de la nova estació intermodal i la seva inserció en la trama urbana.

L'any 2003 el Ministeri de Foment (MFO) i l'Ajuntament de Figueres van pactar inicialment el traçat del FAV per l'oest del municipi, el desmantellament de la línia actual, que passa per l'est, i la creació d'una estació única al límit amb el terme municipal de Vilafant. El 2004 el consistori va encarregar la redacció d'un projecte per ubicar la nova estació i reordenar la seva àrea immediata a un equip de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), dirigit pels arquitectes Ricard Pié i Josep Maria Vilanova. El juliol de 2005 l'Ajuntament va aprovar inicialment el pla.

El projecte preveia l'obertura d'una avinguda nova entre la futura estació del FAV i el centre de la ciutat de 400 m de llarg i cinquanta d'amplada, l'enderroc de quaranta cases situades a la zona del carrer Avinyonet i la construcció de nou-cents habitatges nous. Immediatament, els veïns de la zona afectada s'hi van oposar, van crear l'Associació d'Afectats Avinguda Nova Estació de Figueres (ASAFANE) i van iniciar mobilitzacions. Com a resposta, l'Ajuntament va iniciar la revisió del pla i va crear una taula de participació ciutadana. A final de 2005, l'Ajuntament va presentar un segon document que contenia una reducció de l'àmbit d'actuació i va aprovar el Programa de participació ciutadana.

S'aprova inicialment el pla però continua l'oposició veïnal

A mitjan gener, l'equip redactor del pla va presentar el nou projecte a la taula de participació ciutadana. Les característiques principals del nou document eren: en primer lloc, una reducció de l'àmbit d'actuació de 105.000 m² a 76.990 m², mitjançant desafectacions als carrers Empordà i Anicet Pagès; en segon lloc, una reducció en el nombre d'habitatges de 902 a 744; i, per últim, el canvi de qualificació de la nova avinguda a sistema general –tal com havia demanat ASAFANE per rebaixar les càrregues als veïns– i el compromís de l'Ajuntament de destinar 4 MEUR a sufragar-ne els costos d'urbanització. L'Associació, però, va anunciar que continuaria la seva reivindicació fins que no es desestimés la necessitat d'enderrocar els quaranta edificis per executar el projecte.

Uns dies més tard, el portaveu el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Francesc Canet, presentava una alternativa al pla que apostava per mantenir el traçat actual del carrer Avinyonet i fer un nou vial de 15 m d'amplada paral·lel, al darrere de les cases actuals, que aniria des del límit del terme municipal fins al carrer Dumas Calvet. Aquesta proposta reduïa el nombre d'habitatges nous a 369, el nombre d'edificis a enderrocar a set i augmentava la superfície destinada a equipaments i zones verdes. D'altra banda, Canet va advertir que el solar destinat a la construcció de la nova escola Pous i Pagès tan sols tenia 6.500 m², i que, per tant, no tenia la superfície mínima exigida per la normativa del Departament d'Educació per a la ubicació d'un centre de tres línies, que és de 8.000 m². Uns dies més tard, es coneixia la notícia que el nou Pla d'equipaments culturals que estava redactant l'Ajuntament preveia la possibilitat de traslladar el Museu de l'Empordà a aquest solar i fer la nova escola al costat de l'IES Alexandre Deulofeu, fora de l'àmbit del pla.

A principi de febrer es va conèixer la notícia que l'Ajuntament de Figueres estava estudiant, paral·lelament al Pla de l'avinguda de la Nova Estació, la possibilitat de reordenar urbanísticament els cent cinquanta habitatges que ocupa la comunitat gitana del barri del Culubret. La reforma es faria en dues fases: la primera, implicaria la programació dels treballs i un estudi de la realitat social del barri; la segona, l'enderroc dels habitatges i el reallotjament de les cinc-centes persones afectades. Els membres de la comunitat gitana van mostrar la seva preocupació pel projecte i van reclamar a l'Ajuntament que a canvi, i malgrat que una vintena dels habitatges tenen lloguers de renda antiga, se'ls garantís un habitatge nou.

A final de febrer, ASAFANE va presentar al·legacions al Programa de participació ciutadana aprovat per l'Ajuntament a final de 2005 adduint que l'Associació no havia pogut esmenar el Programa tal com constava en el text definitiu, i va denunciar que a més aquest incloia actes aprovades abans de la seva constitució. D'altra banda, l'Associació Comerç de Figueres va mostrar la seva preocupació pel fet que el nou pla pogués incloure la construcció d'espais comercials i va denunciar que això suposaria la formació d'un nou eix comercial amb més places d'aparcament i una circulació més fluïda que la del centre de la ciutat. L'alcalde de Figueres, Joan Armangue (del Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va manifestar que el pla no inclouria grans superfícies comercials.

A finas de març, el grups municipals del PSC i de Convergència i Unió (CiU) van aprovar inicialment el nou Pla de transformació urbana de l'avinguda de la Nova Estació, amb els vots en contra d'ERC i PP. Tanmateix, el portaveu de CiU, Santi Vila, va anunciar que el seu grup iniciaria un procés de consulta als veïns mitjançant una enquesta per conèixer la seva opinió i va advertir que si el resultat demostrava que l'oposició al projecte continuava sent majoritària no en recolzaria l'aprovació provisional.

A final de maig va acabar el període d'informació pública amb la presentació d'al·legacions per part d'ERC, el Partit Popular (PP), ASAFANE i diversos propietaris a títol individual. ASAFANE en va demanar la nul·li-

tat per defectes jurídics i de procediment, i va denunciar que aquest no resolia tres aspectes bàsics: la ubicació final de l'estació, pendent del projecte final del MIFO; la continuació del projecte a la part que afecta el terme municipal de Vilafant, que fins aleshores s'hi havia mostrat en contra; i el trasllat de l'escola Pous i Pagès, ja que el nou emplaçament proposat, proper a la riera de Galligans, en deixava la construcció a expenses d'un informe favorable de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA). Unes setmanes més tard, l'Associació va anunciar la intenció de continuar la seva reivindicació per la via judicial i presentar un contenciós administratiu contra el Pla.

Al juliol, el portaveu de CiU, Santi Vila, va demanar que es dilatés l'aprovació provisional del pla fins que s'aconseguís el consens amb els veins i es poguessin signar acords amb els propietaris. El 15 d'agost va acabar el segon any de suspensió de llicències a la zona sense un acord per a l'aprovació definitiva del projecte.

El nou traçat del tren convencional confirma l'estació intermodal a l'oest de Figueres

A mitjan març, tècnics del MIFO i de la Generalitat van presentar als ajuntaments de Vilafant i Figueres el projecte de variant del tren convencional a l'oest de la capital empordanesa. La nova línia, de 13 km, es desviaria de l'actual al terme municipal de Vilamalla i es dirigiria cap al nord-oest fins a coincidir, ja al terme de Vilafant, amb la línia del FAV. Des d'aquest punt, totes dues avançarien paral·leles durant 3 km fins al Puiggrau, on es construiria la nova estació intermodal de Figueres.

L'alcalde de Figueres, Joan Armangué, va destacar que el projecte confirmava definitivament la variant oest del tren convencional i va assegurar que la nova estació intermodal seria equiparable, per la seva dimensió, a les que hi ha a les capitals de província. A final de setembre es feia pública la signatura d'un conveni entre la Generalitat i el MIFO per desenvolupar diverses actuacions de millora de la xarxa de ferrocarril a Catalunya, una de les quals era el trasllat de la línia de tren convencional a l'oest de Figueres abans de l'any 2012, amb un cost de 120 MEUR. Joan Armangué va afirmar que una bona part del finançament de les obres es podria obtenir de les plusvalues generades per l'alliberament de terrenys del traçat actual pel centre de la ciutat.

L'Ajuntament arxiva el Pla de l'avinguda de la Nova Estació

A l'octubre, ASAFANE va fer una presentació pública del vídeo "El Pla avinguda Nova Estació: crònica d'un any d'angoixa i enganys", que contenia un repàs cronològic del desenvolupament del conflicte després d'un any de reivindicació, i va tornar a exigir que s'arxivés el pla. Paral·lelament, l'Associació va presentar al·legacions contra l'aprovació inicial del Conveni entre l'Ajuntament de Figueres i l'Institut Català del Sòl (INCASOL) per a l'execució d'una actuació de sòl residencial al sector de l'avinguda Nova Estació, aprovada en el ple del 27 de juliol amb els vots del PSC i CiU. ASAFANE va al·legar que el Conveni no contenia cap referència a la situació urbanística del sector i va denunciar que considerava improcedent la seva signatura abans de la resolució de les al·legacions presentades tres mesos abans contra l'aprovació inicial del pla.

Uns dies més tard, Santi Vila va anunciar que CiU retirava el suport al pla a causa de la manca de consens amb els veins i va acusar Joan Armangué de ser incapaç de liderar-lo i de trobar el consens necessari per desenvolupar-lo. El portaveu de CiU va reafirmar la posició favorable del seu grup a fer un projecte per connectar la futura estació del FAV amb el centre de la ciutat però va reclamar l'inici de nou de tot el procés partint del consens amb els veins.

Unes setmanes més tard, i després d'una reunió de tots els grups polítics (PSC, CiU, ERC i PP) i els tècnics municipals, l'Ajuntament va acceptar d'aturar el pla. Tots els grups polítics van coincidir en la necessitat de reordenar urbanísticament la zona de la nova estació, però, a partir d'aquest punt, es feien paleses les discrepàncies, tant pel que fa als nivells de transformació com al procediment que s'havia de seguir. Finalment, l'11 de desembre el ple de l'Ajuntament va arxivar l'expedient de modificació puntual del Pla general al sector de l'avinguda de la Nova Estació. L'alcalde, Joan Armangué, va reconèixer errors en el procés de tramitació i va manifestar que la voluntat de l'Ajuntament a partir d'aquell moment seria actuar en dues fases: la primera implicaria el tancament definitiu dels acords amb els propietaris –alguns dels quals ja havien signat un preacord amb l'Ajuntament de Figueres per iniciar el projecte– dels polígons A i C per perllongar els carrers Mestre Falla, Anicet Pagès i Cresques Elies entre la futura estació i la plaça del Sol; la segona, que implicava l'ordenació de l'àmbit més conflictiu, és a dir, l'enderroc dels quaranta habitatges de la zona del carrer Avinyonet es deixaria per al proper mandat.

JVC

Més informació

www.asafane.blocat.com
www.figueresciutat.com

189 TRANSFORMACIÓ URBANA DE L'ENTORN DEL CAMP NOU (BARCELONA)



L'ordenació de l'entorn del Camp Nou continua sent un tema obert. La cerca de consens amb els veïns i veïnes és l'objectiu prioritari tant del FC Barcelona com de l'Ajuntament de Barcelona per tal d'evitar que es reprodueixin les mostres de rebuig expressades quan es va presentar el projecte Barça 2000. D'altra banda, la Universitat de Barcelona (UB) i la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) inicien un projecte de reforma del Campus Universitari de la Diagonal.

Antecedents | 2005:188

El Camp Nou, el Palau Blaugrana i el Miniestadi són les instal·lacions centrals del Futbol Club Barcelona (FCB) i s'ubiquen dins del districte barceloní de les Corts. Juntament amb la Zona Universitària forma el sector Ponent de la Diagonal que limita amb la Ronda del Mig de Barcelona, la ciutat de l'Hospitalet de Llobregat i Esplugues de Llobregat.

La voluntat de millorar i adaptar les infraestructures blaugranes a les noves necessitats del Club es va fer evident a partir de l'any 1998 quan Josep Lluís Núñez (president en aquell moment del FCB) va fer públic el projecte Barça 2000 que consistia en la requalificació de 19 ha de l'entorn de les instal·lacions blaugranes i la construcció d'una àrea comercial de 14.800 m², quatre pavellons temàtics i vint-i-vuit cinemes. Les reaccions a aquest pla no es van fer esperar i el 1999 es creava la Plataforma Ciutadana Opositora al Projecte Barça 2000 que aglutinava diverses associacions veïnals (aproximadament quinze) i disposava del recolzament d'alguns urbanistes i arquitectes i de la simpatia d'algun grup municipal com ara Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV).

Un cop retirat el projecte especialment com a conseqüència de la pressió veïnal, el consistori va encarregar un estudi sobre el sector Diagonal-Ponent de què va derivar el Pla director del Ponal del Coneixement que es va fer públic el desembre de 2001. Aquesta era una proposta de reordenació del sector Ponent que se centrava en la necessitat de millorar els accessos, en la urbanització de nous espais lliures interiors i en la integració de diferents equipaments públics i privats, especialment les universitats i les instal·lacions blaugranes.

El 2003 diferents entitats que formaven part de la Plataforma Ciutadana Opositora al Projecte Barça 2000 van demanar la retirada del Pla director, indicant que augmentava l'edificabilitat de la zona i que era un pla similar al projecte Barça 2000. L'any següent va néixer la Plataforma Diagonal-Ponent que aglutinava diferents associacions de veïns com ara la de Can Vidalet (Esplugues), Collblanc-la Torrassa i Pubilla Casas (l'Hospitalet), Camp Nou, les Corts (Barcelona), altres entitats i la Plataforma Ciutadana Opositora al Projecte Barça 2000. La intenció de la Plataforma Diagonal-Ponent era posar en relleu la necessitat d'establir un acord entre les diferents administracions públiques implicades en aquest sector i denunciar alhora que cada Ajuntament (Barcelona, Esplugues i l'Hospitalet) tenia unes determinades propostes urbanístiques que no tenien en compte els municipis veïns i que, per tant, no eren conscients de l'impacte urbanístic conjunt de totes aquestes actuacions previstes.

Primeres propostes i primeres reaccions

Per tal d'evitar episodis conflictius com les mobilitzacions en contra del Barça 2000, la nova Junta Directiva del FCB, encapçalada per Joan Laporta, va iniciar a començament d'any reunions tant amb els responsables municipals com amb el veïnat de les Corts. L'objectiu principal era generar complicitats entre els diferents agents a fi de desenvolupar el pla urbanístic que estaven elaborant.

D'aquesta manera, al febrer, directius del Club i responsables municipals donaven a conèixer al veïnat de les Corts les primeres propostes del projecte urbanístic que estava elaborant. Aquestes consistien fonamentalment en tres actuacions. La primera era la modernització del Camp Nou i l'ampliació del nombre de grades que possibilitaria crear quinze mil places més. La segona consistia a construir un nou Palau Blaugrana amb més capacitat, ubicat en el mateix lloc on era actualment. Calculaven que l'operació tindria un cost de 90 MEUR, els quals es pensaven finançar amb la tercera operació del pla. Aquesta consistia en l'enderrocament del Miniestadi i la requalificació dels terrenys on s'aixecava aquesta construcció, per tal de poder-hi edificar (reservant un 25% de l'edificació per a habitatge protegit) i fer-hi equipaments.

La construcció d'habitatges seria la font de finançament d'aquestes reformes. No obstant això, per a desenvolupar el pla urbanístic es necessitava la modificació del Pla general metropolità (PGM). En aquest sentit, la Plataforma Ciutadana Opositora al Projecte Barça 2000 va manifestar el seu rebuig a qualsevol modificació del PGM i a la requalificació dels terrenys del Miniestadi i reivindicaven que la zona havia de continuar sent per a equipaments. D'altra banda, les entitats que la componien es mostraven obertes a negociar.

La reforma continua endavant

A final de setembre el president del Club, Joan Laporta, va presentar les primeres idees del pla de reforma de les instal·lacions a l'Assemblea de Compromissaris que va reunir 798 persones. El president va indicar que amb la Ciutat Esportiva de Sant Joan Despí, que acollirà l'activitat dels equips base de l'entitat blaugrana, no calia conservar el Miniestadi. La desaparició d'aquesta infraestructura i la venda dels terrenys de Can Rigalt a l'Ajuntament de l'Hospitalet eren les dues fonts de finançament previstes per dur a terme el projecte. Amb el recolzament dels compromissaris van quedar legitimades les intencions de la Junta Directiva del Club.

A l'octubre el FCB va reiniciar les negociacions amb el consistori barceloní i el nou alcalde, Jordi Hereu (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC). Aquest havia estat escollit després que Joan Clos (PSC) substituís José Montilla (PSC) al Ministeri d'Indústria. Coincidia que Jordi Hereu havia estat regidor del Districte de les Corts durant les mobilitzacions en contra del projecte Barça 2000. Tot recordant aquella època, l'alcalde va manifestar la seva predisposició de negociar però va demanar,



Grades del miniestadi. Foto: Marta Casas

d'una banda, aconseguir el consens entre les parts implicades i, de l'altra, més concreció en la proposta. Va remarcar la necessitat de desenvolupar un pla de mobilitat per a gestionar l'increment de persones i vehicles que comportaria la reforma urbanística prevista.

D'altra banda, el mateix mes, el vicerector de Relacions Institucionals de la Universitat de Barcelona (UB) va fer pública la seva predisposició a col·laborar, juntament amb la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) –amb qui comparteix el campus universitari del sector Ponent (510.000 m²)–, en la transformació urbana prevista pel FCB. Aquestes dues universitats estaven impulsant la modernització del campus mitjançant el projecte Portal del Coneixement i el volien annexar al pla de transformació de l'entorn del Camp Nou liderat pel club blaugrana (propietari de 241.000 m²). Així doncs, la intenció de la UB i de la UPC era participar i col·laborar en les negociacions amb l'Ajuntament, el FCB i el veïnat per tal de desenvolupar una estratègia comuna de reorganització urbanística del sector.

Les reaccions davant la reforma blaugrana

Els grups municipals del consistori barceloní van coincidir en la necessitat que el Club blaugrana concretés la seva proposta urbanística; a més a més, tots van assenyalar que els beneficis que s'obtindrien haurien de veure's traduïts en millores per al barri. Iniciativa per Catalunya-Verds i Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA), que formava part de l'equip de govern local, va manifestar la seva desconfiança amb la requalificació dels terrenys del Miniestadi i va indicar que li semblava insuficient reservar només un 25% per a habitatge de protecció oficial. Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), que també formava part del govern local, va posar en relleu la necessitat de tenir en compte les reivindicacions veïnals. D'altra banda, el Partit Popular (PP) va reivindicar equipaments i zones verdes i Convergència i Unió (CiU) va manifestar la seva disposició per a elaborar una nova proposta de distribució de l'espai.

Respecte a la concreció del projecte, el FCB va manifestar la seva intenció de presentar la maqueta del projecte el 24 de setembre de l'any següent, just en la celebració del 50è aniversari de la construcció del Camp Nou. En aquest sentit, a final d'any, en una reunió de la junta directiva amb el degà del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC), Jordi Ludevid, aquest va demanar que el concurs d'adjudicació fos obert per tal de donar oportunitat a tots els arquitectes. Es preveu que per al proper any s'obrirà la convocatòria.

RCN

Més informació

www.ben.cat
www.lescorts.com

190 TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU-SAGRERA (BARCELONA)



Avancen les obres de transformació urbana del barri de Sant Andreu-Sagrera. L'actuació, vinculada a l'arribada del Ferrocarril d'Alta Velocitat i la construcció de la nova estació intermodal de la Sagrera, inclourà la construcció d'un parc de 43 ha, així com diverses actuacions residencials i terciàries que permetran connectar els barris de la Sagrera i la Verneda separats històricament pel ferrocarril.

Antecedents | 2004:194; 2005:191

L'arribada del Ferrocarril d'Alta Velocitat a Barcelona afavorirà la transformació urbanística al voltant de la futura estació de la Sagrera. Dissenyada com un gran centre intermodal on confluiran els trens d'alta velocitat, els serveis de rodalies, tres línies de metro, una estació d'autobusos i un aparcament, l'actuació possibilitarà la transformació urbana de 986.016 m² al barri de Sant Andreu-Sagrera. A més de la nova estació, el projecte preveu el recobriment de les vies fins al nus de la Trinitat, la millora urbana de les zones de l'entorn i la construcció d'un gran parc urbà de 43 ha que enllaçarà amb el futur barri de la Verneda-Torrent de l'Estadella [187]. El projecte permetrà revitalitzar aquest sector de la ciutat i transformar un teixit industrial en desús en sòl residencial i terciari

El pla tindrà un cost de 310 MEUR, que s'obtindran mitjançant la requalificació dels terrenys ferroviaris alliberats. Amb aquests diners, se sufragaran l'estació intermodal, el cobriment de les vies i el nou parc urbà.

Una de les actuacions més significatives serà la del Triangle Ferroviari. Situat en la confluència de las rambles Onze de Setembre i Prim, inclourà un gran equipament on s'ubicaran, soterrades, las cotxeres de Metro i autobusos de Transports Metropolitans de Barcelona. A la superfície, es preveu la construcció d'un edifici emblemàtic, projectat per l'arquitecte canadenc Frank O. Gehry.

La transformació urbanística projectada també produirà millores en el sistema viari, com la creació de dos nous vials, als laterals del corredor ferroviari, que enllaçaran els carrers Mallorca i València amb el nus de la Trinitat i les Rondes. En el sentit perpendicular, la nova xarxa urbana serà més permeable i es facilitarà la connexió de la ronda del Mig amb el carrer Santander, a través del carrer Garcilaso, i les prolongacions de la rambla Prim i el passeig de la Verneda.

Estació de la Sagrera

L'agost de 2004, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va començar les obres de l'estació de la Sagrera amb l'objectiu de facilitar el transbordament entre diferents línies de metro i tren. L'intercanviador Sagrera-Meridiana disposarà de dues línies de Renfe (C1 i C3), quatre línies de metro (L1, L4, L5 i L9), que sumades a les línies que tindran parada a la Sagrera -Ferrocarril d'Alta Velocitat, dues línies de Renfe (C2 i C4) i dues línies de metro (L4 i L9) convertiran aquesta zona en el principal nus de mobilitat de la ciutat. Entre aquestes dues estacions s'estudia la construcció d'un túnel subterrani amb cintes transportadores.

A final de 2006 es treballava en l'enllaç entre la línia 1 i la 5 del metro i en la nova estació per a les línies C1 i C3 de Renfe. El 13 de març de 2006, durant l'execució de les obres, es va produir un desprenniment de part del sostre de l'estació de la Sagrera que va obligar a tancar el servei de la línia 1 del metro durant deu hores. Com a conseqüència de l'incident GISA va decidir que els treballs d'enderroc sobre les andanes i túnels es farien en horaris en els quals no hi hagués servei. La Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques va imposar una sanció de 50.000 € a la Unió Temporal d'Empreses (UTE), l'empresa responsable de les obres.

Edifici Frank O. Gehry

El solar del Triangle Ferroviari que acollirà l'edifici dissenyat per Frank O. Gehry està disponible per tal que el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) el pugui adquirir. Els propietaris –l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat– van arribar a un acord el juny de 2006 per tal de començar la realització del Pla especial que definirà els usos del solar. La construcció, amb 80.000 m² de sostre, 145 m d'alçada i trenta-quatre plantes, té un pressupost de més de 250 MEUR. Està definit que serà la seu d'un museu dedicat al transport i la mobilitat, si bé la resta d'usos encara no han estat concretats. La torre es compon de cinc cossos, a diferents altures, un dels quals coronat per una llanterna de vidre, amb les façanes, totes diferents, recobertes d'acer inoxidable o bé de vidre. El disseny del complex és pioner quant a l'aspecte mediambiental, amb plaques solars a la façana, ventilació encreuada, utilització de diferents materials segons l'orientació de les façanes i sistema de plaques geotèrmiques subterrànies com a font d'energia. El CZF assumirà la construcció de l'edifici en



Estació de mercaderies de la Sagrera Foto: Àlex Tarroja



Estació de mercaderies de la Sagrera Foto: Àlex Tarroja

col·laboració amb promotors privats.

Habitatges a les casernes de Sant Andreu i remodelació del carrer Garcilaso

Als terrenys que ocupaven les casernes de Sant Andreu, el CZF promou la construcció de dos mil habitatges. El març del 2006, l'Ajuntament de Barcelona, va incrementar l'edificabilitat del solar gràcies a un canvi d'ús de sòl amb dos solars del districte de Sant Martí, que passen a ser zona verda i equipament. L'increment d'edificabilitat, de 21.000 m² de sol, ha permès assolir la construcció dels dos mil habitatges, mil dels quals seran habitatges públics tal com demanaven els veïns. Els altres mil de preu de mercat els gestionarà el Consorci, propietari dels terrenys. El sostre assolit és de 130.000 m² de sostre d'habitatge, que permet construir-hi 1.632 pisos i 387 apartaments per a joves i gent gran.

El setembre de 2006, l'Ajuntament ha obert un procés participatiu per tal de definir els nous usos de la fàbrica amb la col·laboració dels veïns. L'Associació de Veïns de Sant Andreu ha reclamat que no es destini el sòl d'equipament de la fàbrica Fabra i Coats a habitatge dotacional. Plantegen que els habitatges social s'edifiquin en altres llocs i que es consensuï amb els veïns els equipaments de la fàbrica. Un manifest elaborat pels veïns l'octubre de 2006, reclama que l'antiga fàbrica sigui la seu d'un casal de barri gestionat per les entitats del barri.

D'altra banda els treballs d'enderroc dels edificis del carrer Garcilaso que permetran obrir el futur passeig entre l'avinguda Meridiana amb el carrer Sagrera van finalitzar el mes de març. L'alcalde va explicar que el 80% de les famílies expropiades havien estat allotjades als nous edificis construïts al mateix carrer Garcilaso. La proposta d'urbanització preveu un passeig de 45 m d'amplada.

PPG

Més informació

www.bcn.cat/urbanisme/fabraicoats
www.peruncasaldebarri.blogspot.com
www.sant-andreu.com/tgv

191 TRANSFORMACIÓ URBANA DEL BARRI DEL GORG (BADALONA)



La remodelació urbanística del barri del Gorg de Badalona suposa deixar enrere el seu passat fabril per passar a formar part del nou entramat urbà que serà el nexe d'unió entre la façana marítima i el vessant de muntanya de la ciutat. Aquesta millora urbana forma part d'un dels projectes de més envergadura de la ciutat que la farà mirar definitivament cap al mar.

El barri del Gorg de Badalona (Barcelonès) està situat a la part sud-est del municipi i limita amb el polígon industrial Badalona Sud. El Gorg es troba envoltat de naus industrials en desús o enderrocades que esperen passar a donar continuïtat a la nova zona residencial i portuària de la ciutat.

La millora urbanística del barri del Gorg forma part de la segona fase del Pla especial del port de Badalona (PEPB), aprovat per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) l'octubre de 1998. L'àrea d'actuació de la segona fase del PEPB s'anomena polígon A i engloba el sector A-1 (zona Borax), el sector A-2 (Gorg) i el sector A-3 (zona Campsa). La primera fase del PEPB va suposar la TRANSFORMACIÓ URBANA DEL PORT DE BADALONA [2005:195], és a dir, la construcció de les noves instal·lacions portuàries a l'àrea anomenada polígon B. L'encarregada de gestionar la construcció i explotació del port i també de la urbanització de tot l'entorn és Marina Badalona, societat anònima en què participen l'Ajuntament de Badalona i el Consell Comarcal del Barcelonès, en un 50% cadascun.

L'objectiu del PEPB consisteix a reconciliar la ciutat amb la façana marítima tot creant un entramat urbà que funcioni com a vèrtex d'unió. En una primera etapa es va construir el port de Badalona (actiu des de l'estiu de 2005) que ocupa 2 km de costa i s'integra a la ciutat pels barris del Gorg i Progrés. Si la primera fase va suposar la construcció del port, la segona posa el barri del Gorg com el futur nexe vertebrador de la façana marítima amb el vessant de muntanya de la ciutat. Així doncs, aquest serà un dels dos eixos neuràlgics de la ciutat. El segon estarà ubicat a la denominada illa Fradera, tram que va des de la plaça Pep Ventura fins al carrer Sant Ignasi de Loiola.

El canal marítim

La segona fase del PEPB suposa la prolongació del port cap endins de la ciutat mitjançant un canal marítim que connectarà amb el Palau Municipal d'Esports. El Pla especial actua sobre una àrea de 23 ha que queda delimitada pels carrers Ponent, Antoni Bori i la plaça Josep Tarradellas. Es té previst de construir dos mil pisos al barri del Gorg, un passeig de 27.000 m² i un parc de 350 m lineals des de l'avinguda Marquès de Mont-roig al carrer Progrés i de 80 m d'amplada, a més de la zona d'activitats econòmiques similars a les ja desenvolupades a l'àrea portuària. Respecte als equipaments, la decisió està pendent de l'ordenació volumètrica, però es preveu destinar-hi un 6% del total de la superfície que es remodelarà.

El canal es construirà travessant el barri del Gorg i tindrà una llargada de 300 m i una amplada de 40 m i a més acollirà aproximadament cent setanta-cinc amarradors per a embarcacions a motor. Els carrers que queden a banda i banda del canal estaran connectats per diversos ponts (al carrer Progrés n'hi haurà un, i l'altre al carrer Indústria) i una passarel·la (a l'alçada del carrer Eduard Maristany) que donarà continuïtat al passeig marítim. Una altra connexió serà el pont del carrer Sant Lluc (sector A-3) que substituirà el desaparegut pont de la Creu. A més es construirà una rotonda a la confluència entre Eduard Maristany i Ponent per distribuir el trànsit, a sota del pont del ferrocarril.

A banda i banda del canal, es preveu la continuïtat de la zona comercial, hotelera i residencial iniciada en el port. A la part dreta, limitada pel carrer Ponent, hi haurà blocs d'habitatges d'entre tres i nou pisos, a més dels dos edificis característics de dotze plantes. A la banda esquerra, limitada pel carrer Antoni Bori, els edificis seran de cinc plantes més planta baixa; és en aquesta part on hi haurà pisos de lloguer per a joves i pisos tutelats per a gent gran que encara estan pendents de determinar a partir de l'aprovació del Pla especial per a la regulació detallada dels usos i la volumetria dels sòls edificables del polígon A del Pla especial del port de Badalona.



Futur canal marítim del port de Badalona Foto: Àlex Tarroja

La remodelació del Gorg

El Projecte de reparcel·lació del polígon A del PEPB es va aprovar per unanimitat el febrer de 2003 i va afectar 255 propietaris, una vuitantena de llogaters i una cinquantena d'activitats empresarials. A final de l'any 2005 els veïns afectats per la construcció del canal marítim ja vivien en els habitatges de promoció pública construïts a segona línia de mar, al costat de la via del tren. A la zona afectada, als habitatges abandonats se sumaven les naus industrials que ja havien estat desmantellades.

La segona fase del PEPB es va iniciar amb l'enderroc d'alguns dels edificis abandonats i enmig de discrepàncies amb els veïns. Aquests es queixaven perquè, mentre no es construís el canal i l'eix viari de la façana marítima, estaven obligats a pagar un peatge per travessar un tram del carrer d'Eduard Maristany, que era de concessió portuària. Amb el recolzament de la Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Badalona (FAVB), reclamaven la gratuïtat del peatge per a tot el veïnat.

Al gener l'Ajuntament va oferir donar a cada família resident als edificis de la zona sud (barri de la Mora) una targeta amb la qual poder passar de franc. Davant d'aquesta situació, d'una banda, el veïnat de la part sud va reclamar que la targeta fos per a cada vehicle i, de l'altra, la resta de veïns va continuar reivindicant la gratuïtat total del peatge. Finalment, l'Ajuntament va accedir a donar una targeta per a cada vehicle dels residents a la part sud però no va acceptar la plena gratuïtat del peatge per a la resta del veïnat.

L'ocupació il·legal

Al febrer l'Associació de Veïns i Veïnes del Gorg va denunciar la situació insostenible en la qual, a parer d'ells, es trobava el barri. Posava en relleu l'augment de robatoris registrats i denunciava especialment l'acumulació de brutícia a les fàbriques abandonades i l'ocupació il·legal de les cases afectades pel Pla especial. La situació més conflictiva es vivia sobretot amb l'ocupació de les anomenades "cases murcianes", edificis de planta baixa situats al carrer Guifré i rodalia.

La situació es va anar agreujant fins al mes de maig quan el nombre de cases ocupades va augmentar considerablement (cent seixanta, segons el veïnat, i un centenar, segons l'Ajuntament). A més a més, es va crear la Plataforma de Veïns del Gorg amb la intenció de mobilitzar, exercir pressió i obligar el consistori a fer fora els ocupants il·legals i enderrocar les edificacions afectades pel Pla especial.

El tall de subministrament de llum i aigua i l'augment de presència policíaca, entre altres coses, van ser mesures que va aplicar el consistori a l'espera de les ordres judicials per procedir als desallotjaments. Finalment va lliurar els decrets amb què obligava els ocupants a abandonar les cases en un termini màxim de quaranta-vuit hores. La reacció dels afectats va ser organitzar una protesta davant la plaça de la Vila on exigien que se'ls donés un habitatge digne. L'Associació Gitana de Badalona va mostrar el seu recolzament als ocupants i va posar en relleu que eren persones sense sostre i ciutadans de Badalona.

A mitjan mes, l'Ajuntament, format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Iniciativa per Catalunya-Verds i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va realitzar un ple extraordinari a petició de l'oposició per tractar aquesta situació. L'oposició i la Plataforma de Veïns van coincidir a criticar la deixadesa del barri, propiciada especialment pel fet de no haver enderrocat les cases el novembre de 2005, just quan s'havien abandonat. També un soci de govern (ICV-EUiA) va criticar la mala gestió de Marina Badalona SA perquè no havia netejat els solars abandonats. El ple va finalitzar amb la inclusió de l'oposició a la comissió de seguiment per tal de solucionar el problema entre tots.

Aquesta situació es complicà encara més amb l'aparició de petits incendis a les naus industrials abandonades. El mes de maig van arribar a quantificar-se'n fins a vint-i-set. Els veïns i veïnes del Gorg posaven les culpes als *squaters*, mentre que aquests en culpaven el veïnat, i es queixaven que tot plegat era una altra mesura de pressió.

En acabar el mes, Marina Badalona va reiniciar els enderrocs de les edificacions abandonades però va deixar les runes davant mateix dels immobles ocupats. Al mateix temps, algunes famílies que ocupaven cases de manera irregular van començar a anar-se'n del barri.

Al juny, durant la Junta General d'Accionistes de la societat portuària, ICV i Convergència i Unió (CiU) van votar en contra de la gestió social de Marina Badalona per l'actuació que havien tingut en els esdeveniments del Gorg. PSC i Partit Popular (PP) hi van votar a favor i ERC no va ser-hi present. Finalment tant ICV-EUiA com CiU no van demanar la destitució del conseller delegat de la societat.

L'execució del projecte

El 20 de juny, per resolució de la Junta de Govern local, s'aprovava definitivament el text refós del Projecte executiu d'urbanització del polígon A del PEPB però se'n condicionava l'execució a l'aprovació per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) de la modificació puntual del Pla general metropolità (PGM) quant al sector del port de Badalona. Es preveu que el projecte tindrà una durada de tres anys (2006-2009) i un pressupost de 43.337.086 €.

L'aprovació del text va suposar la continuació de la demolició dels elements constructius afectats per aquesta actuació. Al juliol, l'Ajuntament va començar a rebre les autoritzacions judicials per procedir als desallotjaments. Al setembre es va fer l'últim desallotjament de l'any i gairebé el 80% de les propietats que s'havien d'enderrocar ja estaven a terra, segons Marina Badalona. D'aquesta manera, a final d'any l'Ajuntament havia desallotjat vint finques (uns seixanta habitatges) i només quedaven en peu les antigues dependències de la policia municipal, un centre de culte religiós i algunes cases ocupades, pendents d'enderrocar a principi de l'any següent.

El segon eix vertebrador de la ciutat

Juntament amb la millora urbanística del Gorg, l'altre nexe vertebrador de la ciutat



Cartell de promoció de la Marina de Badalona



Obres de la futura Ciutat del Bàsquet de Badalona Foto: Àlex Tarroja

de Badalona estarà ubicat al voltant de la futura estació intermodal Badalona Centre, a l'illa Fradera. El projecte inicial de l'illa Fradera no convenç la totalitat del govern (ICV hi està en contra), ni l'oposició, ni les associacions de veins i veines del Centre i de Coll i Pujol. Aquestes associacions reclamen que es retiri el projecte de manera cautelar i demanen participar en l'elaboració del projecte d'urbanització de la futura plaça i de l'entorn.

A més a més, la Coordinadora d'Associacions de Comerciants de Badalona va realitzar una manifestació al febrer per tal d'expressar el seu desacord amb el projecte de construcció del Complex de la Ciutat del Basquet (al costat de la plaça Pep Ventura i de l'estació intermodal) atès que s'havia ampliat el doble la superfície estrictament comercial fins a 12.500 m². Alhora denunciaven el perill que el petit comerç desaparegués.

Millora urbana del barri de Sant Roc

El barri de Sant Roc, ubicat a la part sud del municipi, està immers en un projecte de millora que té com a principal objectiu rehabilitar urbanísticament i social la zona sud, és a dir, els barris de Sant Roc, Artigues, Congrés i el Remei. Aquest pla preveu diverses actuacions entre les quals destaca la substitució dels habitatges de mala qualitat, afectats per problemes d'aluminosi, per edificis de protecció oficial per al veïnat.

Al juny la Generalitat, mitjançant l'Institut Català del Sòl (Incasol), ja havia lliurat 424 pisos i estaven en fase de construcció 209 més. A l'octubre el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va anunciar l'ampliació del nombre d'habitatges nous previstos, passant a ser de 1.062, amb una inversió aproximada de 18 MEUR.

Aquestes actuacions s'inclouen dins del Pla director d'obres revisat (PDOR), signat per Adigsa (Administració, Promoció i Gestió, SA, empresa adscrita al DMAH) i la Federació d'Associacions de Veïns d'Habitatge Social de Catalunya (FAVIBC) el 15 de juliol. Aquesta rehabilitació durarà fins a l'any 2017 i beneficiarà unes tres mil famílies.

Respecte a les actuacions socials, es pretén aplicar mesures per evitar la sobreocupació d'habitatges, per potenciar l'acollida d'immigrants, ja que tenen la colònia més nombrosa del col·lectiu romanès, i, entre altres, per tractar el problema de l'absentisme escolar que arriba al 60%, segons l'Ateneu de Sant Roc.

Per coordinar i dur a terme tots els projectes que es preveuen es va crear el Consorci Badalona Sud a final de juny. Aquest consorci adoptava un model molt similar al del Consorci del barri de la Mina i naixia amb un pressupost de 18,5 MEUR.

Les associacions de veïns dels barris de la zona sud i la FAVB, a més a més de criticar el retard de la creació del Consorci (reclamat des de 2005), senyalaven que naixia amb molt poc pressupost. Indicaven que només 1,5 MEUR de la quantitat anunciada corresponien a partides extraordinàries, atès que la resta ja estava comprom[illegible]. En aquest sentit, l'Ajuntament va explicar que els recursos provindrien dels pressupostos de l'any 2007.

A final de novembre l'Associació de Veïns de Sant Roc va decidir abandonar el Consorci Badalona Sud com a mesura de pressió per tal de reclamar una inversió urgent al barri. Senyalaven que era necessari fer una diagnosi i començar un seguit d'actuacions tenint en compte la gravetat dels problemes socials i la situació de degradació urbanística en la qual es trobava immers Sant Roc.

D'altra banda, a final d'any l'Ajuntament va informar que tenia el propòsit d'incloure els barris de Sant Roc, Artigues i Sant Crist en el propera convocatòria del PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [2005:175]. Això suposaria una nova partida econòmica per a aquestes zones i la capacitat de dur a terme diferents projectes socials i urbanístics.

RCN

Més informació

www.badalona.cat
www.marinabadalona-sa.es
Prats Gascón, Josep (tesina). *Impactes urbanístics i socioeconòmics de la construcció del port de Badalona*, Universitat Politècnica de Catalunya. Departament d'Infraestructura del Transport i del Territori. Barcelona, 2005.

TRANSFORMACIÓ URBANA DEL POBLENOU I 22@ (BARCELONA) 192



La renovació del barri del Poblenou continua passant pel desenvolupament del districte 22@. La continuada dotació de noves infraestructures així com la localització de noves activitats han posat en relleu realitats locals de tot tipus (patrimonials, socials, productives, etc.) que condicionen la transformació urbana d'aquest barri de la capital catalana.

Antecedents | 2004:197; 2005:194

El barri del Poblenou es troba des de l'any 2000 en ple procés de transformació urbanística. Amb el canvi de paradigma d'activitat productiva, l'Ajuntament de Barcelona pretén transformar el que s'havia conegut com a "Manchester català" en un nou districte apte per a la localització d'activitats tecnològiques. Aquest procés no ha estat exempt de polèmiques, ja que la localització d'aquestes noves activitats ha significat la transformació d'un barri amb un caràcter propi molt marcat.

A mitjan febrer de 2006 l'Ajuntament de Barcelona va presentar un balanç del grau de desenvolupament del sector 22@: dels 4 milions de m² de nou sostre previstos, un 25 % es troben en construcció o en tràmit de concessió de llicència d'obra. En relació amb la ciutat, el sostre de nova construcció al 22@ (600.000 m²) suposa el doble que a la resta de la capital catalana (300.000), segons va apuntar l'alcalde de la ciutat Joan Clos. Només quatre mesos més tard aquesta xifra se situa al voltant dels 700.000 m², als quals s'han de sumar els cinc mil habitatges de venda lliure que es troben en construcció.

Paral·lelament a l'activitat promotora privada l'Ajuntament gestiona l'obtenció de sòl per a la construcció d'habitatge protegit. Dels quatre mil habitatges protegits previstos pel pla, 3.221 es trobaran acabats el 2007 i els 1.659 restants s'executaran en el període comprès entre 2008 o 2010, segons dades facilitades per Clos a final de juny.

Pel que fa a la localització de noves activitats un balanç a mitjan de març mostra com s'han instal·lat al 22@ 226 noves empreses. Un 30% d'aquestes estan directament relacionades amb les tecnologies de la informació i la comunicació i un 28% amb la mercadotècnia. La resta es troben distribuïdes entre els sectors de l'hostaleria, les finances i la construcció. La localització d'aquestes empreses genera 21.218 nous llocs de treball, tal com explica a final de març Miquel Barceló, president de l'empresa municipal 22@ Barcelona en una roda de premsa en la qual també participen Pere Fons, gerent del 22@, i Ramon Sagarra, responsable d'infraestructures de la societat municipal.

Localització d'activitats al 22@

A part de l'ambada d'empreses i activitats econòmiques, la captació d'organismes i institucions de caràcter públic relacionats amb la recerca va ser una de les prioritats en la consolidació del districte tecnològic. La signatura de diversos convenis entre administracions possibilità en molts casos la consolidació d'aquestes activitats. Entre ells cal destacar el signat entre el Departament de Treball i Indústria (DTI) i l'empresa municipal 22@ Barcelona, per tal d'afavorir la creació de clústers i localització al 22@ d'empreses dedicades a la recerca en biotecnologia, energia, multimèdia i les tecnologies d'informació i comunicació (TIC). Amb tot, la concentració d'aquest tipus d'activitats en el districte tecnològic barceloní generà en alguns casos tensions entre territoris. La localització al 22@ del Centre de Recerca en Energies Renovables, inicialment prevista al Campus de Sescelades de la Universitat Rovira i Virgili (URV), esdevingué el centre d'una polèmica iniciada arran de les queixes del rector de la URV, Lluís Arola,.

A més les institucions universitàries van continuar liderant la localització d'activitats I+D al 22@ tal com havien fet en anys anteriors. Així, la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) i l'Ajuntament de Barcelona van signar a final de maig un conveni que, a més de preveure el trasllat de l'Escola Industrial al Campus del Besòs, hi preveu la localització de la Fundació Politècnica de Catalunya per als cursos de formació. Per la seva banda, la Universitat Pompeu Fabra (UPF) va anunciar la inauguració parcial del Campus de la Comunicació, on s'inclouen els edificis històrics de Ca l'Aranyó. Aquest recinte universitari, de 25.000 m² de superfície, dóna cabuda a entre tres mil i quatre mil cinc-cents estudiants, professors i investigadors vinculats a diverses titulacions relacionades amb les tecnologies de la comunicació i la informació, així com als estudis de tercer cicle. Finalment, i en relació amb



Desenvolupament del 22@ a la Diagonal Foto: Àlex Tarroja

l'àmbit universitari, a principi del mes de juny la Comissió de Govern de l'Ajuntament de Barcelona va donar llum verd per a la construcció d'una residència per a estudiants al carrer Zamora. Aquesta iniciativa forma part d'una estratègia global de ciutat, que pretén promoure la construcció de residències universitàries en les noves àrees de centralitat de la ciutat, tal com explicà el portaveu del consistori Jordi Hereu.

A nivell institucional destacà també la signatura del conveni entre el Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC) i l'Ajuntament de Barcelona en virtut del qual l'antiga fàbrica Oliva Artes s'havia de convertir en una nova seu del COAC. Aquest edifici històric donarà cabuda en els seus 6.000 m² de sostre a un centre de documentació, l'arxiu, el servei de publicacions i espais per a la formació. A més, al recinte fabril s'hi instal·laran també els serveis de la Fundació Mies van der Rohe, de manera que el nou complex reunirà les condicions per tal d'esdevenir un referent de l'arquitectura a nivell mundial, segons les paraules del comissari per a temes d'Urbanisme Josep Anton Acebillo. Per tal de fer possible aquesta realitat va caldre iniciar la rehabilitació de l'edifici, assumida en aquest cas pel Consorci de la Zona Franca Barcelona (CZFB).

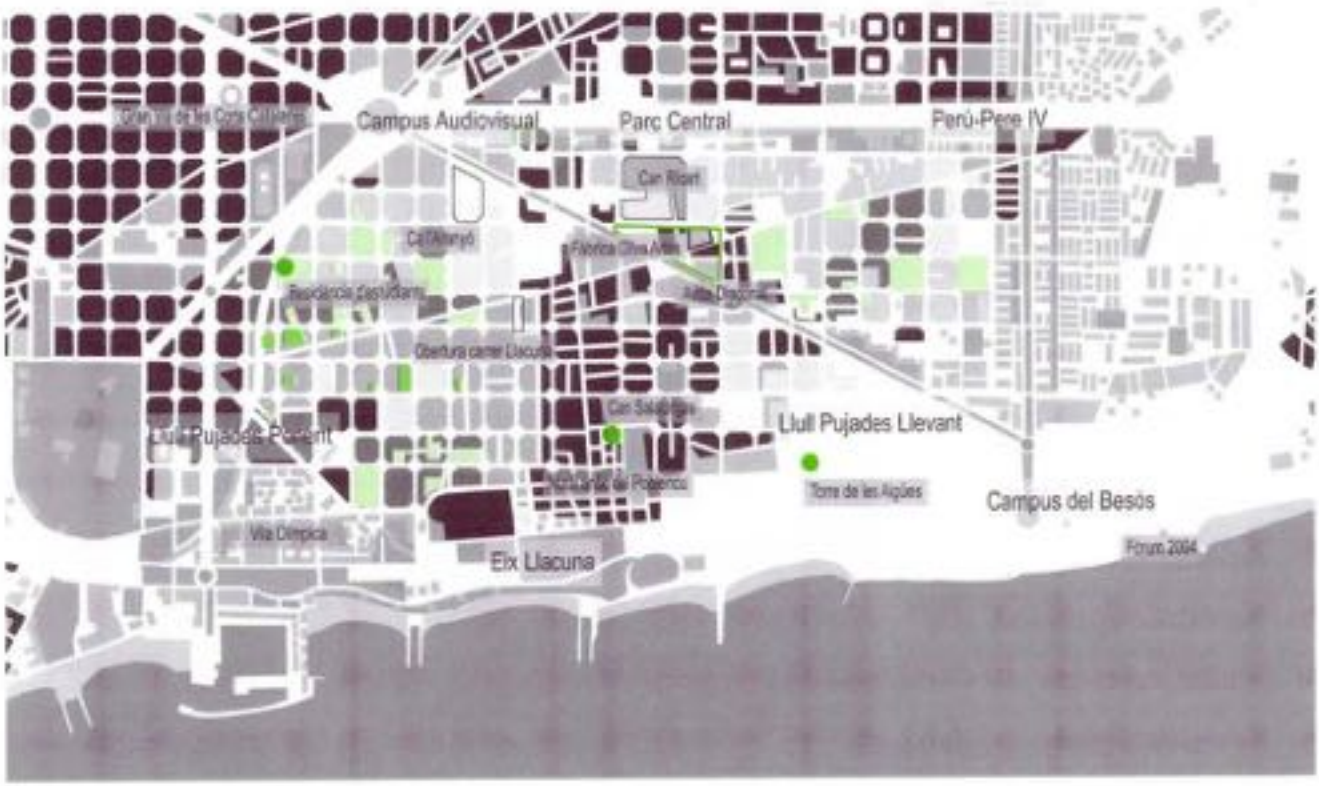
Manuel Royes, delegat especial de l'Estat en el CZFB, anuncià les inversions que, a més de la rehabilitació de la fàbrica Oliva Artés, el Consorci tenia previstes dins de l'àmbit del 22@, entre les quals es trobaven la seu del Departament d'Universitats, Recerca i Societat de la Informació (DURSI), l'edifici interuniversitari Campus i l'anomenat Mediatic, edifici concebut com a centre per a empreses tecnològiques, a més dels edificis Nexus II per a la UPC i Eureka II per a la UAB. La xifra global d'inversions del CZFB per al 22@ entre 2006 i 2009 s'estimava sobre els 700 MEUR.

La concentració d'inversions per part d'entitats públiques va ser simultània a la inversió per part d'operadors privats. Colonial i Metrovacesa van promoure pares empresarials de grans dimensions (20.000 i 30.000 m² de sostre, respectivament) i altres operadors com Castellvi, Kanda, Nozar o MedGroup promogueren edificis destinats al lloguer d'espais per a empreses TIC. A més, la construcció d'edificis emblemàtics per a usos terciaris, com va ser el cas de l'Hotel Hàbitat Sky projectat per l'arquitecte francès Dominique Perrault, aconseguiren un gran ressò mediàtic. Aquest seguit d'operacions immobiliàries van estimular l'arribada de diverses empreses multinacionals al 22@, com Yahoo o Indra i fins i tot el trasllat de la Cambra de Comerç al 22@, tal com recollia el conveni signat entre l'alcalde de Barcelona i el president de la Cambra Miquel Valls.

Dotació d'infraestructures i urbanització

L'adequació dels serveis urbans, nivells d'urbanització i condicions de mobilitat dins del 22@ van ser una de les línies d'actuació prioritàries per tal de satisfer les necessitats de les activitats que, amb un perfil marcadament tecnològic, s'anaven localitzant dins del sector. Pel que fa a les instal·lacions urbanes, s'inicià l'execució del sistema de calefacció centralitzada per a les empreses situades al 22@. Aquest sistema, constituït previsiblement per 10.000 m de xarxa i tres centrals de generació, havia de suposar un estalvi del 40%, segons explicà Ramon Sagarra, responsable d'infraestructures del 22@. D'altra banda el sistema pneumàtic de recollida selectiva de deixalles també s'anuncià com un projecte innovador que, amb 60 km de xarxa i cinc centrals de recollida, havia de donar servei a uns 176.000 usuaris.

A cota de carrer, en la superfície aparent del pla, les intervencions buscaren l'amabilització de l'entorn urbà mitjançant la seva reurbanització, d'una banda, i la racionalització de la mobilitat, de l'altra. D'entre els 110.000 m² de zones verdes i espais per a vianants previstos al sector, el Parc Central del Poblenou protagonitza gran part de l'atenció ciutadana i dels mitjans de comunicació. El projecte de l'arquitecte francès Jean Nouvel, generà controvèrsies entre els veïns degut a les obertures dels carrers Espronceda i Cristòbal Moura al seu pas pel parc. La solució proposada per Nouvel passava per un projecte específic de jardineria que fes més amable el pas d'aquestes vies. Altres intervencions de menor entitat foren la recuperació de l'interior d'illa a la cruïlla del carrer Bilbao amb la Diagonal o



la reurbanització del carrer Marià Aguiló entre els carrers Llull i Pere IV.

Pel que fa a la mobilitat es proposà una secció tipus per als carrers del 22@ que prioritzava el transport públic enfront del privat: l'amplada del carril bus s'establí en 3,5 enfront dels 2,5 que té als carrers de l'Eixample. Per als carrers secundaris es proposà la reducció a dos carrils per a la circulació de cotxes i un carril per a aparcament, preveient nous sistemes d'urbanització per als carrils bici i ampliant els espais destinats per a vianants. Aquests criteris foren aplicats en la reurbanització de set illes al voltant dels carrers Roc Boronat, Tànger, Sancho d'Àvila, Ciutat de Granada i Llacuna.

Tramitació administrativa i resposta ciutadana

Una altra intervenció de gran transcendència pel que fa a la mobilitat va ser l'obertura del carrer Llacuna entre els carrers Pallars i Pere IV. Els 125 m d'aquesta operació, que havia estat fortament contestada pels veïns des de les primeres alternatives proposades, van ser inaugurats a meitats del mes de setembre. Un mes més tard, el 27 d'octubre, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va emetre una sentència segons la qual declarava nul el Pla especial de reforma interior (PERI) de l'eix Llacuna. Aquesta sentència, segons la qual el pla vulnerava el règim del sòl i no justificava convenientment la modificació de zones verdes, va ser el darrer episodi d'una conflictiva tramitació del PERI que es va iniciar al gener del 2002 amb l'exposició pública del pla sense advertir els veïns afectats. Altres operacions al barri del Poblenou també es van veure modificades per sentències judicials: a començament de novembre el Jutjat Contenciós Administratiu va estimar el recurs presentat pels veïns contra la concessió de la llicència d'edificació al front marítim de l'Hotel Atenea Mar abans de la publicació del PERI on es trobava inclòs. Aquesta sentència generà una situació d'indefinició jurídica perquè l'hotel ja es trobava construït i en funcionament quan la sentència va ser emesa.

Amb tot, la transformació del barri del Poblenou ha trobat altres dificultats més enllà de la seva tramitació administrativa. El creixent protagonisme i sensibilització dels veïns respecte de l'herència construïda del barri van generar un debat obert que obligà a modificar moltes de les actuacions previstes. Des de l'afectació de la placeta del davant de l'església del Sagrat Cor per tal de fer-hi passar el carrer Marroc fins al desallotjament de la Makabra, l'imaginari col·lectiu del barri i l'ús que els veïns fan de l'espai urbà van ser motiu de constants conflictes entre l'administració actuant i les diverses associacions de veïns i institucions preocupades per la preservació del patrimoni construït al Poblenou. Aquesta situació d'enfrontament va transcendir l'entorn del barri i de l'associacionisme local i diversos professionals i intel·lectuals de l'entorn acadèmic i mediàtic s'hi van involucrar. Aquest va ser el cas de Mercè Tatjer, professora de la UB i Josep Maria Montaner, catedràtic de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB) que van prendre part activa en la plataforma Salvem Can Ricart o el cas d'Òscar Guayabero, vicepresident del FAD, i Itziar González, professora de l'ETSAB, que publicaren diversos articles d'opinió al voltant de la necessitat de preservar el passat industrial del barri.



Construcció de l'hotel Hábitat Sky Foto: Àlex Tarrida

Patrimoni

El projecte de transformació del complex fabril de Can Ricart (TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN RICART (BARCELONA) [180]) va ser la punta de llança al voltant de la qual es generà aquest estat d'opinió. Malgrat tot, a més d'aquest controvertit projecte hi hagué altres intervencions que prengueren en consideració la recuperació del patrimoni construït. El 9 de febrer l'Ajuntament de Barcelona i Aigües de Barcelona (AGBAR) signaren un conveni pel qual la Torre de les Aigües del Besòs, últim vestigi de l'antiga fàbrica Macosa al Poblenou, es convertiria, després de la seva rehabilitació, en un equipament públic sense determinar. A un altre nivell de concreció, el projecte per a la rehabilitació del complex industrial de Can Saladrigas com a contenidor cultural es va aprovar inicialment a començament de febrer. El projecte preveia la construcció d'una biblioteca, una sala d'actes i exposicions i un museu sobre la història industrial de Barcelona, la data d'inauguració del qual es preveié per a final de 2008.

Més enllà de les intervencions puntuals sobre edificis concrets, l'aprovació del Pla especial del Catàleg del patrimoni industrial del Poblenou va ser l'actuació més rellevant que sobre aquesta qüestió es dugué a terme l'any 2006. Aquest pla, l'elaboració del qual s'havia iniciat l'any 2005 arran de les constants pressions de les associacions veïnals i del Grup de Patrimoni Industrial del Fòrum Ribera del Besòs (FRB), va incloure seixanta-vuit nous elements que es van sumar als quaranta-sis elements ja inclosos en el Catàleg de patrimoni de la ciutat de Barcelona. Entre ells destacà la declaració com a Béns Culturals d'Interès Local (BCIL) de sis complexos industrials, entre els quals hi havia part del recinte de Can Ricart, a més de la inclusió de divuit passatges d'interior d'illa i el carrer Pere IV. Tot i això, el Grup de Patrimoni del FRB criticava a mitjan novembre el procés de participació i consulta ciutadana que l'Ajuntament de Barcelona havia obert per tal d'elaborar el pla especial i anuncià la recollida de signatures per a exigir-ne una consulta ciutadana.

D'aquesta manera es feren explícites de nou les diferències existents entre l'Ajuntament i les diverses associacions veïnals del Poblenou al voltant de les operacions de transformació d'aquest barri de la capital catalana. S'anuncià així que la qüestió del patrimoni edificat del Poblenou continuaria essent, en un futur, un dels principals temes de debat del 22@.

ASG

Més informació

www.bcn.es/urbanisme
www.bcn.es/22@bcn
www.lafavb.com/forum.php
www.salvemcanricart.org

193 TRANSFORMACIÓ URBANA DEL POU DE LA FIGUERA (BARCELONA)



El projecte de renovació urbana impulsat per l'Ajuntament al barri barceloní de Santa Caterina, al districte de Ciutat Vella, va complint etapes. A començament d'any conclou el procés participatiu per la definició de l'àmbit més emblemàtic del projecte: la urbanització del Pou de la Figuera també conegut com Forat de la Vergonya. Les obres es van iniciar amb la renovació de les xarxes de serveis i continuen amb la urbanització pròpiament dita, que es preveu que finalitzi el tercer trimestre de 2007.

Antecedents | 2003:113; 2004:194; 2005:192

Per Pou de la Figuera s'identifica la zona urbana situada entre els carrers Sant Pere Més Baix, Metges, Jaume Giralt i Cardets, que ocupa la part central del barri de Santa Caterina i Sant Pere, en el barri antic, al districte de Ciutat Vella de Barcelona. Aquest lloc també rep el nom popular de "Forat de la Vergonya" d'ençà que les diverses etapes d'enderrocament d'edificis i reallotjaments entre els anys 1994 i 2005 va anar deixant un espai buit d'uns 6.105 m² pendent d'urbanització i condicionament com a espai verd, tal com estava previst en el planejament vigent. En conjunt, l'àrea urbana que formen els barris de Santa Caterina i Sant Pere abraça una superfície de 35,13 ha, una població d'uns quinze mil habitants i un teixit residencial de 8.637 habitatges. El 30% de la població és d'origen extracomunitari.

L'Ajuntament de Barcelona per mitjà del Districte de Ciutat Vella i de les empreses de capital mixt Procivesa primer, i Foment de Ciutat Vella (Focivesa) després, va iniciar l'any 2000 diverses actuacions de rehabilitació al barri de Santa Caterina i Sant Pere. A final del 2004 el barri de Santa Caterina i Sant Pere es va presentar als ajuts del PROGRAMA DE MILLORA DE BARRIS [2004:175] de la Generalitat. La dotació econòmica, aprovada el desembre de 2005, va suposar una injecció total de 14,6 MEUR, aportats al 50% per l'Ajuntament i pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). Els diners es van destinar a impulsar la millora urbanística, social i econòmica del barri, específicament amb actuacions que consistien a millorar l'espai públic i a dotar d'espais verds la zona mitjançant la urbanització del Pou de la Figuera; a proporcionar-hi equipaments per a ús col·lectiu; a muntar-hi una instal·lació de recollida pneumàtica i una minideixalleria, i a aplicar-hi altres programes de millora social, urbanística i econòmica.

A començament de 2005, Focivesa va anunciar l'enderroc de les vuit darreres finques al Pou de la Figuera, als carrers Sant Pere Més Baix, Metges, Jaume Giralt, Mestres Casals i Martorell, amb l'objectiu d'esponjar el barri i construir-hi equipaments. Els veïns contraris als enderrocs i diverses entitats agrupades en el col·lectiu Espai d'Entesa –que ja havien impulsat accions de protesta els anys anteriors– van continuar la mobilització per tal d'evitar el que ells consideraven qu significava "convertir Ciutat Vella en un gran solar". Els enderrocs finalment van concloure l'estiu d'aquell any.

El regidor del districte, Carles Martí, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) en el decurs d'una reunió posterior amb els implicats va comunicar la previsió d'invertir 2.040.000 € procedents del Programa de barris per a crear una zona verda amb àrees d'esbarjo i d'esport de lleure al solar del Pou de la Figuera, el disseny del qual es faria mitjançant "un procés de participació molt obert per tal que tothom es faci seu el nou espai que es crearà". El regidor va mostrar la voluntat que el procés avanci "durant aquest mandat".

Actuacions previstes al Pou de la Figuera

Segons s'expressa en el Pla d'actuació del Districte de Ciutat Vella corresponent al període 2004-2007, les actuacions previstes al Pou de la Figuera es preveuen en la fase 4, i són qualificades com les més emblemàtiques. L'objectiu és la creació d'un espai lliure central, "un nou pulmó verd i salú urbà" en una àrea fortament densificada i mancada d'espais verds. Al mateix temps es pretén cooperar en la reactivació econòmica i comercial del barri i implica la renovació integral de les infraestructures (clavegueram, esteses d'electricitat, aigua i gas), nous paviments, nous enllumenats, plantació d'arbrat i dotació de mobiliari urbà.

També es preveuen dos equipaments, un a cada extrem de l'espai públic del Pou de



Protestes contra l'inici de les obres. Foto: INDYMEDIA

la Figuera, destinats al programa de serveis per a la població infantil i adolescent del barri. L'equipament, situat al carrer Sant Pere Més Baix, 70-74, serà un edifici de prop de mil metres quadrats de locals i dependències. Al carrer Carders, 35-37, l'equipament projectat complementa l'edifici adjacent d'apartaments per a joves que va construir el Patronat Municipal de l'Habitatge. És previst que les noves dependències es destinin als programes de caràcter social.

El pressupost previst per al conjunt d'actuacions és d'1.870.000 € (sense recollida pneumàtica), repartits en tres anys de la següent manera: per al 2005, 40.268,84 €, per al 2006, 1.400.000 € i per al 2007, 429.731,16 €.

Conclusions del procés participatiu per al disseny de l'àrea

Cap al més de gener de 2006 va concloure el procés participatiu que havia durat gairebé un any. El resultat va aconseguir superar el malestar inicial manifestat per alguns grups veïnals. El col·lectiu Espai d'Entesa i l'Associació d'entitats per al Pla integral del casc [sic] antic (PICA), van presentar propostes confluents: "Ha de ser un espai verd", i ha de funcionar com a "plaça major" del barri antic, segons van manifestar ambdues entitats. L'Espai d'Entesa va afegir que també voldria mantenir l'hort comunitari que hi van plantar, i conservar al màxim els diferents elements que s'hi han anat col·locant i mantenint al llarg dels últims anys. El PICA va afegir la idea de permetre i afavorir que als locals que donen a la futura plaça hi hagués activitat comercial.

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va recollir les propostes de les entitats i dels veïns de la zona, i les va presentar el 15 de febrer en un document de treball, a fi que fos sotmès a votació en una futura comissió de Govern i plenari.



Font: INDYMEDIA

El mateix dia, el districte de Ciutat Vella va anunciar la creació d'una comissió de seguiment del projecte d'urbanització dels jardins del Pou de la Figuera. En aquesta comissió els participants podran decidir sobre aspectes de detall del projecte, per exemple, el tipus d'arbrat, que d'entrada es proposa perenne en el sector perimetral i de fulla caduca, a l'interior. Aquesta comissió també havia de concretar el disseny de la pista poliesportiva que es preveu d'instal·lar al centre del nou espai públic.

Obres realitzades durant el 2006

Les obres es van iniciar amb la renovació de les xarxes de serveis i continuen amb la urbanització pròpiament dita, que es preveu que finalitzi el tercer trimestre de 2007. Entre les actuacions finalitzades durant l'exercici de l'any 2006 destaca la rehabilitació com a centre cívic del Pou de la Figuera del Convent de Sant Agustí, una de les principals operacions programades del procés de renovació urbana de Ciutat Vella. D'altra banda, continua la rehabilitació i adequació com a equipament (botiga de comerç just, casal de joves autogestionat, escola d'adults i espai de trobada) de l'edifici històric del segle XVII, antiga seu de la Penya Cultural Barcelonesa, al carrer Sant Pere més Baix, 55. Aquesta operació compta amb un pressupost de 2 MEUR i està previst que acabi el 2007.

MXA

Més informació

www.lomenticiutatvella.net/pdf
w3.bcn.es/fitxers/ajuntament/
www.bcn.es/ciutatvella
www.cascantic.net/
www.lafavb.com

EL 'FORAT DE LA VERGONYA'

Manuel Delgado i Ruiz
Professor d'Antropologia. Universitat de Barcelona

Hem estat testimonis en uns pocs dies de dos esdeveniments estretament vinculats entre si, cara i creu d'un mateix procés de transformació urbanística del barri antic de Barcelona. Un matí l'alcalde inaugurava solemnement les noves instal·lacions de la Universitat de Barcelona en el mateix nucli del Raval on s'aixequen el Macba i el Centre de Cultura Contemporània (CCCB), dos dels grans contenidors culturals de la ciutat. La setmana següent, a poca distància, al barri de la Ribera, podíem contemplar la paorosa imatge dels antidisturbis de la Guàrdia Urbana protegint l'acció d'arrencar les tomaqueres que els veïns havien plantat en el "forat de la vergonya", un solar a uns metres del mercat de Santa Caterina, l'única zona realment verda –i no grisa– que hi havia a tot el barri antic.

La interpretació de tal coincidència no és difícil. Ambdós moments representen els episodis més recents d'una vella dinàmica d'allò que els urbanistes anomenen "esponjament" o "higienització" de Ciutat Vella, consistent a desenredar-la i netejar-la; és a dir, resoldre els problemes de control que n'implicava la tendència a l'opacitat i desfer-se dels elements tant immobles com humans que poguessin suposar un obstacle perquè les classes mitjanes i altes ansioses d'un bany de venerabilitat històrica, degudament assaonada amb elements d'aquest nou sabor local que dóna el multiculturalisme i fins i tot d'un moderat toc canalla, s'apropiessin del barri. Per a això, s'injecta saber, cultura i un ambient juvenil i sa allà on abans només hi havia vida i prossegueix la campanya de deportació i anul·lació de pobres en marxa des de fa anys al sector.

Els esdeveniment del "forat de la vergonya" són ben il·lustratius d'aquesta dinàmica, a la qual s'assigna el títol eufemístic de "rehabilitació". Com recordareu, en aquell solar de 5.000 metres quadrats l'Ajuntament tenia prevista l'obertura d'un aparcament a disposició del turisme cultural que acudeix a l'àrea ja degudament desinfectada del carrer de Montcada i els voltants del Museu Picasso, el Born i Santa Maria del Mar. Allà, una colossal mutació urbanística havia començat a restaurar edificis per dedicar-los al comerç d'alt nivell, a la venda de lofts per a professionals amb èxit i al lloguer d'apartaments per a aquesta petita multitud d'estrangers amb diners que els estan convertint en residències de vacances o de cap de setmana.

L'operació no va arrelar com a conseqüència de la resistència dels habitants, que es van apropiar d'un espai que consideraven seu i del qual van fer un insòlit paradís urbà. Jardí, hort, zona de jocs infantils, tarima per a espectacles, modestos camps de futbol i de bàsquet, mobiliari..., tot havia estat elaborat a mà pels veïns, amb uns criteris estètics a anys llum de l'afectació formal dels anomenats "espais públics de qualitat", la característica dels quals sol ser que semblen dissenyats per a foragitar els possibles usuaris. Allà es podia veure a tota hora gent de totes les edats convertint la plaça en un lloc de sociabilitat que, d'altra banda, representava l'encarnació del multiculturalisme real, no el dels prospectes oficials, sinó el d'éssers humans de carn i os que trobaven per fi un lloc on reunir-se. No en va, el lloc havia estat vindicat com l'autèntica plaça Major del barri, i així es va proposar en el pregó de l'última festa major d'aquest barri.

Doncs bé, això és el que les nostres autoritats semblaven incapaces de suportar: que s'hagués suscitat d'una manera espontània tot un apassionant experiment d'autogestió, un emocionant exemple de com els veïns d'un barri podien generar sense permís escenaris per a la seva vida quotidiana, d'esquena a la insaciable voluntat municipal de monitoritzar-lo absolutament tot i de tolerar només les formes d'estar en l'espai urbà homologades prèviament pels respectius tècnics en ciutadania i els experts en convivència. No es podia tolerar un espai públic que fos realment públic; és a dir, del públic. Aquesta imatge de nens jugant en parcs que ells no havien disposat, d'avis xerrant en bancs que ells mai no instal·larien a les places,

significava per a ells el més inacceptable dels desacataments.

Per desgràcia, es va haver de produir un problema d'ordre públic perquè la sentència de mort contra el "forat de la vergonya" fos recollida pels mitjans de comunicació. Les imatges de joves llançant coets de fira contra la policia i les de la profanació del Macba van servir perquè els portaveus oficials –tots– desfiguressin les vindicacions veïnals i tornessin a agitar el fantasma de l'Okupa Ferotge, amb la qual cosa, de passada, insistien a estigmatitzar el moviment que va iniciar, i que està encapçalant, una lluita dels joves pel dret a l'habitatge que s'estén per moments.

Aquesta vegada han tornat a guanyar i perdre els de sempre. Però així s'escriu la història. Com sincronitzats, una solemne inauguració i un desallotjament per força. S'aixeca un nou temple en el qual el Saber i la Cultura oficiaran els seus misteris i, molt a prop però també molt lluny d'allà, es desbaratava una il·lusió col·lectiva forjada arran de terra. La ciutat feta poder i feta diners s'ha tornat a sortir amb la seva i ha aconseguit derrotar –com sempre, només de moment i inútilment– aquestes substàncies bàsiques de tota vida urbana que són l'amor per la vida i la mania de desobeir.

Article publicat al diari El País el 10 d'octubre de 2006.

194 URBANITZACIÓ CLUB MÉDITERRANÉE (CADAQUÉS)



El Ministeri de Medi Ambient paga els 4,43 MEUR acordats per adquirir el Club Méditerranée (Club Med). L'enderrocament total de les instal·lacions es posposa dues vegades i finalment, durant el 2006, només s'executa una prova. El cost de l'enderrocament pot acostar-se als 5 MEUR. També es retarda el conveni entre el Ministeri de Medi Ambient i Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) per a definir la cessió de la gestió del Club Med.

Antecedents: 2004:199; 2005:198

La urbanització del Club Méditerranée (Club Med) és un complex residencial turístic de 200 ha integrat per tres-cents setanta xalets d'una planta i diversos serveis, com un port, instal·lacions esportives o restaurants. El Club Med se situa al nord de Cadaqués (Alt Empordà), apartat dels nuclis de població i dins del PARC NATURAL DEL CAP DE CREUS [2004:125]. Es va inaugurar l'any 1962 i va clausurar les instal·lacions el 2004 perquè el Ministeri de Medi Ambient (MMA) pretenia comprar-les.

A principi de febrer de 2006 el MMA va pagar els 4,43 MEUR per l'adquisició del Club Med, un preu pactat l'agost de 2005. Al mateix temps van començar les negociacions entre el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i el Ministeri de Medi Ambient per a establir els límits de la part marítimoterrestre de la finca, que seria la franja que gestionaria el Ministeri. La Generalitat, que tindria la cessió d'ús dels terrenys interiors de l'espai, es mostrava disposada a assumir també la cessió d'ús de la part marítimoterrestre.



Una imatge del Club Med. Foto: Marta Casas

El maig de 2006 el MMA anunciava que el Club Med no s'enderrocaria a l'estiu tal com estava previst. La Generalitat va demanar permís a l'Ajuntament de Cadaqués per fer un enderroc de prova en un dels xalets. Mentrestant, els estudis d'enderrocament s'allargaven més del compte i no s'aclaria si es conservarien algunes de les construccions tal com demanava l'alcalde de Cadaqués, Joan Borell, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). La decisió corresponia a la junta rectora del Parc Natural del Cap de Creus.

A començament de setembre la ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, es va comprometre amb el conseller del DMAH, Francesc Baltasar, a cedir la gestió del Club Med. Segons l'acord se signarien uns protocols per a la gestió dels espais, que permetrien al DMAH realitzar l'enderrocament, la restauració ecològica dels terrenys desocupats i l'execució dels equipaments necessaris per a l'ordenació dels usos públics i el seu manteniment.

S'inicia l'enderrocament amb una prova

El 21 de setembre de 2006 el DMAH va executar les proves dels enderrocs del Club Med. Es van tirar a terra cinc bungalous per saber el temps que calia invertir-hi i el resultat que se n'obtenia. Com que el sòl va quedar totalment net i sense formigó, es va preveure que la zona, de gran valor geològic, es podria naturalitzar i recuperar-ne fàcilment l'estat original. Després d'aquesta prova la Generalitat i el Ministeri de Medi Ambient preveien tancar el protocol per a executar l'enderroc total.

Joan Borell continuava intentant que es conservés el port i un dels masos. De fet, va sol·licitar-ho tant a la Generalitat com al MMA però no rebia resposta.

Continuen els retards de les feines d'enderrocament i del conveni de gestió de l'espai

L'octubre de 2006 es preveia l'enderrocament total de les instal·lacions però es tornava a endarrerir el procés. Es vivia així una situació semblant al desmantellament de L'ESTACIÓ RADIOFÒNICA RADIO LIBERTY DE PALS [57] on finalment van desaparèixer les antenes després de cinc anys d'haver deixat d'emetre.

La firma del conveni entre el MMA i la Generalitat, que inclòia la cessió de la gestió de l'espai a la Generalitat i la seva integració al Parc Natural del Cap de Creus, també es va endarrerir. Tanmateix, el Ministeri de Medi Ambient n'havia de continuar essent el propietari. El conveni es va ajornar en les dues dates anunciades, al maig i a l'octubre. Al mateix temps el Ministeri i la Generalitat continuaven negociant la contribució de cadascú en els treballs d'enderrocament.

El 21 de desembre de 2006 el director del DMAH a Girona, Biel Jover, anunciava que l'enderrocament del Club Med podria costar 5 MEUR. Aquesta xifra es desprenia del projecte d'enderrocament del complex de vacances, que marcava els mètodes a seguir per respectar al màxim l'entorn natural.

A començament de l'any 2007 es preveia que el MMA iniciés l'enderrocament dels embarcadors i d'altres instal·lacions dins de la zona de domini públic costaner. L'esfondrament definitiu dels xalets i dels edificis de serveis encara no tenia data però havia de ser després dels treballs que s'havien de fer a la costa. Un cop es presentés el projecte definitiu se'n coneixeria amb precisió el cost total.

XCN

URBANITZACIÓ DE BAIXA DENSITAT. INSEGURETAT CIUTADANA 195



Durant el 2006 el fenomen de la urbanització dispersa genera una sèrie de processos que provoquen un debat intens que és conseqüència dels problemes d'inseguretat i dels riscos d'incendis que s'han viscut en bona part d'aquestes urbanitzacions i de l'adequació d'aquestes a la Llei de mesures de prevenció dels incendis forestals, així com a l'augment de les irregularitats en sòl no urbanitzable, bàsicament a les comarques del sud de Tarragona. Des de l'Administració s'alerta que cal treballar per aconseguir un model urbanístic sostenible, però la demanda d'aquest tipus d'habitatges de baixa densitat sembla que segueix una altra dinàmica.

Antecedents | 2004-200

El fenomen de l'edificació en baixa densitat sorgeix a Catalunya en la dècada dels anys seixanta i setanta, i es consolida al llarg dels vuitanta i noranta. Aquest model de producció d'habitatges unifamiliars va donar lloc a una especialització territorial i a una segregació morfològica importants. El fenomen es va desenvolupar en àrees específiques dels municipis metropolitans i en llocs atractius per a la segona residència de les comarques gironines, tarragonines i lleidatanes. Amb el pas del temps, la saturació d'alguns d'aquests espais ja colonitzats per la baixa densitat i la millora de les comunicacions van afavorir l'extensió del fenomen cap a àrees més llunyanes. Amb tot, i segons el geògraf Francesc Muñoz, es va produir una homogeneització del paisatge residencial del conjunt de la província en el cas de Barcelona, un fenomen que també es va viure en algunes urbanitzacions del Camp de Tarragona o en alguns municipis de l'Empordà i altres municipis propers a Girona al llarg de la dècada dels noranta. Així, el model territorial que combinava baixa densitat residencial amb alta ocupació del territori, juntament amb els nous traçats de les infraestructures viàries, va anar deixant conjunts de taques d'urbanitzacions disperses en el paisatge.

La dispersió i les irregularitats en sòl no urbanitzable

El 2005 començava amb 248 expedients disciplinaris oberts per la Direcció General d'Urbanisme (DGU) contra construccions en sòl no urbanitzable a les Terres de l'Ebre. Es tractava d'una pràctica creixent que la Generalitat intentava frenar. Les comarques preferides per aquests tipus d'ocupacions eren bàsicament la Ribera d'Ebre, la Terra Alta, el Baix Ebre i el Montsià, amb especial incidència en el delta de l'Ebre pel seu excepcional valor paisatgístic. El delegat del Govern català a les Terres de l'Ebre, Lluís Salvadó (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), alertava de la construcció de cases disgregades en sòl rústic, apartades dels nuclis urbans que incomplien la legislació urbanística, suposaven un seriós problema per als ajuntaments i una disfunció de l'ordenació territorial.

Molts d'aquests expedients disciplinaris es van resoldre enderrocant les cases construïdes o amb la imposició d'importants multes als particulars. Però el director general d'Urbanisme Joan Llort destacava les dificultats per a detectar i acabar amb aquesta il·legalitat, que en cap cas no era exclusiva de les Terres de l'Ebre, i afegia que els ajuntaments són els que tenen competències plenes en matèria de disciplina urbanística, tot i la problemàtica que representen sobretot per als municipis petits els quals no disposen de prou recursos per a controlar el seu terme municipal i detectar-hi les irregularitats.

El 2006 el fenomen no feia més que créixer, i la publicitat a Internet era la primera baula d'una cadena que transformava el



Urbanitzacions residencials a primera línia de costa Foto: Kris Scheerlinck



Imatge aèria d'una urbanització de baixa densitat Foto: Montserrat Mercadé

paisatge rural de les terres del sud de Catalunya. Velles i minúscules cabanes de pedra hàbils per a guardar estris agrícoles es convertien gràcies a la difusió que en feia la xarxa en xalets disseminats per a famílies majoritàriament angleses o alemanyes que s'hi instal·laven per a viure-hi, davant la tolerància d'alguns ajuntaments i la desesperació dels serveis territorials de la DGU.

La vulnerabilitat de les cases aïllades, problemes d'inseguretat

El model de cases unifamiliars va resultar un model molt vulnerable a les bandes criminals i de robatoris. Segons l'ecòleg Salvador Rueda, "En un escenari d'inseguretat està més desprotegit qui més s'aïlla". La inseguretat que van patir extenses zones de Catalunya va qüestionar el model d'urbanització difusa, on la cohesió social no existia, els espais públics tampoc, i on el model social que s'hi instal·lava era gaudir dels espais privats en detriment de la pràctica de la relació social entre veins. Segons explicava l'ecòleg Manel Cunill: "La gent viu en ciutats per a compartir els serveis públics perquè és la manera més eficient d'estructurar socialment la comunitat, així es comparteixen les despeses del sanejament, la urbanització dels carrers, la seguretat... Viure de manera aïllada suposa que al final et plantegis la seguretat privada, també".

Els robatoris a les cases aïllades era l'altra cara de la moneda de la qualitat de vida que suposadament es buscava amb la "casa i l'hort o jardí". Viure en casa pròpia, separat de la resta, fora de les aglomeracions urbanes i en contacte amb la natura no estava exempt de problemes. Feia molts anys que urbanistes i geògrafs denunciaven els impactes ecològics d'aquest model que semblava que pretenia convertir Catalunya en una urbanització, amb una gran ocupació del sòl, una important segregació dels espais naturals i un abús dels recursos i l'energia. El director de l'Observatori del Risc, Jaume Curbet, va qualificar "d'explosiva" la interacció entre aquest model d'ocupació i l'actuació de les bandes criminals. Segons Curbet era impossible que l'Estat garantís la seguretat en totes aquestes urbanitzacions, de la mateixa manera que era impossible variar aquest model de vida que cada vegada tenia més adeptes. Per això el que semblava que havia de créixer era la indústria de la seguretat privada (alarmes, patrulles, elements elèctrics de control domòtic...) que portaria a un procés de bunkerització, emmurallament, i delimitació física d'espais protegits, amb la conseqüent delimitació d'accessos. Aquest model importat de la cultura americana, on el 12% de la població dels Estats Units viu en més cent cinquanta mil comunitats residencials tancades, són urbanitzacions exclusives i excloents en que les barreres, les portes blindades i les càmeres de vídeo són la tònica més habitual. Segons Curbet "la privatització de la seguretat ens porta a una medievalització de l'espai urbà".

Augmenta el nombre d'urbanitzacions que inicien tasques de prevenció d'incendis forestals

El 58% de les urbanitzacions de Catalunya va iniciar al llarg de l'any 2006 els tràmits per adequar-se a la Llei de mesures de prevenció dels incendis forestals en les urbanitzacions sense continuïtat immediata amb la trama urbana (Llei 5/2003). Les franges perimetrals per a protegir les urbanitzacions del foc obertes a Catalunya sumaven uns 240 km. El conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar, va visitar Maçanet de la Selva per a comprovar, a tall d'exemple, els treballs de prevenció d'incendis forestals que es van portar a terme en diferents urbanitzacions i donar compliment a la Llei. Aquesta llei estableix les mesures de prevenció per a les urbanit-

zacions que estan situades a menys de 500 m de terrenys forestals i per a les edificacions i les instal·lacions aïllades situades en sòl forestal.

El Servei de Prevenció d'Incendis del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va certificar l'obertura de franges de protecció perimetral en cent vint-i-tres urbanitzacions de tot Catalunya, localitzades en seixanta municipis diferents, la superfície total ocupada de les quals era de 563,60 ha. Aquestes franges tenien una doble funció: mitigar l'acció del foc procedent d'una zona forestal per facilitar-ne l'extinció i salvaguardar urbanitzacions i persones, i prevenir l'avanç d'un incendi originat dins la urbanització mateixa i evitar que avanci cap a la massa forestal.

Algunes veus dels experts

Durant l'any 2006 els problemes i la conflictivitat derivada del model de dispersió urbana van ser considerables. La tipologia edificatòria de baixa densitat es va anar estenent en el territori a partir dels anys vuitanta i norama. Aquesta forma d'urbanització, en paraules de Francesc Muñoz, s'aproximava a un consum indiscriminat de sòl i a una ocupació molt important del territori. Una ocupació que no preveu l'espai públic i que era insostenible mediambientalment parlant. Segons Muñoz, entre 1987 i 2001 una tercera part dels habitatges construïts corresponia a cases aïllades o adossades. En els municipis petits i mitjans per sota dels 10.000 habitants la proporció arribava al 70% del parc construït en quinze anys. Al 78% dels municipis de la província de Barcelona, més de la meitat del total dels habitatges nous que es construïen eren aïllats o adossats.

Segons l'arquitecte Josep Maria Carreras Quilis, cap del Servei d'Informacions Territorial i Coordinació Tècnica de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (MMAMB), aquest model d'ocupació del sòl de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) tenia l'origen en els moviments d'expansió de la ciutat de Barcelona iniciats a principi del segle XIX amb les primeres ocupacions fora de les muralles i que anaren sempre a la recerca d'espais cada vegada més allunyats del centre. D'aquesta manera, les activitats industrials, l'habitatge, els grans equipaments, les zones verdes i els centres comercials s'han convertit en els principals protagonistes d'un procés d'ocupació del sòl caracteritzat per la dispersió tant en termes de centre-perifèria com de concentració-desconcentració. La manera en què s'ha produït aquesta ocupació està íntimament lligada al caràcter del planejament urbanístic, amb enfocaments diferents entre el període 1956-1976 i la reinstauració dels ajuntaments democràtics. Per aquest motiu, és necessari matisar algunes interpretacions sobre les dades de sòl consumit durant els darrers anys a partir de la identificació dels diversos estadis en l'ocupació i de la seva assignació al període de temps que els correspon.

Per a Joan Antoni Solans Huguet, exdirector d'Urbanisme de la Generalitat, moltes de les anàlisis realitzades a partir de les dades d'ocupació del sòl a la RMB durant les darreres dècades van tendir a interpretar malament les dimensions i característiques reals d'aquesta ocupació, ja sigui per una incorrecta assignació al període de temps en què es va produir, per la manca de concreció en la identificació dels usos del sòl o per la no-comptabilització de bona part d'aquests usos o de les edificacions que es donaven de baixa. La superació d'aquestes limitacions en el càlcul de l'ocupació del sòl permet observar que el model desenvolupat durant els darrers anys ha estat notablement menys expansiu que el de la dècada precedent.

En opinió de Josep Parcerisa, arquitecte i professor d'Urbanisme de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB), el que calia era fomentar la compactació. La compacitat és compatible amb la baixa densitat i amb la mitjana. Compacitat vol dir que les urbanitzacions tinguin total continuïtat amb els teixits existents. Segons el professor Parcerisa créixer de manera compacta volia dir donar continuïtat, no esquitxar el territori. El criteri de compacitat no negava la diversitat, al contrari, podria ser la manera de posar en els mateixos barris habitatges de tot l'arc social.

CDB

Més informació

Nel·lo, Oriol, 2001. *Ciutat de ciutats*. Barcelona, Editorial Empúries.

196 VIA VERDA DEL VALLÈS



La plataforma Ciutadans pel Camí Verd del Vallès engega a principi d'any una campanya d'adhesió a la seva proposta de construir al Vallès Occidental la primera via verda de la província de Barcelona, l'èxit de la qual troba continuïtat, a la primavera, en l'aprovació, per part de tots els ajuntaments interessats, d'un compromís municipal en favor de la iniciativa. Aquest avenç és, però, suspès a final d'octubre per la poca concreció de tres dels cinc partits polítics amb representació parlamentària, convocats aquest cop a signar un compromís parlamentari. El Camí Verd pretén ser una alternativa al Vial Interpolar Sud en els trams que hi ha a l'àrea però que encara no s'han realitzat.

El Vial Interpolar Sud, previst al Pla general metropolità (PGM) vigent des de 1976 i previst pel Pla de carreteres de la Generalitat de Catalunya, havia de passar al nord de l'autopista AP-7 / B-30, entre els municipis de Castellbisbal i Montmeló, i hauria de tenir un ample de quatre carrils amb un límit de velocitat de 70 km/h. La plataforma Ciutadans pel Camí Verd del Vallès es va constituir el 16 de juny de 2005 per promoure la substitució de la via projectada per una de verda. Incloent-hi entitats de diversos àmbits, com ara veïnals, esportives, laborals i ecologistes, disposava ja des de l'inici del suport personal d'algunes personalitats de renom.

Tret de sortida de la campanya

A principi del mes de gener la premsa del Vallès Occidental es feia ressò que una plataforma anomenada Ciutadans pel Camí Verd del Vallès demanava la construcció d'una "via verda" a la comarca. Semblant a la ruta del Carrilet de Girona, hauria de passar entre Bellaterra (al municipi de Cerdanyola del Vallès) i Sant Cugat del Vallès, i permetre-hi el trànsit en bicicleta o a peu. El coordinador del col·lectiu, Ramon Andreu, reclamava l'aprofitament dels terrenys reservats per a la construcció del Vial Interpolar Sud, amb l'objecte de donar lloc a un corredor biològic que permetria una comunicació millor entre l'àrea escolar de Sant Joan i els municipis dels voltants.

Aquesta reclamació era reforçada amb la reivindicació de l'atleta Valentí Massana, que proposava que un camí d'aquestes característiques s'urbanitzés per a facilitar l'entrenament dels esportistes a l'àrea –tenint en compte que, entre altres equipaments esportius, hi ha el Centre d'Alt Rendiment (CAR). A més també feia referència a l'avantatge que un desplaçament en un espai lliure de trànsit suposaria per a les persones de mobilitat reduïda.

La notícia concloïa amb l'anunci del coordinador de començar una campanya de recollida de signatures que tindria com a objectiu conscienciar el públic de la importància de la iniciativa. Amb aquesta interpel·lació als polítics es demostrava que no tenien por d'arriscar-se a impulsar la construcció d'una via, l'èxit de la qual es faria palès sense dubte un cop enllestida.

El projecte

Al llarg dels mesos següents, nous espais a la premsa i els mitjans de promoció de la campanya mateixos ampliaven la informació sobre la proposta de la plataforma. Se sabia així que el camí, que en cas de dur-se a terme constituiria la primera via verda de la província de Barcelona, interessava també altres municipis: Sant Quirze del Vallès, Sabadell i Rubí, ja que uniria l'estació dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) amb el bosc de Ca n'Oriol, seguint els trams següents:

- Tram St. Quirze – Antiga Via de FGC: Amb una longitud d'1 km, tindria l'inici a l'estació de Sant Quirze i avançaria paral·lel a la via de FGC.
- Tram Antiga Via de FGC – Estació de Bellaterra: Amb una longitud d'1,8 km, es desenvoluparia al llarg del tram de via que va quedar en desús amb la posada en funcionament del ramal de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB).
- Tram Estació de Bellaterra – Estació de Sant Joan: Amb una longitud de 2,2 nm, aniria paral·lel a la via d'FGC.
- Tram Estació de Sant Joan – Hewlett Packard: Amb una longitud de 0,8 km, avançaria pel tram existent del Vial Interpolar a Sant Joan.

La plataforma remarcava l'escàs pendent (mai superior al 3%) que caracteritza el terreny al llarg de la pràctica totalitat del recorregut proposat (només en el tercer tram caldria la construcció de dos ponts i d'un túnel per resoldre el contacte amb un relleu més accidentat i l'encreuament amb una altra via, respectivament) i la poca sinuositat del traçat; detallava les connexions que serien possibles des de la via (amb altres vies, estacions de ferrocarril, equipaments educatius i esportius, centres de treball, nuclis urbans, i àdhuc un eix patrimonial –el Camí dels Monjos) i el condicionament necessari en els segments en què hagués d'avançar paral·lel a una infraestructura existent; i emfasitzava una declarada incompatibilitat amb la construcció dels trams pendents del Vial Interpolar.

Tècnicament es tractaria d'una via asfaltada d'uns 8 km de longitud i 2 m d'ample (cosa que permetria l'accés de vehicles de manteniment) segregada de les vies motoritzades de l'entorn com a resultat del traçat en planta i de la secció transversal. El projecte incloïria l'arranjament d'àrees d'aparcament, enllumenat artificial i arbrat per donar ombra. Concebut com un itinerari de lleure i com un itinerari de mobilitat quotidiana, acompliria la normativa europea.

Compromís municipal pel Camí Verd del Vallès

A començament de març el número de signatures recollides se situava ja al voltant de nou mil i el d'entitats que recolzaven la iniciativa era de seixanta, xifres que però continuaven creixent, de la mateixa manera que les mostres d'adhesió per part de persones de renom vinculades sobretot al món de l'esport. D'altra banda, ja es tenia una resposta d'FGC favorable al desenvolupament de la proposta. Va ser aleshores quan Ramon Andreu, en qualitat de president de Ciutadans pel Camí Verd, va adreçar una carta als alcaldes dels cinc municipis interessats, amb còpia als mitjans de comunicació, en què els demanava "un gest decidit de valentia política" per tirar-la endavant. L'escrit incloïa el redactat d'un "Compromís municipal pel Camí Verd del Vallès" que s'esperava que fos recollit i presentat als plens municipals per poder rebre-hi els vots favorables dels partits polítics.

Al llarg dels dos mesos següents l'estratègia va anar obtenint els resultats desitjats. I, paral·lelament, el 30 de març es va presen-



Mapa del traçat de la via verda cedit per Ciutadans pel Camí Verd

tar una al·legació al PLA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORTS DE CATALUNYA [1.16] en relació amb el projecte del Vial Interpolar. L'11 de maig, en una roda de premsa conjunta celebrada a l'Hotel Campus de la UAB, els alcaldes de Rubí (Carme Garcia, del Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), Sant Cugat (Lluis Recoder, de Convergència i Unió, CiU); Cerdanyola (Antoni Morral, d'Iniciativa per Catalunya Verds, ICV) i Sant Quirze (Sebastià Ruiz, de CiU), i el regidor de Medi Ambient i Sostenibilitat de l'Ajuntament de Sabadell (Isaac Álvarez, del PSC) van escenificar el seu suport a la proposta, fent declaracions que no només l'elogiaven sinó que n'ampliaven les expectatives de repercussió beneficiosa a l'entorn en cas de cristal·litzar. Tanmateix semblava haver-hi consens en la constatació que tot just s'havia fet un primer pas en aquest sentit i que el procés difícilment seria curt, en requerir l'acord amb altres administracions de rang superior. L'acte va comptar amb la presència d'Emili Matò, gerent del Consorci de Vies Verdes de Girona, que va parlar als assistents sobre el desenvolupament d'aquesta experiència pionera.

La manca de compromís parlamentari

Passat l'estiu, a data de 30 d'octubre Ciutadans pel Camí Verd del Vallès va convocar en una roda de premsa tots els partits polítics amb representació parlamentària perquè expressessin les seves opinions sobre el projecte. Únicament ICV i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC, que si bé no encapçalava cap dels ajuntaments, hi havia votat a favor com a sòcia de govern) van signar a través dels seus representants (Bet Font i Oriol Amorós, respectivament) el "Compromís parlamentari pel Camí Verd del Vallès" redactat per la plataforma.

A final d'any, el silenci mediàtic podia ser interpretat com un símptoma de l'espera per part de la plataforma d'algun nou moviment dels consistoris, en un moment en què la proximitat de les eleccions municipals subratllaria la transcendència de qualsevol declaració protagonitzada pels mateixos.

PJL

Més informació

www.caminverd.org
www.viesverdes.org

197 VIAL DE LA CORNISA PALLEJÀ-MONTCADA



El vial de cornisa Pallejà-Montcada és una via ràpida que pretén unir Pallejà, Molins de Rei, Sant Cugat del Vallès, Cerdanyola del Vallès i Montcada i Reixac, a través de Collserola. La infraestructura estava prevista pel Pla general metropolità (PGM) de 1976 i es manté al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026 (PITC), tot i les reaccions contràries d'alguns sectors. A principi d'any, es crea la Plataforma No al vial de cornisa, que aglutina el moviment de rebuig en contra de la construcció del vial i que rep el suport dels ajuntaments de Molins de Rei i Sant Feliu de Llobregat.

El vial de cornisa Pallejà-Montcada és una via ràpida de dos carrils per sentit que uniria Pallejà, Molins de Rei, Sant Cugat del Vallès, Cerdanyola del Vallès i Montcada i Reixac, a través de Collserola, tot seguint bona part del curs de la riera de Vallvidrera. El vial enllaçaria el corredor del Vallès amb l'N-340. A Molins de Rei creuaria perpendicularment l'A-2 i l'AP-2 per endinsar-se cap al Vallès, remuntant el traçat de la riera de Vallvidrera fins a Sant Cugat del Vallès. Seguiria pel sud des de Cerdanyola del Vallès fins a arribar a Montcada i Reixac.

Aquest projecte fou inclòs dins del Pla general metropolità (PGM) de 1976, que preveia, a més del vial de cornisa, la construcció de dos altres grans infraestructures viàries dins del PARC DE COLLSEROLA [109]: el túnel d'Horta i el túnel central o de Sant Medir, propostes molt criticades pels sectors conservacionistes per l'impacte que pot tenir sobre la serra, sobretot com a conseqüència de la fragmentació que suposarien de l'espai natural.

Reaccions contràries al vial de cornisa

A començament de febrer, veïns de Molins de Rei i una desena d'entitats van crear la Plataforma No al vial de cornisa per a exigir al Govern català que retirés la proposta de construcció d'aquesta infraestructura. La Plataforma esgrimia diversos arguments: el vial no resoldria la incomunicació entre els nuclis urbans que connectaria; afectaria la riera de Vallvidrera, l'únic curs fluvial de Collserola que duu aigua tot l'any, i també el bosc de ribera; incrementaria la fragmentació ecològica de la serra, i provocaria l'increment del trànsit de vehicles pesants per la serra, ja que el vial absorbiria bona part de l'activitat industrial dels polígons industrials Molí 1 i Molí 2, de Molins de Rei.

La Plataforma va iniciar una campanya d'informació pública repartint fulletons i banderoles i, el diumenge 12 de març, va organitzar una marxa contra la construcció del vial, que va rebre el suport d'altres entitats com la Plataforma Cívica per a la defensa de CAN BUNQUETS [130].

Durant tota la campanya, la Plataforma va demanar a l'Ajuntament de Molins de Rei que es pronunciés en contra de la construcció de la infraestructura, ja que aquesta podia malmetre l'entorn de Molins de Rei. Finalment, l'Ajuntament, governat per Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Convergència i Unió (CiU), va donar suport als veïns i va anunciar que presentaria al·legacions davant del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). Segons el consistori, ja hi havia infraestructures que podien fer la funció del vial, tot i que calia millorar-les. En aquest sentit, proposava l'ampliació del nombre de carrils de la carretera de Caldes (C-1413) i la millora del servei de RODALIES DE RENFE [69].

L'Ajuntament de Sant Feliu del Llobregat, liderat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), també es va posicionar en contra del vial de cornisa a través d'una moció aprovada el 4 d'abril, on considerava que la infraestructura era innecessària i comportaria una fragmentació del Parc de Collserola i un impacte negatiu sobre el paisatge i la fauna. Com a alternativa, el consistori també plantejava que s'ampliessin els serveis de RODALIES DE LA LÍNIA C-7 [2005.76] de Renfe per tal de connectar millor el Vallès amb el sud del Baix Llobregat.

El PITC preveu el vial de cornisa i manté la incertesa

Mentrestant, malgrat que el PGM i la proposta preliminar del PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA 2006-2026 (PITC) [116] mantenien el vial de cornisa, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va aclarir a l'abril que el Govern català no tenia intenció de construir-lo. D'altra banda, dos dels partits que governaven a la Generalitat, ERC i ICV, van manifestar la seva oposició a la infraestructura. En qualsevol cas, els opositors confiaven que la versió definitiva del Pla no l'inclogués.

El 25 de juliol el Govern de la Generalitat va aprovar definitivament el PITC amb els vots a favor del PSC i amb l'abstenció d'ICV. El Pla mantenia el vial que unia Pallejà amb Montcada a través de Collserola i el preveia com a element viari de la xarxa bàsica. Tanmateix, i segons el PITC, les propostes de l'àmbit metropolità de Barcelona no es podien precisar, atesa l'escala i l'objectiu del Pla, per la qual cosa es subordinaven a les concrecions del Pla territorial metropolità de Barcelona i el Pla de mobilitat de la Regió Metropolitana, i a la revisió del Pla director d'infraestructures (PDI).

L'any es va tancar amb la incertesa de si el vial s'acabaria construint, ja que, tot i que el PITC el preveia, el DPTOP havia anunciat reiteradament durant tot l'any que no es construiria.

JRL-X3EA

Més informació

www.parccollserola.net/
www.collserola.org/
www.xtec.es/serveis/sda/a8903083/vial-cornisa.htm

WORKSHOP CONVENCIÓ EUROPEA DEL PAISATGE (GIRONA) 198



El mes de setembre se celebra a Girona la V Trobada de Tallers per a l'Aplicació del Conveni Europeu de Paisatge (Fifth Meeting of the Workshops for the Implementation of the European Landscape Convention). S'estructura en quatre tallers, un dels quals tracta íntegrament sobre les iniciatives relacionades amb el paisatge que es duen a terme a l'Estat espanyol. Les sessions de treball dels dies 28 i 29 de setembre es complementen amb una excursió tècnica el dia 30 i amb altres actes complementaris a la mateixa ciutat de Girona.

El 20 d'octubre de l'any 2000 es va signar a Florència (Itàlia) el Conveni europeu del paisatge, que va entrar en vigor l'1 de març de 2004. La finalitat d'aquest conveni és promoure la protecció, la gestió i l'ordenació del paisatge i organitzar la cooperació en aquests aspectes a escala europea. El Conveni apunta la necessitat de gestionar no únicament els paisatges destacats, sinó també els quotidians i els degradats. L'any 2006, vint-i-cinc estats havien ratificat el Conveni i només vuit l'havien signat. L'Estat espanyol s'inclou en aquest darrer grup, malgrat que el mes de setembre va anunciar la ratificació imminent del Conveni[1].

El Consell d'Europa, promotor del document, entenia que la conservació dels valors paisatgístics, naturals i culturals del paisatge era un mitjà per a preservar la qualitat de vida i el benestar de la població. Per tal de desenvolupar els objectius del Conveni i aprofundir-hi en l'aplicació d'aspectes concrets, d'ençà de l'any 2002 i fins al setembre de 2006, aquest òrgan havia promogut un total de quatre trobades de tallers a diferents ciutats europees.[2]

La V Trobada de Tallers té lloc a Girona

Del 28 al 30 de setembre va tenir lloc a l'Auditori-Palau de Congressos de Girona la V Trobada dels Tallers per a l'Aplicació del Conveni Europeu del Paisatge, amb el lema "Objectius de qualitat paisatgística: de la teoria a la pràctica". La trobada va ser organitzada pel Consell d'Europa (Divisió d'ordenació de territori i paisatge) en col·laboració amb el Ministeri de Medi Ambient (MMA) del Govern de l'Estat espanyol, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de la Generalitat de Catalunya, l'Observatori del Paisatge i l'Ajuntament de Girona.

La Trobada es va estructurar en quatre tallers, cadascun dels quals va començar amb una ponència de caràcter acadèmic a càrrec de Marc Antrop (geògraf), Yves Luginbuhl (enginyer agrònom), Florencio Zoido (geògraf) i Eduardo Martínez de Pisón (geògraf), respectivament.

El primer taller va tractar sobre la identificació i l'avaluació dels paisatges, aspectes pels quals es van presentar diferents experiències nacionals i regionals. En segon lloc, es va plantejar un taller sobre els objectius de qualitat paisatgística i l'aplicació de les polítiques paisatgístiques existents a diversos països europeus. També en aquesta part, el director de l'Observatori del Paisatge, Joan Nogué, va presentar els CATÀLEGS DE PAISATGE [31] de Catalunya.

Diferents iniciatives de gestió i ordenació del paisatge a l'Estat espanyol van centrar el debat del tercer taller. En aquesta part es van presentar, entre altres, les experiències de Cantàbria, Canàries i el País Valencià. Pel que fa a Catalunya, l'ambientòleg Pere Sala, coordinador tècnic de l'Observatori del Paisatge, va explicar els continguts de la LLEI 8/2005, DE 8 DE JUNY, DE PROTECCIÓ, GESTIÓ I ORDENACIÓ DEL PAISATGE [2005:92] i la funció duta a terme per l'Observatori del Paisatge. Ponç Feliu, regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Girona, va explicar l'experiència d'aquesta ciutat en l'aplicació dels objectius de qualitat paisatgística a escala local i Jordi Bellmunt, director del màster d'Arquitectura i Paisatge de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), va presentar alguns dels projectes presentats a la IV Biennal Europea de Paisatge, celebrada a Barcelona el mes d'abril de 2006.

Finalment, el quart taller va servir per a plantejar les noves estratègies i definir els objectius de qualitat paisatgística, a Europa i al món, de cara al futur.

La Trobada també va fornir el marc per a la presa de contacte entre algunes associacions, ONG i entitats relacionades amb el paisatge, que es van reunir a la sala annexa a la de les sessions de treball.



Workshop del Conveni Europeu del Paisatge celebrat a Girona. Foto: ACN

Aquestes sessions es van completar el dia 30 de setembre amb una excursió tècnica a la zona volcànica de la Garrotxa, en la qual es van analitzar exemples concrets de gestió i intervenció en el paisatge, com la restauració del volcà del Croscat o la creació del Parc de Pedra Tosca.

Valoracions de la Trobada

L'Observatori del Paisatge va fer una valoració positiva de la trobada, tant pel que fa al nombre, com a la diversitat geogràfica i institucional dels assistents: en total, van ser 342 persones de trenta-set països que procedien, principalment, de l'àmbit universitari, del món associatiu i de les administracions públiques locals, regionals i estatals.

També es va valorar positivament el ressò que la Trobada va aconseguir entre els mitjans de comunicació i que va contribuir a difondre els resultats de les sessions a la població en general i no només als experts en la matèria.

Activitats complementàries

Paral·lelament als tallers es van realitzar altres activitats complementàries i preparades tant per les entitats organitzadores com per altres entitats interessades pel paisatge.

En aquest context, es va inaugurar l'exposició "País de Paisatges" que pretenia sensibilitzar els visitants en relació amb les transformacions que s'han produït durant els últims anys en el paisatge català. L'exposició era una iniciativa de la Generalitat i l'Observatori del Paisatge i es va poder visitar al Museu d'Història de la Ciutat de Girona entre el 22 de setembre i el 8 d'octubre i, posteriorment, al Palau Robert de Barcelona.

Coincidint amb la celebració de la Trobada, la Xarxa de Custòdia del Territori (XCT) [2003:125] va organitzar, també a Girona, el forum de debat "El paisatge i les entitats de custòdia del territori". Aquest taller, celebrat el 28 de setembre, tenia com a objectiu principal debatre les prioritats d'acció i les necessitats per a fer possible la participació de les entitats de custòdia en el desenvolupament de les polítiques del paisatge a Catalunya. Els assistents van debatre i proposar diverses actuacions, entre les quals van prioritzar la participació de les entitats de custòdia en els catàlegs de paisatge, la seva incorporació en la futura ordre d'ajuts derivada del Fons del paisatge, la promoció d'acords de custòdia destinats a difondre valors patrimonials i, per últim, la promoció del paper de les entitats de custòdia com a intermediaris entre l'Observatori del Paisatge i els propietaris de terrenys rurals.

MSM-X3EA

Més informació

www.catpaisatge.net
www.coe.int/EuropeanLandscapeConvention

1 Els estats que havien ratificat la convenció eren: Armènia, Bèlgica, Bulgària, Croàcia, Xipre, Dinamarca, Finlàndia, França, Irlanda, Itàlia, Macedònia, Lituània, Luxemburg, Moldàvia, Noruega, Països Baixos, Polònia, Portugal, República Txeca, Romania, San Marino, Eslovàquia, Eslovènia, Turquia, Ucraïna. Els estats que l'havien signat eren: Azerbaidjan, Espanya, Grècia, Hongria, Malta, Gran Bretanya, Suècia i Suïssa.

2 Aquestes trobades van tenir lloc el 23 i el 24 de maig de 2002 i el 27 i el 28 de novembre de 2003 a Estrasburg (França), el 16 i el 17 de juny de 2005 a Cork (Irlanda) i l'11 i el 12 de maig de 2006 a Ljubljana (Eslovènia).

ANUARI TERRITORIAL 2006

CATALUNYA = PAISATGE

Pere Sala i Martí
Coordinador tècnic de l'Observatori del Paisatge de Catalunya

La ciutat de Girona es va convertir, els tres últims dies de setembre, en la capital europea del paisatge, acollint la celebració d'una trobada del Consell d'Europa on experts i autoritats d'arreu del continent van tractar sobre el Conveni europeu del paisatge i la seva aplicació. Aquest conveni, impulsat pel mateix Consell d'Europa, va ser aprovat a Florència l'any 2000 i té com a objectiu fomentar la conservació i millora de l'extraordinària diversitat de paisatges europeus, sobretot els més degradats. En aquest sentit, doncs, és el primer document internacional que atén de manera exclusiva el paisatge i en aquests moments ja compta amb la ratificació de 25 Estats d'arreu d'Europa - entre les quals no es pot comptar, fins ara, l'Estat espanyol, tot i que ha anunciat públicament la voluntat de fer-ho.

Des dels Pirineus a les vinyes i suredes mediterrànies, passant pels secans de Lleida o per tots i cadascun dels nuclis de població del país, Catalunya compta amb una extraordinària diversitat i riquesa paisatgística que fan del paisatge un dels seus valors més importants (i un actiu turístic de primer ordre). Els boscos, els masos, les feixes, l'arquitectura, la literatura o la pintura paisatgística són el llegat cultural que, generació rere generació, acompanya la construcció dels paisatges de Catalunya. El paisatge és, doncs, una expressió de la diversitat cultural, natural i socioeconòmica de cada racó del país, i la interacció de tots aquests factors ha esdevingut una peça clau en la definició de la seva identitat.

El paisatge és, igualment, un magnífic indicador del nivell cultural i de qualitat del nostre territori. Quina valoració podem fer-ne? Durant diverses dècades s'ha produït en aquest país un evident allunyament, una ruptura, entre la societat i el seu entorn, fins al punt que una part significativa de la societat s'ha tornat insensible als valors del paisatge. En aquest període de temps el ritme de degradació i empobriment dels nostres paisatges ha estat intens (i continua essent-ho en algunes zones, sobretot del litoral, del Pirineu i de la Regió Metropolitana de Barcelona): dispersió urbanística, infraestructures disseminades i de baixa qualitat estètica, simplificació de paisatges agrícoles, espais aïllats respecte a la realitat social i cultural del seu entorn, edificacions efímeres, rotondes desencaixades, multiplicació de cartells publicitaris -alguns, abandonats-, etc. La llista és llarga i preocupant. Lluny de l'organització, l'harmonia i la tranquil·litat, que són valors latents dels paisatges del nostre país, sorgeixen en alguns el desordre, l'abandó, la vulnerabilitat i el desarrelament.

La tendència fa avinent que durant els propers anys les poblacions de Catalunya seguiran creixent i es construiran noves infraestructures. És la conseqüència lògica d'una societat en ple desenvolupament. El fet greu, però, no és la transformació en si de determinats indrets, sinó la pèrdua irreversible de qualitat d'un territori o de la identitat d'un lloc, que podrien evitar-se amb un replantejament més creatiu d'aquestes transformacions.

Afortunadament, ens adonem cada vegada més que el paisatge és un patrimoni col·lectiu que cal conservar i millorar i que qualsevol amenaça que pugui patir, tant si es tracta de les nostres ciutats com del camp, sigui de qualitat o degradat, ho és també per a la nostra qualitat de vida. En aquest sentit cal destacar el fet que, el desembre de 2000, tot just dos mesos després de la seva aprovació a Florència, el Parlament de Catalunya va aprovar la seva adhesió a l'esmentat conveni. Era un primer pas que reflectia l'interès de la principal institució del nostre país per la conservació i millora del paisatge. Poc temps després, el Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible de Catalunya (CADS) va traduir-lo al català i va

ANUARI TERRITORIAL 2006

promoure'l entre entitats de tota mena. Però els principals passos s'han fet els dos darrers anys amb la creació de l'Observatori del Paisatge de Catalunya i l'aprovació de la llei de protecció, gestió i ordenació del paisatge. La norma posa èmfasi -molt encertadament- en la importància de reconèixer el nostre paisatge, de gaudir-ne i que la societat participi conjuntament de les decisions que fan referència al seu futur.

La llei del paisatge ha despertat una gran expectativa i s'ha convertit en una autèntica referència fora de Catalunya, fins i tot en altres països europeus. Ara bé: tindrà resultats positius i palpables sobre el territori només si compta amb un fort compromís dels estaments polítics, econòmics i socials del país que permeti donar un gir positiu a certes dinàmiques actuals. Si bé la cultura paisatgística va a l'alça a casa nostra, malauradament la degradació i banalització dels paisatges encara avança amb massa rapidesa. L'educació -institucional i social- ha d'actuar, en aquest punt, de principal contrapès.

Publicat al diari Avui el 10 d'octubre de 2006



Després de la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 que es va fer el febrer de 2005, l'abril de 2006 el Departament de Medi Ambient i Habitatge presenta una nova proposta, també oberta a al·legacions. Les reaccions no es tan esperar, tant del món agrari i empresarial, essencialment en contra, com del món ecologista, que demana la inclusió de més espais. A part de les superfícies incloses, el debat se centra en els usos permesos en els espais, sobretot els agrícoles, i en les compensacions econòmiques que rebran els pagesos. A mitjan juny, el Govern presenta unes directrius de gestió dels espais inclosos a la Xarxa Natura 2000 que pretenen compatibilitzar l'activitat econòmica i la conservació de la biodiversitat. Al setembre, el Govern aprova la proposta definitiva de la Xarxa Natura 2000, que protegeix quasi un 30% del territori català.

Antecedents | 2005:199

La Xarxa Natura 2000 és un sistema europeu d'arees protegides que deriva de la Directiva 92/43/CEE d'hàbitats i de la Directiva 79/409/CEE sobre les aus. Es compon de dos tipus d'espais: les zones especials de conservació (ZEC) i les zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA). Prèviament a la designació de les ZEC, la Comissió Europea (CE), de conformitat amb els estats membres, ha de classificar com a llocs d'importància comunitària (LIC) els espais que, en el cas de l'Estat espanyol, proposen els òrgans competents de les comunitats autònomes. Les ZEPA són designades directament pels estats membres (en el cas espanyol ho fan les comunitats autònomes a través del Ministeri de Medi Ambient –MMA–) segons els criteris científics previstos a la Directiva de les aus i sense necessitar la conformitat de la CE. Un espai inclòs a la Xarxa Natura 2000 pot estar designat com a ZEC, ZEPA, o ambdues coses alhora.

A mitjan febrer de 2005, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va presentar una proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 que intentava donar resposta als requeriments que la CE havia fet respecte de propostes anteriors. El projecte ampliava la xarxa en 236.583 ha, les quals, sumades a les 619.984 ha ja incorporades, augmentaven del 19,3% fins al 26,7% la proporció de territori català a incloure a la xarxa europea d'espais naturals. La proposta va estar en exposició pública fins al 30 de juny de 2005.

A final de l'any 2005, el Govern català va crear una comissió interdepartamental per delimitar definitivament els espais a incloure a la Xarxa Natura 2000, establir les estratègies de gestió i definir els costos econòmics de la gestió. Aquesta comissió estava integrada pels departaments de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP), Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i Treball i Indústria (DTI), amb la coordinació del conseller primer. Una de les decisions de la comissió va ser realitzar un segon procés per informar la ciutadania sobre les modificacions realitzades respecte a la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 presentada el febrer de 2005, la qual va rebre 6.421 al·legacions o informes per part de particulars, entitats, ens locals i administracions públiques.

Es presenta una nova proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000

Després de diversos retards, el conseller de Medi Ambient, Salvador Milà, i el conseller d'Agricultura, Antoni Siurana, van presentar el 18 d'abril una nova proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 que comptava amb el suport de tot el Govern català. El període d'informació pública es va iniciar el 21 d'abril i es va allargar fins al 15 de juny.

La nova proposta integrava 114 espais i ampliava la superfície inclosa a Natura 2000 fins a 969.423 ha terrestres (un 30,2% del territori català) i 76.518 ha marines. Segons el DMAH, les modificacions incorporades responien a propostes d'ajuntaments que afectaven majoritàriament sòl públic, a la millora de la representativitat dels ambients estèpics (sobretot per incloure-hi llocs amb presència de sisó, un ocell amenaçat) i a la inclusió de més àrees importants per a l'àguila cuabarrada. El conseller Milà va destacar que el 80% dels espais que formarien part de la Xarxa ja estaven protegits a través d'altres figures.

Pel que fa a espais concrets que havien generat conflicte anteriorment, la nova proposta incorporava la SERRA DE CELLERUOLA [109], la totalitat de la vall d'Àrreu (llevat d'un corredor de 500 m paral·lel a la carretera de la Bonaigua destinat a infraestructures com ara remuntadors o telecabines) i una franja marina davant del delta de l'Ebre (cosa que no impediria que a la zona s'hi pogués instal·lar la CENTRAL EÒLICA MARÍTIMA [33], si bé obligaria que els aerogeneradors s'instal·lessin més endins del mar).

En canvi, la franja marítima davant del DELTA DEL LLOBREGAT [55] va quedar exclosa de la proposta, segons el conseller Milà perquè no forma part de la ruta principal que segueixen les aus per alimentar-se i perquè la declaració d'impacte ambiental del projecte d'ampliació de l'AEROPORT DEL PRAT [6] que el MMA va fer l'any 2002 ja inclòia com a mesures compensatòries la protecció de la franja del litoral. Pel que fa a les estepes de Lleida, es van proposar la nova ZEPA de Belianes (prop de 2.200 ha als municipis de Belianes, Preixana i Bellpuig), i la ZEPA D'ALMENAR [200] (unes 1.500 ha als plans de la Unilla, entre Alfarràs i Almenar), la qual quedava reduïda en unes 1.100 ha –al terme d'Alguaire– respecte a la proposta de febrer del 2005.

Un cop presentada la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000, les reaccions van arribar des d'estaments ben diversos de la societat.

Reaccions polítiques i institucionals

A final de maig, durant la compareixença que el nou conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar, va fer davant la comissió parlamentària de política territorial, Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP) van reclamar al govern que aturés la tramitació de la proposta. Ramon Espadaler (CiU) considerava que el Govern, pel fet trobar-se en minoria parlamentària (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC, n'havia estat expulsada), no estava legitimat per aprovar projectes que pesaven sobre el 30% del territori. El diputat de CiU va criticar també que el Govern hagués endarrerit la presentació dels plans de gestió i les compensacions per als afectats. Josep Llobet (PP) va demanar al Govern que deixés "les coses importants" per la pròxima legislatura, ja que el president Pasqual Maragall ja havia anunciat l'avançament de les eleccions.

ERC, per la seva part, va presentar una moció al Parlament de Catalunya on ins-

tava el Govern a dur a terme diverses mesures per tal que l'aprovació de la Xarxa Natura 2000 es fes "d'una manera absolutament respectuosa" amb el territori. Entre les mesures, ERC demanava un compromís per fer front a les compensacions econòmiques amb independència dels pressupostos que la CE preveiés per al finançament de la proposta. La moció també instava el Govern a buscar un acord amb els ajuntaments d'Almenar i Belianes abans de delimitar en aquests termes els espais ZEPA i a anul·lar la proposta d'ampliació de ZEPA situada al municipi d'Aitona. En la votació de la moció, ERC es va quedar sola perquè el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa per Catalunya-Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) hi van votar en contra i CiU i el PP es van abstenir.

Reaccions del món agrari

Unió de Pagesos (UP) va veure amb reticències la nova proposta i es va queixar que moltes terres de Lleida que els pagesos esperaven convertir en zones de regadiu només podrien aspirar a ser zones de regadiu de suport (per degoteig). A més, a diferència del que havia passat a les zones estèpiques, UP va criticar que espais del delta del Llobregat de gran importància per a les aus haguessin quedat exclosos, per la qual cosa es demostrava que la delimitació de les àrees protegides no estava justificada per criteris tècnics. D'altra banda, i de cara a presentar al·legacions, UP va exigir informació sobre les compensacions econòmiques que rebrien els pagesos exclosos del reg del CANAL SEGARRA-GARRIGUES [25] i sobre les implicacions que tindrien sobre l'activitat agrària els nous plans de gestió dels espais inclosos a la Xarxa.

Malgrat la reducció de 1.100 ha de la ZEPA dels Plans de la Unilla, la Plataforma anti-ZEPA d'Almenar va seguir rebutjant la proposta i va lamentar que no incloguès cap referència als usos i gestió ni a les compensacions. Com a mesura de protesta, la Plataforma va demanar als tres mil sis-cents veïns d'Almenar que s'abstinguessin en el referèndum sobre el nou ESTATUT D'AUTONOMIA DE CATALUNYA [59]. A final de maig, mig centenar de veïns d'Almenar va realitzar una marxa lenta de tractors per lliurar les gairebé mil al·legacions que presentaven els habitants del municipi, on reclamaven que s'eliminés la ZEPA o que es reduís a les 50 ha del voltant del clot de la Unilla.

Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya (JARC), el Consorci Forestal de Catalunya (CFC) i les Federacions Catalanes de Caça i Pesca van fer un front comú per evitar l'ampliació de la Xarxa Natura 2000, que consideraven "excessiva". Les quatre entitats van presentar conjuntament les al·legacions on reclamaven que se suspengués la tramitació de l'expedient i s'iniciés novament tot el procés escoltant l'opinió de territori. També van exigir al Govern que informés sobre els plans d'ús i gestió per a les zones afectades i, especialment, sobre les compensacions econòmiques, tant les quantitats com el seu origen. Com en el cas d'UP, els responsables de JARC van denunciar que la delimitació d'espais inclosos en la proposta s'havia fet sense criteris científics.

Els arrossaires del delta de l'Ebre, per la seva part, van mostrar preocupació per les limitacions o els greuges comparatius (pel que fa a les subvencions) que podria comportar el fet que unes 6.700 ha d'aquestes conreus (de les 22.000 que hi ha al delta) estiguessin incloses dins la Xarxa Natura 2000.

Reaccions dels grups ecologistes

A començament de maig, vuit entitats ecologistes i excursionistes, entre les quals hi havia la Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA), la Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de la Natura (IPCENA) i la Plataforma pel Desenvolupament Sostenible del Massís de Beret, van mostrar-se molt satisfetes per la incorporació a la Xarxa Natura 2000 de tota la vall d'Àrreu (1.734 ha). Segons aquestes entitats, la normativa europea faria impossible que en una zona inclosa a la Xarxa Natura 2000, com la vall d'Àrreu, s'hi poguessin construir pistes d'esquí. A més, els ecologistes van constatar que havia estat la pressió de la CE i dels ecologistes el que havia obligat el Govern català a preservar els espais naturals inclosos a la Xarxa Natura 2000.

Diferents entitats ecologistes gironines, entre les quals hi havia l'Associació de Naturalistes de Girona, Salvem les Valls, Limnos, Adepar, Amics de la Llèmena, l'Ateneu Naturalista de Girona i el Col·lectiu Bisaroca, van presentar conjuntament al·legacions per demanar la inclusió de cinquanta paratges més d'arreu de la província, tots ells amb fauna amenaçada o hàbitats que calia protegir. Entre aquests llocs hi havia zones perifèriques del massís de les Gavarres i de la conca que formen els estanys de Sils i la riera de Santa Coloma.

A les comarques lleidatanes, les entitats ecologistes van reclamar un augment de la superfície inclosa a la Xarxa Natura 2000 (61.800 ha més a la regió alpina i 24.100 ha més a la regió mediterrània) i compensacions econòmiques per als pagesos afectats. Per al president d'Egrell (Institució per l'Estudi, Gestió i Recuperació dels Ecosistemes Lleidatans), Francesc Moncasi, les àrees de conreu de la depressió central eren les que haurien de rebre indemnitzacions més altes, de 500 a 600 €/ha, per l'afectació de l'activitat tradicional. El portaveu d'IPCENA, Joan Vàzquez, va reclamar que es concretés el finançament amb què subvencionaria els pagesos i va criticar que el govern no hagués recollit el suggeriment del Consell de Protecció de la Natura on es reclamava que la protecció a la zona de Belianes i els plans de la Unilla no baixés de les 4.000 ha (la proposta presentada en protegia 3.000).

El Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) també va presentar al·legacions per demanar la incorporació d'una quarantena d'espais al Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre, entre els quals destacaven diversos cursos fluvials (Sénia, Francolí, etc.), les parts baixes de diverses serres mediterrànies (Montsià, els Ports, Cardó) i alguns sectors del litoral del Baix Ebre i el Baix Camp. La Plataforma Salvem la Mar de l'Ebre, per la seva part, va presentar al·legacions perquè la proposta, tot i protegir una gran part del litoral deltaic, no inclogués la zona marítima del delta de l'Ebre on l'empresa Capital Energy preveia situar una central eòlica de 144 aerogeneradors.

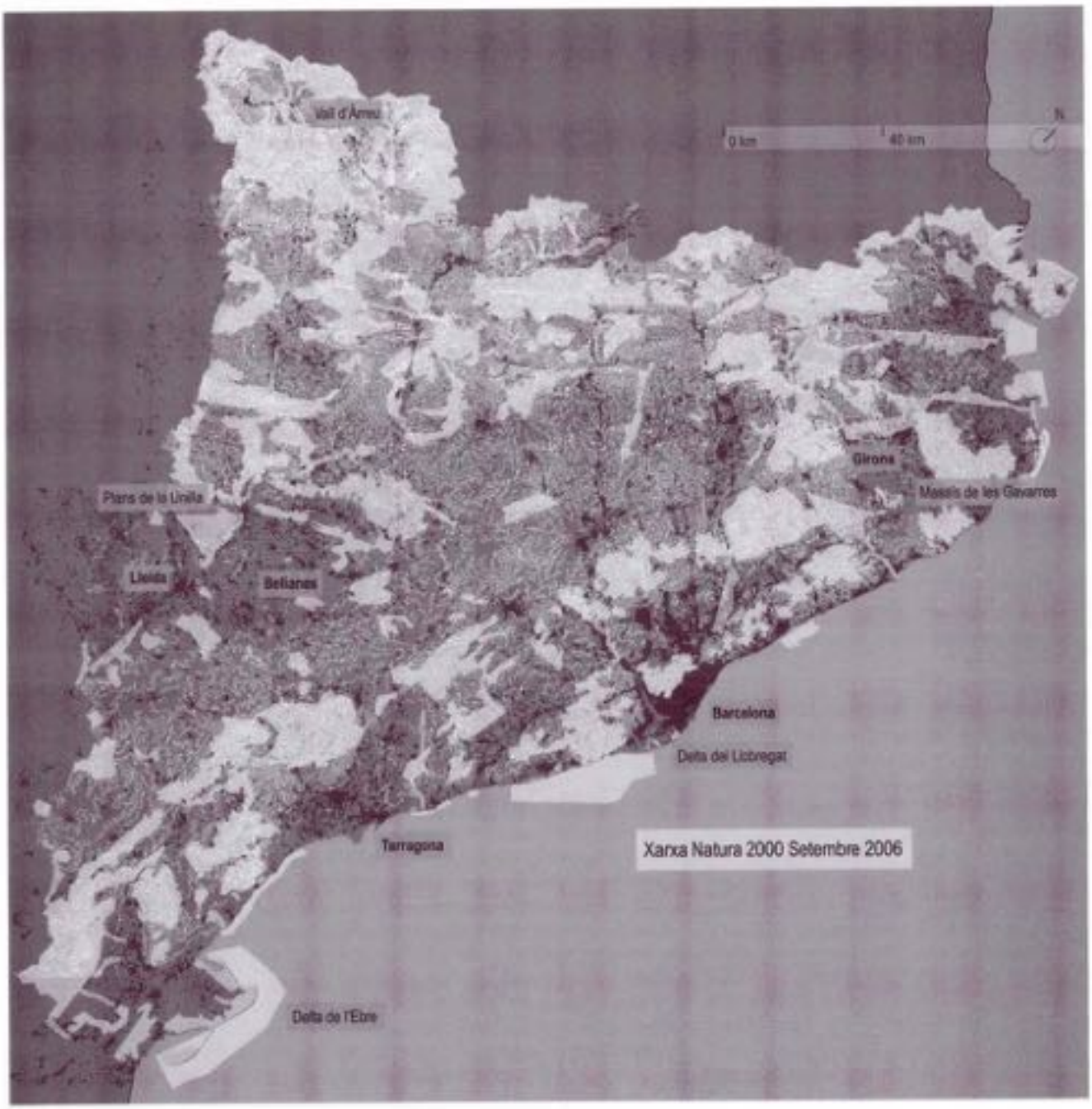
Reaccions dels empresaris

La Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) va considerar que la superfície que es pretenia protegir era excessiva i desmesurada, sobretot tenint en compte que el conjunt de la Unió Europea (UE) tenia protegit l'11,6% del territori i països com Alemanya, el Regne Unit o França protegien amb Natura 2000 el 7%, el 6,5% i el 6,8% dels territoris, respectivament.

Per a Foment del Treball i la Federació de la Petita i Mitjana Empresa (Fepime), la política ambiental del Govern català passaria factura a l'economia, sobretot perquè no s'havien demanat compensacions. En canvi, les dues organitzacions empresarials es van mostrar satisfetes per la decisió d'excloure la franja marina de davant l'aeroport del Prat, ja que així quedava oberta la possible construcció d'una quarta pista en terrenys guanyats al mar.

A debat la gestió i les compensacions dels espais de la Xarxa Natura 2000

Un dels debats que va sorgir amb més força després de la presentació de la darrera proposta del DMAH va ser el dels usos permesos i el tipus de gestió que es podrien dur a terme dins els espais inclosos a la



Xarxa Natura 2000, i les compensacions que rebrien els pagesos afectats. Segons el conseller Milà, la inclusió d'un espai dins la Xarxa no era una limitació sinó una oportunitat ja que s'hi permetria compatibilitzar el manteniment de l'activitat econòmica amb la protecció de la biodiversitat. El conseller Siurana va avançar que amb els plans d'usos i de gestió del territori que s'estaven elaborant es demostraria la compatibilitat entre la Xarxa Natura 2000, el progrés econòmic i unes collites agràries rendibles.

En el cas de les estacions d'esquí, un ús controvertit arran de la protecció de la vall d'Àneu, el DPTOP va recordar que la inclusió d'un territori a la Xarxa Natura 2000 no ho feia incompatible amb la construcció d'equipaments o pistes d'esquí, cosa que quedava demostrada amb la presència de pistes d'esquí dels Alps francesos dins de zones incloses a la xarxa europea d'espais naturals. El conseller Milà va puntualitzar que Baqueira-Beret [56] hauria de presentar un altre projecte per fer les pistes d'esquí a la vall d'Àneu tenint en compte les condicions que es deriven d'un espai inclòs a la Xarxa Natura 2000 i que, en qualsevol cas, no hi podria construir edificacions.

A mitjan juny, els nous consellers d'Agricultura i Medi Ambient i Habitatge, Jordi William i Francesc Baltasar, van presentar a Lleida l'avanç de les directrius generals per a la gestió dels espais de la Xarxa Natura 2000 i, en concret, els de la plana agrícola. Aquestes recomanacions van estar obertes a suggeriments durant un mes.

Les directrius estableixen, com a criteri general, que en tots els espais de la xarxa es considerarien compatibles els usos i les activitats que ja es desenvolupaven en aquell moment. Els espais estaven classificats en vuit tipologies ecològiques: els espais del Pirineu, els del Prepirineu, la plana agrícola, la muntanya interior, les aigües continentals, la muntanya litoral, els aiguamolls litorals i els espais marins. Per a cada tipus es van definir directrius específiques tenint en compte els hàbitats i les espècies dels quals cal prioritzar la conservació, però també atenent la realitat i complexitat territorial, geogràfica i socioeconòmica de cada cas.

En els espais agrícoles, es preveia una gestió agrària per mantenir les explotacions existents d'una manera compatible amb la conservació dels valors naturals. Així, es promovia el manteniment de l'agricultura de secà i, sempre que fos possible, s'implantarien regs de suport i d'hivern, que tenen una menor dotació d'aigua que els regs clàssics però que poden garantir una producció mínima. El govern també es va comprometre a promoure una marca de qualitat per als productes procedents de l'agricultura tradicional de secà.

Durant la presentació de les directrius, els dos consellers van avançar que el Govern establiria indemnitzacions per a pagesos i ramaders que patissin una pèrdua real de renda a causa de la protecció i de l'aplicació dels plans d'ús i gestió de cada espai. William i Baltasar van anunciar que es farien plans especials per a gairebé cada una de les àrees de la xarxa per concretar usos, inversions i compensacions. El conseller d'Agricultura va reconèixer que les compensacions encara s'havien de determinar (uns primers càlculs, però, les situaven al voltant dels 24 MEUR anuals) i va dir que no es farien públiques fins que no s'aprovessin els plans especials de cada zona. També va concretar que els criteris i mesures ambientals s'establirien a través de contractes globals d'explotació amb els pagesos.

Al setembre, el conseller d'Agricultura va precisar que les compensacions econòmiques als pagesos afectats no restarien diners del Pla de desenvolupament rural. El titular del DARP va explicar que s'habilitaria una nova línia vinculada als ajuts europeus, però amb un pressupost propi de 12 MEUR.

Aprovada la proposta definitiva de la Xarxa Natura 2000

La proposta del mes d'abril va rebre 2.930 al·legacions de les quals el 72% es referien als espais estèpics. Les al·legacions es refereixen a cinquanta-nou espais, un 35% del total. Segons el DMAH, més del 80% de les al·legacions no aportaven dades ni arguments suficients per tal de ser analitzades en detall.

Un cop estudiades les al·legacions, el Govern va aprovar el 5 de setembre la proposta definitiva de la Xarxa Natura 2000, que incorpora cent disset espais, 957.051 ha de superfície terrestre (el 29,8% del territori català) i 83.104 ha de l'àmbit marí (dotze dels espais proposats presenten superfície marina). Tots els espais a excepció de dos es proposaven com a LIC, mentre que setanta-tres també es proposaven com a ZEPA. En comparació amb altres comunitats de l'Estat, Catalunya es trobava en un terme mig pel que fa al percentatge de superfície protegida: Balears o Madrid protegien un 40%, mentre que al País Basc, Castella-la Manxa o Navarra la superfície estava al voltant del 20%.

Pel que fa a espais concrets que havien generat conflicte, la proposta definitiva ampliava el nombre d'hectàrees marines del delta de l'Ebre, al davant de Sant Carles de la Ràpita, on hi havia projectat un parc eòlic marí, mentre que les 6.000 ha d'arrossars no van formar part finalment de la Xarxa. Als secans de Lleida, la ZEPA de Belianes es va reduir en 277 ha, fins a assolir una superfície definitiva de 1.924 ha. En el cas de la ZEPA de la Unilla, la reducció va ser d'unes 600 ha, de manera que la zona de protecció d'aus definitiva va ser d'unes 950 ha, 210 al municipi d'Alguaire i la resta a Almenar.

Noves reaccions arran de la proposta definitiva de la Xarxa Natura 2000

La plataforma contra la ZEPA dels plans de la Unilla va insistir que no volia ni una hectàrea declarada ZEPA, per la qual cosa va seguir amb les protestes. Els seus membres van reclamar al Govern que els expropiés si volia destinar les seves finques a la protecció d'aus. El president de la Comunitat de Regants del Canal Segarra-Garrigues, Josep Paris, va qualificar d'insuficient la retallada de les ZEPA de la Unilla i Belianes i va exigir compensacions i reg de suport per a aquestes zones.

En l'àmbit polític, CiU va qualificar la proposta definitiva de "totalment desmesurada" i es va comprometre a fer una contraproposta reductora si arribava al govern després de les eleccions de l'1 de novembre. També va criticar que el Govern hagués aprovat la proposta just abans de les eleccions i va afegir que s'havia fet d'esquena als pagesos, als propietaris forestals i a les administracions.

ERC va garantir que aconseguiria millorar les compensacions econòmiques als pagesos si formava part del nou Govern de la Generalitat. Segons el diputat al Parlament per Lleida, Carmel Mòdol, el Govern havia proposat unes compensacions d'11,5 MEUR anuals, amb indemnitzacions d'entre 60 i 120 €/ha, les quals considerava xifres insuficients. Per als republicans, unes indemnitzacions justes havien d'anar entre els 200 i els 700 €/ha amb un global de 28,5 MEUR anuals.

En el sector ecologista, la plataforma Salvem la Mar de l'Ebre es va mostrar satisfeta amb la proposta definitiva perquè s'hi havia inclòs la zona marina de la costa del delta on Capital Energy preveia instal·lar un parc eòlic. En canvi, l'Ateneu Cultural, Juvenil i Naturalista de Girona va mostrar la seva indignació pels pocs espais protegits que s'havien inclòs de la proposta que diverses entitats gironines havien presentat.

A l'espera del vistiplau de la Comissió Europea a la proposta catalana

A final d'any, la proposta catalana de la Xarxa Natura 2000 ja estava en mans de la CE per tal que hi donés el vistiplau i aprovés els LIC. Un cop se superés aquest tràmit, el Govern català hauria de declarar com a ZEC aquests espais. Pel que fa a les ZEPA, van quedar definitivament aprovades amb la publicació, al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) del dia 6 d'octubre de 2006, de l'acord sobre la proposta definitiva de la Xarxa Natura 2000, el qual també incorporava les directrius definitives per a la gestió dels espais de la Xarxa.

XBR-X3EA

Més informació

Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC núm. 4735 del dia 6/10/2006)
www.mediambient.gencat.net
www.mediambient.gencat.net/cat/el_medi

XARXA NATURA, ON ÉS LA INTERLOCUCIÓ??

Jaume Alòs
Responsable Mediambient JARC

Després de 19 mesos lluitant perquè el govern de la Generalitat de Catalunya escoltés al sector agrari per poder consensuar una ampliació de la Xarxa Natura 2000, l'executiu Català (en la mateixa línia que el primer dia) ha aprovat l'ampliació sense el suport del territori. JARC com va informar des del primer dia a tot el sector, creu que la Xarxa Natura 2000 és un fre molt important per l'economia del sector agrari i de Catalunya i que no és pot permetre que el 30 % del territori quedi afectat per la protecció de la fauna i les aus que segons diuen estan en perill d'extinció.

No només en l'àmbit de l'economia ens hem quexat sino també per la prepotència i la poca predisposició a fer una cosa ben feta, així com també en la gestió de tot el procediment d'aprovació del decret on pertanyia l'ampliació.

Tenim sense respondre milers i milers d'al·legacions presentades durant els dos períodes d'exposició pública que s'han fet.
No han sortit publicats els plans de gestió per cada zona especificats amb els usos i gestions que és faran.

No han sortit les compensacions econòmiques que rebran els afectats ni el temps que duraran.
No hi ha els mapes exactament delimitats de les parcel·les i/o hectàrees afectades.

Només amb aquests 4 punts no és pot tolerar que l'ampliació de la Xarxa Natura 2000 tiri endavant.

Un dels problemes per defensar el sector ens trobem en que la inestabilitat política no ens aclareix amb qui podem fer arribar la nostra situació, i ens fan anar com una pilota i al final fem cap a l'inici sense una solució esperançadora.

JARC ha treballat sense fer gaire soroll (el va fer quan tocava) perquè així és com es treballa, però estem en un punt veritablement molt complicat.

Si arriba l'ampliació a Brussel·les els pagesos de Catalunya hauran estat víctimes de la guerra d'interessos polítics i electorals on el resultat d'aquesta, hipotecarà tant l'economia del sector, com la del país.

Setembre de 2006

200 ZONA D'ESPECIAL PROTECCIÓ D'AUS DELS PLANS DE LA UNILLA (ALMENAR)



El municipi d'Almenar (Segrià) manté les protestes iniciades l'any 2005 en contra de la declaració d'una ZEPA als Plans de la Unilla i protagonitza una massiva vaga general i una campanya d'abstenció al referèndum del nou Estatut de Catalunya. Les successives revisions de la Xarxa Natura 2000 per part del Govern de la Generalitat, de l'abril i del setembre, malgrat que redueixen la superfície protegida fins a un 33% respecte de la proposta inicial, no satisfan la Plataforma Anti-ZEPA, que es manté bel·ligerant durant tot l'any.

Antecedents: 2005: 200

Els Plans de la Unilla constitueixen un altiplà entre el canal d'Aragó i Catalunya (a l'oest) i el canal de Pinyana (a l'est), entre els termes municipals d'Almenar i Alguaire, a uns 15 km al nord de Lleida, al Segrià. Són un conjunt de plans amb conreus de cereals de secà.

Els hàbitats dels Plans de la Unilla acullen ocells estèpics d'interès comunitari com la cigonya blanca (*Ciconia ciconia*), el sisó (*Tetrax tetrax*), el torlit (*Burhinus oedicnemus*), el martinet blanc (*Egretta garzetta*), la terrerola vulgar (*Calandrella brachydactyla*), l'arpella pàl·lida (*Circus macrourus*), l'àguila pescadora (*Pandion haliaetus*), l'esparver cendrós (*Circus pygargus*), el fumarell negre (*Chlidonias niger*), la calàndria (*Melanocorypha calandra*), la cotoliu (*Lullula arborea*), la cogullada fosca (*Galerida theklae*), el falcó pelegrí (*Falco peregrinis*), l'esmerla (*Falco columbarius*), l'agró roig (*Ardea purpurea*) i el milà negre (*Milvus migrans*). Aquests ocells estan protegits per la Directiva europea 79/409/CEE, relativa a la conservació de les aus silvestres.

Plans de la Unilla, part de la Xarxa Natura 2000

Atesa la riquesa ornitològica, el paratge compleix les condicions per a formar part de la XARXA NATURA 2000 [199], un sistema europeu d'àrees protegides que deriva de la Directiva de les aus i de la Directiva 92/43/CEE d'hàbitats. La figura de protecció que correspondria als Plans de la Unilla és la de zona d'especial protecció d'aus (ZEPA). Una ZEPA és una figura de protecció designada pels estats membres de la Unió Europea (UE) segons els criteris científics previstos a la Directiva de les aus. Les ZEPA designades passen a formar part de la Xarxa Natura 2000 automàticament, i hi és d'aplicació la normativa, que limita algunes actuacions sobre aquests territoris. D'altra banda, la gestió en aquests indrets hauria d'anar determinada, si escau, per un pla de gestió propi de cada espai.

El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va presentar el febrer de 2005 una proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 que preveia com a ZEPA bona part dels Plans de la Unilla, amb una superfície de 2.836 ha repartides principalment entre Almenar (1.510 ha) i Alguaire (851 ha), però que també afectava els municipis d'Alfarràs (263 ha), Torrefarrera (96 ha), Rosselló (72 ha) i Alpicat (44 ha).

Immediatament, l'Ajuntament d'Almenar va manifestar el seu rebuig total i unànime a la proposta del DMAH, i aviat els altres cinc ajuntaments afectats, els pagesos i altres agents socials van fer un front comú contra la ZEPA i el 14 de maig van crear la Plataforma Anti-ZEPA dels Plans de la Unilla. Segons la Plataforma, la protecció d'aquest espai hipotecaria els usos futurs en àmbits com l'agricultura, la ramaderia i la indústria. Pel que fa a l'agricultura, feia pocs anys que s'havia dut a terme una concentració parcel·lària a l'espera del reg provinent del canal d'Aragó i Catalunya, un reg que seria incompatible amb la ZEPA. Pel que fa a la indústria, la declaració de la ZEPA podria afectar el futur de dues empreses ceràmiques, Ceràmiques Palau (a Alpicat) i Teuleria Almenar, SA (TEALSA, a Almenar), que generaven dos-cents llocs de treball. Finalment, segons la Plataforma, la ZEPA seria incompatible amb les infraestructures i equipaments previstos a la zona, i afectaria el futur desenvolupament de l'AEROPORT DE LLEIDA [9], que s'havia de construir a Alguaire, d'un polígon industrial i de l'AUTOVIA A-14 LLEIDA-VIELLA [13], que havia de desdoblar la carretera N-230.

La Plataforma Anti-ZEPA va organitzar diversos actes reivindicatius des de maig de 2005, arribant al punt àlgid el 25 de gener de 2006, quan el poble en pes es va declarar en vaga general, en la que es considerava la manifestació més massiva que hi havia hagut mai al municipi. A les dotze del migdia, comerços i empreses d'Almenar van aturar-se durant dues hores per protestar contra la proposta de ZEPA.

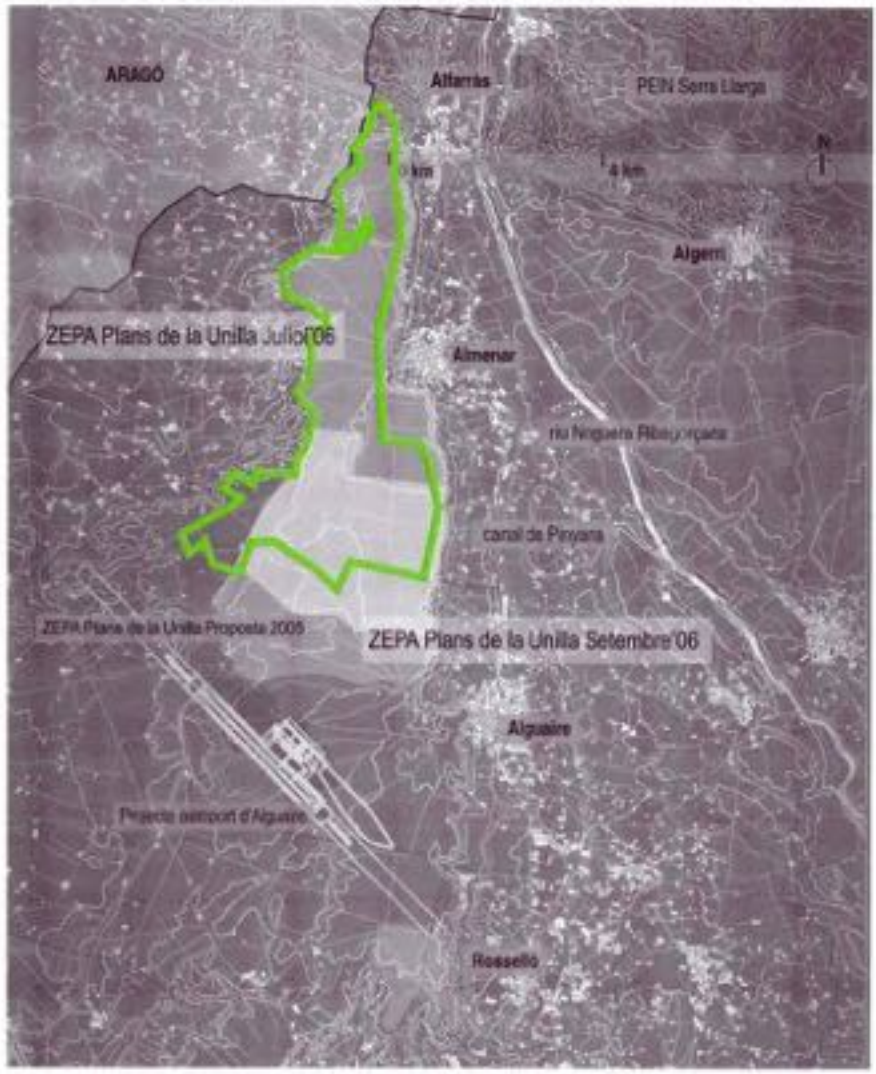


Manifestació Anti-ZEPA a Almenar. Foto: ACN

Unes mil cinc-centes persones en vaga (la població del municipi és de 3.429 habitants) es van concentrar a la carretera N-230 i la van tallar durant un quart d'hora. D'altra banda, més de dos-cents càrrecs d'entitats agroramaderes van amenaçar de dimitir si la proposta de ZEPA prosperava. El portaveu de la Plataforma, Josep Piqué, va mostrar l'esperança que els departaments d'Agricultura i Medi Ambient rectifiquessin després de veure el rebuig unànime de la població. Aquesta vaga va tenir un ampli ressò a les terres de Lleida, i regants del CANAL SEGARRA-GARRIGUES [25] no van descartar seguir l'exemple d'Almenar per protestar contra la declaració de ZEPA en l'àmbit regable del canal.

Es presenta una nova proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000

El 18 d'abril de 2006 el conseller de Medi Ambient, Salvador Milà, i el conseller d'Agricultura, Antoni Siurana, van presentar una nova proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 que tenia el suport de tot el Govern català. La ZEPA dels Plans de la Unilla quedava reduïda en unes 1.100 ha respecte a la proposta de febrer de 2005. Amb la nova proposta, s'eliminava la protecció a les zones de concentració parcel·lària d'Alguaire, Rosselló, Torrefarrera i Alpicat, i dels sis municipis que estaven afectats, només Almenar mantindria finques amb designació de protecció europea.



Malgrat la reducció de la ZEPA, la Plataforma va seguir rebutjant la proposta. A final de maig, mig centenar de veïns d'Almenar va realitzar una marxa lenta de tractors per lliurar les gairebé mil al·legacions que presentaven els habitants del municipi, on reclamaven que s'eliminés la ZEPA o que, com a mínim, es reduís a les 50 ha del voltant del Clot de la Unilla. Efectivament, aquest indret era l'element més rellevant dels Plans de la Unilla, pel fet de constituir l'única llacuna endorreica existent a Catalunya. Aquest paratge era objecte, des de maig de 2002, del projecte de conservació "Estepes de Ponent, planes de Vida", impulsat per l'Associació EGRELL (Institució per a l'Estudi, Gestió i Recuperació dels Ecosistemes Lleidatans) i la Fundació Natura, un projecte de CUSTÒDIA DEL TERRITORI [2003:125] que disposava de la col·laboració de la Societat de Caçadors d'Almenar i propietaris de la zona.

Gestió de la ZEPA i compensacions per als pagesos

Arran de la presentació de la proposta del DMAH, va sorgir un debat al voltant dels usos i el tipus de gestió que es podria dur a terme a les ZEPA, i de les compensacions que rebrien els pagesos afectats. La manca de concreció en aquest sentit havia provocat part de les protestes de la Plataforma Anti-ZEPA.

Segons el DMAH, la declaració de ZEPA no era una limitació sinó una oportunitat, ja que es permetria compatibilitzar el manteniment de l'activitat econòmica amb la protecció de la biodiversitat. El Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP) defensava que amb els plans d'usos i de gestió del territori de les ZEPA se'n demostraria la compatibilitat amb el progrés econòmic i unes collites agràries rendibles.

Les entitats ecologistes van reclamar compensacions econòmiques per als pagesos afectats: el portaveu d'IPCENA, Joan Vázquez, va reclamar que es concretés el finançament amb què se subvencionaria els pagesos. Per al president d'Egrell, Francesc Moncasi, les àrees de conreu de la Depressió Central haurien de rebre indemnitzacions de 500 a 600 €/ha.

Per la seva banda, el sindicat agrari Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya (JARC) va calcular que la declaració d'un espai ZEPA podia comportar a una família de pagesos pèrdues anuals d'uns 40.000 €, per la incapacitat de transformar les terres de secà en regadiu. En les seves al·legacions a la nova proposta de Xarxa Natura 2000, el sindicat va argumentar que el Govern no tindria prou diners per compensar les pèrdues de la pagesia. A més, JARC va denunciar que l'Institut Català del Sòl (Incasol) s'havia ofert per comprar els terrenys afectats als pagesos. Segons el sindicat, l'Incasol estava aprofitant l'oportunitat d'especular amb aquestes terres per la pèrdua de valor que tindrien en ser incloses en àrees protegides.

A mitjan juny, els nous consellers d'Agricultura i Medi Ambient i Habitatge, Jordi William i Francesc Baltasar, van presentar a Lleida l'avanç de les directrius generals per a la gestió dels espais de la Xarxa Natura 2000 i, en concret, els de la plana agrícola. Aquestes recomanacions van estar obertes a suggeriments durant un mes. Les direc-

trius establien, com a criteri general, que en tots els espais de la xarxa els usos i les activitats que ja es desenvolupaven en aquell moment es considerarien compatibles amb la protecció. Així, a Almenar, es preveia mantenir l'agricultura de secà i, sempre que fos possible, s'implantarien regs de suport i d'hivern, que tenen una dotació d'aigua menor que els regs clàssics però que poden garantir una producció mínima. El Govern també es va comprometre a promoure una marca de qualitat per als productes procedents de l'agricultura tradicional de secà.

Els dos consellers van avançar que el Govern establiria indemnitzacions per a pagesos i ramaders que patissin una pèrdua real de renda a causa de la protecció i de l'aplicació dels plans d'ús i gestió de cada espai. William i Baltasar van anunciar un pla especial per a la ZEPA dels Plans de la Unilla, per concretar usos, inversions i compensacions. Aquestes compensacions encara estaven pendents de determinar i, en qualsevol cas, no es farien públiques fins que no s'aprovés el pla especial. Per la seva banda, els criteris i mesures ambientals es concretarien a través de contractes globals d'explotació amb els pagesos. La Plataforma Anti-ZEPA no es va mostrar convençuda per les propostes de gestió de la ZEPA ni per les indemnitzacions, ja que les consideraven massa pobres i ambigües.

Aprovada la proposta definitiva de la Xarxa Natura 2000

La proposta de Xarxa Natura 2000 del mes d'abril va rebre 2.930 al·legacions, de les quals el 72% es referien als espais estèpics. Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va presentar una moció al Parlament de Catalunya on instava el Govern, entre altres coses, a buscar un acord amb l'Ajuntament d'Almenar abans de delimitar la ZEPA dels Plans de la Unilla. La Plataforma, per la seva banda, va demanar als 3.600 veïns d'Almenar que s'abstinguessin en el referèndum sobre el nou Estatut d'Autonomia de Catalunya [39] com a mesura de protesta i de pressió, preveient la imminent aprovació definitiva de la ZEPA. La crida a l'abstenció va tenir el suport de tots els partits polítics del consistori (Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–, ERC i Convergència i Unió –CiU–), encapçalat per Pasqual Izquierdo (independent adscrit al PSC). L'objectiu era evidenciar que tot el poble estava en contra de la imposició de la Generalitat. Finalment, la Plataforma va anular la convocatòria del boicot a darrera hora per la proposta del Govern de constituir una taula de negociació amb els departaments de Medi Ambient i Agricultura. Tot i així, Almenar va tenir un índex d'abstenció del 63,40%, dotze punts més que la mitjana de Catalunya (51,15%). Unes setmanes més tard, i després d'una assemblea durant el mes de juliol, la Plataforma va decidir no formar part de la mesa de negociació, en senyal de rebuig frontal a qualsevol àrea protegida dins el municipi.

El Govern va aprovar el 5 de setembre la proposta definitiva de la Xarxa Natura 2000. En el cas de la ZEPA de la Unilla, la reducció va ser d'unes 600 ha, de manera que la zona de protecció d'aus definitiva va ser d'unes 950 hectàrees, 740 a Almenar i 210 al municipi d'Alguaire, que en la proposta del mes d'abril s'havia vist lliure de ZEPA. Amb tot, respecte dela proposta de febrer de 2005 (2.836 ha), la ZEPA dels Plans de la Unilla s'havia reduït a un 33% de l'original.



Zona de la Unilla (Almenar). Foto: Marta Casas

Malgrat aquesta retallada, els veïns d'Almenar es van comprometre a seguir amb les protestes que ja tenien previstes abans de l'anunci definitiu del Govern. La Plataforma va insistir que no volia ni una hectàrea declarada ZEPA i va reptar el Govern a expropiar les finques si volia destinar-les a la protecció d'aus.

XSR-X3EA

Més informació

www.mediambient.gencat.net/cat/
www.egrell.org/docu/unilla_98.pdf

ÍNDEX ALFABÈTICS

Índex de topònims

A

A-14, autovia 13, 156, 200
A-2, autovia 19, 23, 50, 74, 156
A-22, autovia 156
A-26, autovia 29
A-7, autovia 169
Abrera 17, 18, 51
Àfrica 155
Agramunt 2, 75, 129, 149
Aguilar de Segarra 39, 124
Agulló 173
Aiguamolls de l'Empordà, Parc Natural dels 158
Aiguaviva 7, 67, 79
Aigüestortes 58
Aigüestortes i Estany de Sant Maurici, Parc Nacional d' 110
Aitona 25
Alacant 178
Alba, coll de l' 36
Albadam, barri de l' 171
Albagès, embassament de l' 25
Albatàrrec 19, 25
Albera, massís de l' 38, 122
Albinyana 105
Albons 77
Alcanar 17
Alcanó 25
Alcanyís 16
Alcarràs 19
Alcoletge 19
Alcover 15, 178
Aldea, l' 24, 151, 172
Aldover 16, 26
Alella 30, 114
Alemanya 10, 47, 62, 155
Alfaçada 33
Alfarràs 13, 199, 200
Alfés 25, 115
Alfés, timoneda d' 115
Alforja 111
Alforja, riera d' 162
Algeciras 71
Alger 6
Alguaire 115, 129, 199, 200
Almacelles 156
Almadrava, barranc de l' 76
Almenar 13, 199, 200
Alpicat 200
Alps 175
Alt Camp, l' 32, 34, 47, 95, 111, 139, 178
Alt Empordà, l' 11, 29, 36, 38, 43, 77, 79, 120, 158, 188, 194
Alt Penedès, l' 4, 17, 18, 20, 32, 34, 61, 64, 73, 105, 114, 119, 128, 161
Alt Pirineu 31, 84, 104, 117, 129, 146, 175
Alt Ter 128
Alt Urgell, l' 8, 46, 114
Alta Anoia 39
Alta Cerdanya, l' 60
Alta Garona 175
Alta Ribagorça, l' 13, 110, 117
Ametlla de Casserres, l'123
Ametlla de Mar, l' 17, 33, 76, 87
Ametlla de Merola, l' 123
Ametllers, barri dels 159
Ampolla, l' 1, 33
Amposta 1, 17, 33, 87, 131
Amsterdam 6
Ancosa, serra d' 32, 105
Andalusia 96
Andalusia 71
Andorra 8, 9, 58, 72, 127, 175
Anglaterra 123
Anglès 118
Anoia, l' 3, 5, 17, 20, 36, 39, 70, 73, 105, 119, 121, 124, 128, 150, 174
Anoia, riu 3, 121
AP-2, autopista 19, 119, 143,
AP-7, autopista 17, 20, 23, 43, 97, 119, 151, 163
Aragó 13, 16, 35, 58, 156, 173, 175
Aragó i Catalunya, canal d' 200
Aransa 117
Aranyó l', 145
Arbas 175
Arbeca 149
Arboç, l' 34, 105, 116
Arbolí 111
Arbúcies 27
Ardenya, massís de l' 170
Areny de Noguera 13
Arenys de Lledó 16
Arenys de Mar 30, 153, 176
Arenys de Munt 176
Arenys, riera d' 176
Argelaguer 29, 118
Argençola 39
Argentona 30, 157
Argimon 79
Ariège, l' 72
Àrreu, vall d' 56, 199
Arsèguel 104
Artés 27, 124
Artesa de Segre 129
Artigas, barri d' 191
Ascó 41
Astor, l' 3
Avià 123
Avinyó124
Avinyonet del Penedès 4, 119

B

B-20, carretera 30, 181
Badal, barri de 103
Badalona 4, 89, 91, 92, 93, 101, 131, 174, 177, 183, 191
Badalona, port esportiu de 153
Badia del Vallès 5

* Les entrades d'aquest índex fan referència al número de l'article i no al de la pàgina.

Bagà 21, 128
Bagergue 56
Bages 20, 21, 27, 39, 47, 115, 116, 123, 124, 128, 174
Bages, pla de 121, 128
Bagnères-de-Bigorre 175
Bagnères-de-Luchon 175
Baix Camp, el 10, 36, 40, 41, 47, 76, 111, 162, 163, 178, 199
Baix Ebre, el 16, 24, 26, 33, 36, 76, 87, 151, 160, 172, 195, 199
Baix Empordà, el 45, 51, 77, 112, 115, 120, 164, 170
Baix Llobregat, el 4, 17, 18, 51, 55, 65, 66, 69, 70, 84, 93, 106, 138, 150, 177, 178, 197
Baix Maestrat, el 16
Baix Maresme, el 153
Baix Penedès, el 17, 34, 73, 105, 114, 119, 128
Baix Segre 78
Baix Ter 112, 120
Baixa Ribagorça 173
Baixàs 79
Balaguer 9, 31, 61, 72, 129
Balears, illes 199
Ballobar 35, 78
Balsareny 123, 124, 128
Banyeres del Penedès 34, 105, 116
Banyeres i Albinyana 17
Banyoles 11, 47, 74, 166, 174
Banyoles, estany de 166
Baqueira-Beret 117, 199
Barajas, aeroport de 6, 8
Barberà del Vallès 5, 73
Barcelona 1, 6, 7, 10, 11, 17, 21, 22, 30, 39, 44, 46, 47, 51, 54, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 74, 75, 79, 81, 88, 91, 92, 93, 96, 98, 100, 102, 103, 106, 115, 116, 121, 123, 124, 125, 129, 131, 133, 137, 140, 143, 144, 152, 154, 157, 159, 161, 162, 167, 174, 175, 177, 178, 179, 180, 182, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 192, 193, 195, 196, 197, 198
Barcelona, aeroport de 6, 55, 69, 199
Barcelona, àrea metropolitana de 75, 104, 126, 150
Barcelona, port de 55, 74, 100, 152, 154, 155
Barcelona, regió metropolitana de 73, 104, 128, 146
Barcelonès Nord, 93
Barcelonès, el, 22, 60, 84, 89, 101, 123, 183
Barceloneta, barri de la 164
Barceloneta, platja de la 152
Barenys, barranc de 135
Baró de Viver, barri del 103
Barradós 117
Barricona, la 167
Barruera 110
Bàscara 14
Bassibé 56
Batea 16, 35, 37
Baûrsos 58
Begues 4, 6
Begur 57
Belgica 123
Belianes 25, 149, 199
Bellaguarda 40
Bellaterra, barri de 196
Bellcaire, estany de 112
Bell-lloc 170
Bellmunt 25, 145
Bellpuig 129, 199
Bellvei 105
Bellvitge, barri de 91
Benelux 47
Benifallet 16
Beret 56
Beret, massís de 117
Berga 21, 123, 128
Bergueda, el 21, 46, 114, 123, 124, 128
Besalú 29, 74, 118
Bescanó 79, 140
Beseit, ports de 26
Besiers 61
Besòs 182
Besòs, barri del 75
Besòs, campus universitari del 182, 192
Besòs, riu 51, 91, 92, 109, 114, 177, 181, 183
Betzuca, torrent de la 132
Beuda 29, 118
Biosca 145
Bisbal d'Empordà, la 23, 120
Bisbal de Falset, la 40
Bisbal del Penedès, la 18, 105
Bisbal, riera de la 134
Blanes 14, 51, 53
Boada 112
Bogatell, platja del 152
Boi 110
Boi-Taüll 117
Bon Pastor, barri del 91
Bonaigua, carretera de la 56, 199
Bonastre 105
Bonavista, barri de 97, 171
Bordeta, barri de la 66, 94, 179
Borges Blanques, les 15, 61, 75, 129
Borges del Camp, les 162
Born, barri del 103
Borrassà 68
Bracons, coll de 28, 45
Bracons, túnel de 28, 74, 118
Brucs, els 74
Brunyola 79
Brusel·les 6, 7
Buda, illa de 33
Budapest 6
Budellera, la 171
Bugantó, riera de 23
Burgalays 175
BV-4511, carretera 124
BV-4512, carretera 124
BV-5171, carretera 30
BV-6001, carretera 30

C

C-13, carretera 19
C-14, carretera 63
C-15, autovia 20, 73, 121
C-16, autopista 124
C-245, carretera 137
C-25, carretera 74
C-25, carretera 124
C-260, carretera 158
C-31, carretera 20, 23, 92, 133, 185
C-32, autopista 20, 30, 50, 106, 133, 137
C-37, carretera 20, 28, 121
C-45, carretera 78
C-55, carretera 124
C-59, variant de la 165
C-60, autopista 30
C-63, carretera 28
C-65, carretera 23
C-66, carretera 23, 29, 164,
Ca l'Anton, barri de 158
Ca n'Oriac, barri de 70
Cabacés 40
Cabanelles 29, 77
Cabanyes, les 105
Cabrera d'Igualada 105
Cabrera de Mar 153
Cabrianes 124
Cabrils 30
Caçagats, turó del 138
Cadaqués 77, 194
Cadí, serra del 175
Cadí, túnel del 21, 114
Cadiretes, massís de 170
Càdis 62
Cal·lípolis 155
Calaf 5, 39, 115
Calafell 105, 134
Calaf-Sant Pere Sallavinera, aeròdrom de 128
Calamot, turó del 138
Calders 128
Caldes de Malavella 14, 47, 79
Caldes de Montbui 165
Caldes, riera de 165
Calella 30, 164
Califòrnia, urbanització 20
Calldetenes 27
Callús 124, 128
Calonge de Segarra 3, 39
Calvari, variant del 167
Cambrils 178
Cambrils 12, 47, 63, 71, 87, 114, 174
Camp Clar, barri de 97, 171, 174
Camp de l'Arpa 93
Camp de la Bota, el 152
Camp de l'Arpa, barri del 103
Camp de Tarragona 12, 31, 47, 76, 84, 128, 147, 148, 162, 195

Camparra, la 67
Campllong 47
Camposines 151
Campredó 172
Camprodon, vall de 167
Can Duran, riera de 165
Can Guilera, serra de 168
Can Joan, masia de 4
Can Mata, abocador de 150
Can Peguera, barri de 103
Can Reixac, urbanització 170
Can Roca, barri de 70
Can Tunis, barri de 66
Can Zam, barri de 91, 181
Canal d'Aragó i Catalunya 156
Canal Vell, la llacuna de 160
Canàries 7, 198
Canet de Mar 153
Canós, el 149
Canovelles 144, 161
Cantàbria 198
Cantallops 38
Cantó, túnel de 127
Canya, la 28
Canyars, riera de 138
Canyelles, barri de 20, 73, 91
Canyet, cala de 170
Cap de Creus 109, 194
Capalonts 111
Caparrella, la 19
Capellades 105, 121, 128
Capmany 38, 77
Cardedeu 144
Cardener, riu 126
Cardó, serra de 199
Cardó-Boix, serralada 172
Cardona 124, 128
Cardosa, la 159
Carme 121, 128
Carme, riera de 121
Carmel, barri del 70, 81, 91, 98
Cartellà 45
Casablanca 6, 155
Caselles 167
Caseres 37
Casp 16
Cassà de la Selva 23
Casserres 21, 123
Castella i Lleó 16
Castella la Manxa 199
Castelladral, barri de 167
Castellar del Vallès 70
Castellbell i el Vilar 124
Castellbisbal 61, 66, 74, 154
Castellbò,8
Castelldefels 4, 6, 69, 116, 138
Castelldefels, autovia de 6, 55
Castellet i la Gornal 119
Castellet i la Gornal 17
Castellfollit de la Roca 118
Castellfollit de Riubregós 3
Castellfollit del Boix 20, 39, 124
Castelligalí 124
Castellnou de Bages 124, 128
Castellnou d'Oluges 159
Castelló d'Empúries 158
Castelló de la Plana 16, 26, 71
Castelló Nou, barri de 158
Castelloli 3, 105, 121
Castell-Platja d'Aro 170
Castellserà 2
Castellví de la Marca 105, 119
Catalana, barri de la 182
Catalunya Nord 58, 79
Cava, la 160
Cavalls, serra de 16
Cellers 72
Celrà 23
Centcelles 15
Centelles 128
Central, depressió 200
Cercs, central tèrmica de 3
Cerdanya, la 21, 60, 114, 115, 117, 167
Cerdanyola 147
Cerdanyola del Vallès 4, 22, 69, 196, 197
Cervera 27, 61, 74, 129, 159, 174
Cervià de Ter 79
Cinca, riu 35, 78
Cistella 77
Ciutadella, la 177
Ciutat Vella, districte de 75, 100, 193
Civit 145
Clamor d'Almacelles 156
Clarà Mar 141
Clarà, riera de 21
Closa del Llop, la 120
Clot, barri del 66, 75, 93, 103
Clota, barri de la 103
Codina, túnel de la 28
Colera 29, 38
Coll, barri del 98
Collbàs, serra de 121
Colldejou, serra de 163
Colls i Miralpeix 54
Collserola, serra de 70, 98, 108, 109, 132, 130, 143, 197, 199
Colònia Llaudet, la 167
Comabella 145
Coma-ruga 114
Comes, paratge de les 149
Comiols, túnel de 127
Comunitat Valenciana 26
Conca de Barberà, la 15, 36, 46, 111, 149
Concabella 145
Congost, riu 161
Conill 3
Constantí 10, 15, 61, 63, 71
Copons 3, 39
Corb, riu 149
Corbera d'Ebre 16, 37
Corbins 31
Corçà 23
Corcollada, cala de la 170
Cord, riera de 23
Còrdoba 71
Cornellà de Llobregat 65, 69, 116, 143, 154
Cornisa, vial de la 109
Cornudella del Montsant 40, 111
Corts, barri de les 75, 103, 189
Costa Brava 7, 11, 14, 23, 57, 115, 120
Costa Daurada 12, 135, 178
Crespià 77
Cretes 16
Creus, cap de 122
Creus, cim de les 163
Croscat, volcà 198
Cruïlles, Monells i Sant Sadurní de l'Heura 23
Cubelles 105
Culubret, el 188
Cunit 105

D

Daltmar, urbanització 73
Das 115
Deltebre 24, 160
Detroit 6
Diagonal Mar 50, 152, 182
Diagonal, eix 20, 124, 177
Dublin 6, 7
Duesaigües 40
Durro 117
Düsseldorf 6

E

Ebre, conca de l' 126
Ebre, delta de l' 1, 160, 199
Ebre, depressió de l' 129
Ebre, riu 1, 16, 24, 26, 33, 35, 48, 51, 78, 126, 160, 172
Ecopark 161
Eduard Aunós, colònia 186
Eixample, barri de l' 93, 103
Empordà 77, 118, 195
Empordà, aiguamolls de l' 122
Empordà, castell d' 23
Empordà, l' 76, 120
Empuriabrava, marina d' 158
Encant, mercat dels 93
Enveig 60
Era Bella 39
Era Tuca 117
Erm, barri de l' 96
Escala, l' 112, 120
Escales, pantà d' 173
Escatron 35
Escorxador, l' 165
Eslovènia 175
Esparreguera 150
Espelt, l' 121
Espluga Calba, l' 149
Espluga de Francolí, l' 111

Esplugues de Llobregat 143, 189
Espolla 38
Espot 58, 117
Estartit, l' 112
Estats Units 8, 57, 195
Esterri d'Àneu 72
Extremadura 96

F

Fabert, riera de 126
Fabra i Coats, fabrica 190
Faió 35, 78
Falset 16, 40
Fangar, punta del 160
Far d'Empordà, el 116
Fares 29
Farners, castell de 79
Faro 7
Fatarella, la 16, 37, 151
Febró 111
Ferreries 172
Figuera de Falset, la 40
Figuera, la 40
Figuera, serra de la 40
Figueres 7, 11, 29, 43, 66, 68, 74, 116, 118, 120, 158, 188
Filià 117
Finestrelles 143
Flaçà 23
Flix 1, 35, 48, 87, 184
Flix, embassament de 126
Flix, meandre de 48
Flix, pantà de 48
Florència 198
Floresta, barri de la 171, 130
Fluvià, riu 74, 79, 118, 126, 158
Fondo, barri de 101
Fonolleres 15
Fonollosa 115, 124, 128
Font de la Pólvora, barri de la 169
Font del Pont, torrent de la 132
Fontanals de Cerdanya 115
Font-rubí 105, 119
Fontsanta, la 51
Forallac 23
Fornells de la Selva 11, 14, 23, 30
Fort Pienc, barri del 93
Fraga 61
França 9, 12, 13, 22, 47, 62, 64, 65, 66, 74, 79, 123, 155, 175
França, estació de 6, 66
Francolí, conca del 126
Francolí, riu 15, 171, 184, 199
Franja de Ponent 35
Frankfurt 7
Franqueses del Vallès, les 144, 161
Frare, coll del 29
Freginals 26
Freixe, el 162
Freser, el 167
Fresneda 16
Fuerteventura 7

G

Gaià, embassament del 1
Gaià, riu 113, 124, 126, 139
Galera, la 26, 87
Galligans, riera de 188
Galliners, serra de 132
Gandesa 16, 33, 37
Gardeny, turó de 107
Garraf, abocador del 3, 150
Garraf, el 4, 6, 17, 20, 34, 54, 73, 105, 119, 128, 131, 161, 174
Garraf, massís del 4, 54, 138
Garrigàs 68, 120
Garrigoles 77, 120
Garriguella 38, 122
Garriguella, riera de 122
Garrigues, les 25, 36, 40, 111, 129, 149
Garrotxa, la 28, 45, 74, 118, 128
Garrotxa, zona volcànica de la 198
Garxal, el 160
Gavà 4, 6, 65, 75, 138
Gavarres, massís de les 23, 47, 67, 164, 170, 199
Gegant, avenc del 54
Gelida 73, 105, 119
Gibert, torrent d'en 141
GIO-662, carretera 170
Girona 7, 10, 11, 14, 23, 27, 30, 42, 43, 45, 47, 61, 67, 74, 115, 116, 118, 140, 158, 164, 169, 170, 174, 195, 196, 198
Girona, àrea urbana de 67
Girona, comarques de 31, 67, 75, 146
Girona-Costa Brava, aeroport de 6, 74
Gironella 21, 123
Gironès, el 7, 11, 27, 45, 47, 67, 79, 169
Glasgow 10
Glòries, plaça de les 93
Godall, serra de 26
Golf Costa Brava, urbanització 170
Gorg, barri del 91, 177, 191
Göteborg 10
Governador, barri del 75
Gràcia, barri de 75, 98
Gràcia, passeig de 6
Gràcia, turó de 50
Gran Bretanya 7, 8
Gran Via de les Corts Catalanes 93, 133, 177, 185
Granada, la 64, 73, 105, 119
Granadella, la 40
Granja d'Escarp,la 78
Granollers 18
Granollers 51, 73, 144, 157, 161, 174
Granyena de Segarra 145
Guàrdia Pilosa, la 3
Güell, riu 67
Guilleries, les 27, 67
Guissona 129
Guixaró 21
Gurb 27

H

Heathrow 6
Holanda 8, 10
Horta de Sant Joan 16, 37, 87
Horta, barri d' 19, 75, 91, 109, 197
Horta-Guinardó, districte d' 75, 98
Hospitalet de l'Infant, l' 11, 71, 76
Hospitalet de Llobregat, l' 61, 66, 69, 75, 91, 133, 143, 174, 177, 185, 186, 189
Hostafrancs, barri d' 145, 179
Hostal del Fum, parc de l' 165
Hostalets de Llers 43
Hostalets de Pierola 3, 4, 150
Hostoles, vall d' 118

I

Icomar, barri d' 171
Igualada 3, 20, 74, 105, 114, 115, 121, 128, 139, 174
Iluro 147
Isona 115, 127
Israel 8
Itàlia 7, 47, 155, 198

J

Jesús i Maria 160
Joan, vall d'en 4
Joanet 27
Joanetes 28
Jonquera, la 11, 12, 14, 38, 68, 79
Jorba 121
Jordà, riera d'en 30
Juià 79
Juneda 15

L

Les fonts del riu Anoia, torrent de 3
Lilla, túnel de 63
Litoral, serralada 4, 11, 12, 109, 157, 161, 176
LL-11, carretera 19
LL-2, carretera 19
Llaberia, serra de 163
Llaberola 145
Llacuna, la 105
Lladó, torrent de 21
Llafranc 164
Llagosta, la 116
Llagostera 23, 27, 47
Llambilles 23
Llançà 116
Llastres, riu de 163
Llavorsí 9
Lledó 16
Lleida, barri de 89
Lleida 2, 8, 9, 13, 15, 17, 19, 47, 56, 58, 61, 62, 63, 74, 75, 78, 90, 94, 104, 107, 116, 129, 144, 149, 156, 159, 173, 174, 200

Lleida, plana de 2, 25, 27
Llémena, vall del 45
Llers 43, 68, 77
Llès 117
Llessui 58
Llevant, platja de 152
Lliçà d'Amunt 161
Lliçà d'Avall 161
Llierca, pla del 118
Llinars del Vallès 144
Lloar, el 40
Llobregat, colònies del 124
Llobregat, delta del 6, 55, 131, 138, 199
Llobregat, eix del 21, 124
Llobregat, riu 44, 51, 55, 65, 106, 123, 126, 133, 154, 185
Llofriu 23, 164
Llorenç del Penedès 105
Llorens 149
Lloret de Mar 14, 53
Lloses, les 167
Londres 7

M

Maçanet de Cabrenys 79
Maçanet de la Selva 11, 12, 14, 23, 47, 69, 195
Madrid 6, 10, 14, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 71, 88, 110, 114, 125, 152, 162, 175, 188, 199
Madrigueres, platja de les 131, 134
Maella 16
Magre, turó del 39
Maià de Montcal 118
Maldà 25, 37, 149
Maldanell, riu 149
Malgrat de Mar 50, 153, 159
Malgrat, platja de 153
Mallorca 6, 10
Manchester 6
Manlleu 28, 74, 96, 128
Manol, riu 68
Manresa 20, 22, 27, 47, 74, 75, 104, 114, 115, 121, 123, 124, 128, 159
Mar Bella, platja de la 152
Marçà 87
Mare de Déu de les Ares, refugi de la 56
Maresme, el 14, 30, 50, 51, 84, 92, 93, 114, 115, 147, 155, 157, 161, 176, 182
Marganell 124
Marina, barri de la 186, 187
Marina, serra de 67
Mariola, barri de la 94
Marrakech 7
Marroc 7, 155
Martis, pla de 115
Martorell 55, 61, 65, 69, 73, 74, 114, 154, 174
Mas de Solsona, barri de 159
Mas Duran, barri de 5
Mas Nou, barri de 158
Mas Oriol, rec de 122
Mas Trempat, urbanització 170
Masella 117
Maset, el 160
Masnou, el 152, 161
Masnou, platja del 153
Masnou, port del 153
Masquefa 105, 128, 150
Massalcoreig 78
Massanes 67
Massoteres 145
Mata 166
Matania, plana de 32
Mataró 20, 30, 69, 73, 114, 116, 147, 157, 177
Mataró, port de 153
Matarranya, la 16
Mèder, riu 142
Medes, illes 112
Medinyà 11, 14, 23, 169
Mediona 119
Mediterrània, mar 12, 105, 154, 163, 176
Mequinensa 78
Mercabarna 55, 186
Meridiana, avinguda 177, 190
Miami Platja 163
Miànigues 166
Mieres 118
Milà 6, 7
Milany, serra de 28
Millera, la 131
Mina, barri de la 97, 177, 182
Mina, rambla de la 177
Miracle, platja del 155
Miramar 125
Miranda de Ebro 16
Moià 128
Moianès 124
Molar, el 40
Molina 117
Molins de Rei 65, 197
Mollerussa 61, 74, 129
Mollet del Vallès 61, 73, 114, 144, 165
Mollò 126, 151
Monistrol de Montserrat 124
Monja, serra de la 121
Montagut 29, 67
Montagut, castell de 169
Montagut, serra de 32, 139
Montbaig, el 137
Montbarbat, urbanització de 14
Montblanc 15, 63, 111, 116
Montcada i Reixac 4, 60, 61, 66, 75, 150, 197
Montcortès de Segarra 145
Montfalcó Murallat 145
Montferrer 8
Montgat 30, 89, 114
Montgat, platja de 153
Montgri, massís del 112
Montgròs, túnel de 20
Montgròs, turó de 20
Montigalà, barri de 89
Montigalà, parc de 89
Montjuïc 125, 186
Montmaneu 39, 105
Montmell, el 105
Montmeló 51, 73, 144, 161
Montmeneu 78
Montnegre 11
Montoliu de Lleida 19, 25
Montornès de Segarra 145
Montornès del Vallès 144, 161
Montpalau, pedrera de 50
Montpeller 61, 67, 68, 188
Mont-ras 23, 164
Montrebei, congost de 173
Mont-roig del Camp 12, 71, 87, 145, 163
Montsant, serra de 31, 40
Montsec d'Ares, serra del 173
Montsec de l'Estall, serra del 173
Montsec, serra del 173
Montseny 11, 161
Montserrat 150
Montsià 16, 26, 33, 195
Montsià, serra del 26, 199
Móra d'Ebre 16, 87
Móra la Nova 87, 151
Mora, barri de la 12, 191
Morell, el 15
Morella 16
Morera del Montsant, la 40
Moro, coll del 37
Moror 117
Moscou 6
Muga, riu 68, 158
Mugueta, riera de la 158
Müller 145
Munic 6
Muntanyans, els 141
Múrcia 71
Mussara, serra de la 162

N

N-152, carretera 29
N-230, carretera 19, 200
N-235, carretera 151
N-260, carretera 28, 29, 74
N-340, carretera 17, 20, 119, 171
N-640, carretera 97
Naut Aran 56
Navarcles 124
Navarra 175, 199
Navàs 21, 123, 124
Navata 77
Nen Perdut, urbanització 160
N-II, carretera 30, 50, 121, 169
Nimes 61
Noguera Ribagorçana, riu 31, 173
Noguera, la 25, 72, 129, 173
Nova Icària, platja de la 152
Nova Mar Bella, platja de la 152
Nova York 182

O

Ocata, platja d' 153
Òdena 39, 115, 121
Òdena, aeroport d' 128
Òdena, conca d' 121, 124
Olèrdola 61, 105, 119
Olesa de Bonesvalls 4, 105, 119
Olesa de Montserrat 18
Oliola 25
Olivella 4, 105
Oliveretes 137
Olot 28, 29, 45, 74, 99, 118, 167
Oluges, les 27, 145
Olvan 123
Omells de Na Gaia, els 149
Onyar, riu 140
Ordina, plana d' 167
Ordis 115
Orpí 121
Ortoll, l' 131
Osca 8, 13, 15, 35, 78, 173
Osona 27, 28, 60, 74, 96, 115, 124, 128, 142

P

Pacs del Penedès 105, 119
País Basc 199
País Valencià 16, 71, 198
Paisanes, barranc de 71
Palafolls 14, 30, 114
Palafolls, riera de 30
Palafrugell 23, 120, 164
Palamós 23, 120
Palau 147
Palau de Santa Eulàlia 77
Palau Robert 198
Palau-Mas Fumats 122
Palau-Saverdera 122
Palau-Solità i Plegamans 144, 165
Pallargues, les 25, 145
Pallars Jussà, el 72, 110, 117, 127, 173
Pallars Sobirà, el 9, 56, 58, 72, 110, 117, 175
Pallejà 197
Pallerols 145
Palma d'Ebre, la 40
Palol de Revardit 79
Palou, pla de 167
Palouet 145
Pals 57, 112, 194
Pàndols, serra de 16, 154
Papiol, el 65
Parc Riu Clar, barri del 171
Parets del Vallès 73, 144, 161
Paris 6, 10, 21, 61, 68, 175
Parròs 56
Pasteral, embassament del 120
Patamolls de Montoliu 19
Pau 122
Pau, barri de la 89, 101, 182
Pau, serra de 122
Pavia 145
Pedra Tosca, parc de la 198
Pedreres, les 166
Pedret i Marzà 122
Pedret, barri de 67
Pedret, riera de 122
Pelagalls 145
Penardell 122
Penedès, el 17, 73, 104, 105
Penelles 2
Pera, la 23
Perafort 61, 63, 71, 171
Perpinyà 61, 66, 68, 79
Pertús, coll del 11
Pertús, el 11, 68
Pibitller, veinat del 14
Picamoixons 15, 178
Piera 3, 105, 128, 150
Pimpi, l'horta de 172
Pineda de Mar 30, 50
Pineda de Vila-seca, la 148
Pineda, la 165
Pineda, platja de la 155
Pinell de Brai 16
Pinya de Rosa 53
Pinyana, canal de 200
Pirineus, els 8, 38, 58, 72, 79, 175, 199
Piular, el 131
Pla de l'Estany, el 45, 166
Pla de l'Ós, platja del 47, 67, 115, 153, 166
Pla de Rocacorba 139
Pla del Sud, polígon 158
Pla d'Urgell, el 25, 46, 129
Planes d'Hostoles, les 118
Platja d'Aro 23
Pobla de Claramunt, la 3, 121
Pobla de Segur, la 9, 72
Poble Sec, barri del 75, 125
Poblenou, barri del 75, 93, 103, 177, 180, 192
Poblet, monestir de 31, 46, 111
Polvori, barri del 75, 103
Ponderosa, la 32
Ponent, terres de 94, 129, 146
Pont de Molins 68
Pont de Montanyana 13, 173
Pont de Suert, el 13, 29
Pont de Vilomara i Rocafort, el 124
Pont major, barri del 67
Pontons 32, 105, 119
Pontós 61, 68
Ponts 25, 129
Porgarony, túnel de 74
Porqueres 166
Port Ainé 58, 117
Port Aventura 148
Port del Comte 117
Portalet, barri del 159
Portbou 29, 38
Porto 7
Ports de Beseit, serralada 16, 24, 172, 199
Portugal 7
Portús, el 61
Pou de la Figuera 193
Pradell de la Teixeta 40
Prades 111
Prades, serra de 162
Prat de Llobregat, el 6, 51, 55, 61, 65, 69, 75, 91, 106, 126, 133, 185
Prat de Moià 115
Prats de Rei 3, 39
Preixana 199
Preixens 2
Prelitoral, serralada 11, 32, 129, 139, 161
Premià de Dalt 30
Premià de Mar 30, 153
Prenyanosa, la 159
Prepirinenca, serralada 129, 173, 199
Preses, les 28, 118
Priorat, el 31, 36, 37, 40, 87, 111
Progrés, barri del 191
Prosperitat, barri de la 75
Puig de les Basses, paratge del 43
Puig Surts, urbanització de 166
Puigcerdà 29, 60, 72
Puigdàlber 20, 73, 105, 119
Puigfred, barri del 89
Puiggrau 68, 188
Puigmal, barri del 158
Puig-Reig 21, 123
Puigsacalm, serra de 28
Puigventós 23
Puigverd d'Agramunt 149
Puigverd de Lleida 62
Pujalt 3, 39

Q

Quart 23
Querol 139

R

Rabassada vall de la, 171
Racó de la Pubilla, abocador del 48
Ràfales 16
Rajadell 27, 39, 124
Rajadell, riera de 128
Rasa, riera de la 67, 169
Rasquera 87
Ratera 145
Raval, barri del 75
Raval-Safareig, barri del 101
Real, camí 165
Remei, barri del 191
Remolins 172
Rengle, el 147
Reus 1, 7, 10, 12, 16, 31, 47, 63, 71, 87, 115, 131, 144, 162, 171, 178
Reus, aeroport de 6, 71, 151
Revell, coll de 27
Riad 6
Rialb, embassament de 25
Rialp 58

Riba, la 63
Riba-roja d'Ebre 37, 78
Ribera d'Ebre, la 35, 40, 41, 48, 87, 195
Ribera d'Urgellet 8
Ribera, barri de la 103
Ribes de Freser 29
Ribes, riera de 54
Ribes, serra de 18
Ribes, vall de 29, 167
Ridaura, riu 170
Ripoll 29, 60, 118, 167
Ripoll, riu 70
Ripollès, el 29, 60, 126, 128, 167
Ripollet 22
Ritort, riu 126
Riu Clar, barri de 171
Riudarenes 67, 79
Riudaura 118
Riudaura, riera de 28
Riudecanyes, embassament de 1
Riudecanyes, riera de 71, 163
Riudellots de la Selva 11, 27, 47, 79
Riudoms 162
Riumar, urbanització 160
Riviere 125
Roca de Malvet, urbanització 170
Roca del Vallès, la 18, 66, 73, 161
Rocalonda 147
Roda de Barà 61, 63
Rodes, serra de 122
Romanyà de la Selva 170
Roni 58
Roquetes 54, 87, 115
Rosamar, urbanització 170
Roselló 13
Roses 38, 120, 122
Rosselló 79, 200
Rubí 22, 75, 114, 144, 168, 174, 196
Rubió 39
Rubió, serra de 39, 121
Ruda, vall de 56
Rupià 120
Rus 117

S

Sabadell 5, 7, 10, 22, 70, 73, 75, 115, 144, 165, 196
Sabata, coll de 32
Saburella, serra de 139
Sadurní, torrent de 167
Sagrada Família, barri de la 66, 93
Sagrada Família, església de la 66
Sagrera, barri de la 66, 91, 165, 186, 190
Saint Girons 9, 72
Salelles 27, 128
Sales de Llierca 118
Sallavinera 115
Sallent 21, 47, 124, 128
Salou 1, 11, 12, 63, 114, 135, 148, 178
Salou, cap de 135
Salt 11, 47, 67, 140
Salut, barri de la 101
Sanaüja 25
Sant Adrià de Besòs 4, 89, 92, 93, 97, 150, 177, 182, 183
Sant Amanç 27
Sant Andreu de Llavaneres 139
Sant Andreu, barri de 66, 91, 186, 190
Sant Andreu, districte de 75, 187
Sant Aniol de Finestres 118
Sant Antoni de Lleflà, barri de 89, 101
Sant Antoni, barri de 91
Sant Antoni, muntanya de 167
Sant Bartomeu, muntanya de 167
Sant Boi de Llobregat 61, 65, 91, 106, 138, 185, 137
Sant Briu 120
Sant Carles de la Ràpita 24, 33, 87, 199
Sant Celoni 18
Sant Climent de Llobregat 137
Sant Climent Sescebes 38, 77
Sant Climent, riera de 106, 137
Sant Cosme, barri de 75
Sant Cugat de Sesgarrigues 119
Sant Cugat del Vallès 104, 130, 196, 197
Sant Daniel, urbanització de 14
Sant Daniel, vall de 11, 14
Sant Dionís, barri de 140
Sant Esteve de la Sarga 173
Sant Esteve d'en Bas 28
Sant Esteve Sesrovires 65
Sant Feliu de Buixalleu 67
Sant Feliu de Guíxols 170
Sant Feliu de Llobregat 65, 144, 174
Sant Feliu de Pallerols 118
Sant Ferran, castell de 43
Sant Ferriol 118
Sant Francesc, barri de 159
Sant Fruitós de Bages 124
Sant Gervasi, barri de 103
Sant Gregori 11
Sant Guim de Freixenet 39
Sant Guim de la Plana 145
Sant Jaume d'Enveja 33
Sant Jaume de Llierca 118
Sant Jaume dels Domenys 34, 105
Sant Jaume d'Enveja 24
Sant Jeroni de Muntra, camí de 89
Sant Joan de l'Erm 117
Sant Joan de les Abadesses 167
Sant Joan de Lleflà, barri de 89
Sant Joan de Vilatorrada 115, 124
Sant Joan Despí 51, 55, 65, 143
Sant Joan les Fonts 118
Sant Julià de Ramis 11, 23, 61, 67, 68, 79, 169
Sant Just Desvern 143
Sant Just, vall de 109
Sant Llorenç d'Hortons 119
Sant Llorenç del Munt i l'Obac, serra de 132
Sant Martí de Maldà 149
Sant Martí de Riucorb 25
Sant Martí de Tous 105, 128
Sant Martí Sarroca 32, 105
Sant Martí Sesgueioles 3
Sant Martí, districte de 66, 92, 93, 176, 177, 187, 190
Sant Mateu de Bages 124
Sant Maure, barri de 128
Sant Maurici, estany de 58
Sant Medir, túnel de 197
Sant Miquel d'Aro, urbanització 170
Sant Mori de Lleflà, barri de 89
Sant Muç, valls de 168
Sant Narcís, barri de 42, 67
Sant Nazari, riera de 122
Sant Pere de Ribes 4, 20, 54, 73
Sant Pere de Riudebitlles 119
Sant Pere Màrtir, muntanya de 143
Sant Pere Sallavinera 3
Sant Pere, barri de 103, 167, 193
Sant Pol de Mar 153
Sant Privat d'en Bas 45
Sant Quintí de Mediona 105, 119
Sant Quintí, plana de 167
Sant Quirze del Vallès 5, 22, 132, 196
Sant Ramon, ermita de 137
Sant Ramon, muntanya de 137
Sant Roc, barri de 75, 191
Sant Roc, font de 165
Sant Sadurní d'Anoia 73, 105, 119
Sant Sadurní d'Osormort 27, 128
Sant Salvador de Guardiola 20, 27, 124
Sant Sebastià, platja de 152
Sant Vicenç de Calders 69, 178
Sant Vicenç de Castellet 124
Sant Vicent, l'horta de 172
Sant, font del 167
Sant, torrent del 167
Santa Bàrbara 24
Santa Caterina, barri de 103, 193
Santa Clotilde 53
Santa Coloma de Farners 27, 74, 79, 118
Santa Coloma de Gramenet 75, 89, 91, 174, 181, 183
Santa Coloma, riera de 79, 199
Santa Cristina d'Aro 170
Santa Cristina, ermita de 53
Santa Eugènia de Ter 140
Santa Eugènia, hortes de 140
Santa Fe 145
Santa Fe del Penedès 105, 119
Santa Llogaia d'Àlguema 79
Santa Magdalena 165
Santa Magdalena, serra de 28
Santa Margarida de Montbui 121, 174
Santa Margarida i els Monjos 20, 64, 119
Santa Maria d'Oló 124
Santa Maria de Miralles 3
Santa Maria de Palausolità 165
Santa Pau 118
Santa Perpètua de la Mogoda 73, 144, 174

Santa Rosa, barri de 101
Santa Susanna 30, 50
Santpedor 124
Sants, barri de 62, 66, 75, 103, 125
Sants, estació de 6, 65, 66
Sants-Montjuïc, districte de 75, 179, 186
Saragossa 19, 35, 61, 67, 68, 71, 78, 162, 188
Sarrià de Ter 11, 47, 67
Sarrià, torrent de 67
Sarrià-Sant Gervasi, districte de 75
Sástago 16
Sau, embassament de 51
Saus 79
Secuita, la 63, 71
Segarra, la 3, 15, 25, 27, 39, 129, 145, 159
Segarra-Garrigues, canal 25, 199, 200
Segre, aiguabarreig del 35
Segre, riu 19, 31, 78, 94
Segrià, el 9, 25, 47, 61, 72, 129, 156, 200
Selva del Camp, la 178
Selva Marítima 14, 50
Selva, la 7, 11, 18, 27, 30, 47, 67, 79, 115
Selva, plana de la 67
Sénia, riu 199
Sentmenat 79
Sentmenat, camí de 165
Sentmenat, riera de 165
Sèquia de Manresa 123
Sèquia Major 148, 155
Serós 25, 78
Serra d'en Mena, barri de la 101
Serra, camí de la 165
Serrallo, el 184
Seu d'Urgell, la 8, 72, 114, 115, 127
Seu Vella, turó de la 94
Seva 128
Sevilla 62, 178
Shangai 6
Sils 14, 18, 67
Sils, estanys de 67, 68, 199
Sió, plans de 25, 145
Sisteró 145
Sitges 4, 54, 105
Siurana 77, 111, 162,
Sobirans, riera de 176
Solà d'Espot, el 58
Solanes, puig de les 32
Solius, vall de 170
Solsona 75, 128
Solsonès, el 39, 45, 124, 128
Somorrostro, el 152
Sopeira 13
Sort 9, 58, 72
Soses 19
Subirats 20, 73, 105, 119
Sudàfrica 8
Sudanell 19, 25
Suècia 10
Suez 51
Sunyer 25
Super Espot 58
Súria 47, 124, 128
Suro 145

T

T-340, carretera 160
Talamanca 128
Talarn 117
Talavera 145
Tallada d'Empordà, la 77, 120
Talteüll 145
Tamarit 113
Tamariu 164
Tànger 6, 155
Tarragona 1, 10, 12, 15, 16, 17, 31, 54, 61, 62, 63, 71, 75, 87, 95, 97, 113, 114, 116, 124, 131, 136, 141, 151, 162, 163, 171, 174, 184, 195
Tarragona, Camp de 1, 11, 87, 171, 178, 199
Tarragona, demarcació de 75
Tarragonès, el 10, 15, 34, 47, 135, 141, 148, 178
Tàrrega 15, 25, 74, 75, 129, 149
Tavascan 117
Tavèrnoles 128
Tec, vall del 79
Teià 30
Teixeta, coll de la 40
Teixonera, barri de la 98
Temple, l'horta de 172
Tenerife 7
Ter, conca del 126
Ter, riu 23, 51, 126, 140, 167, 169
Terme-Riutort, cap de 122
Terol 16
Terra Alta, la 16, 33, 35, 36, 37, 40, 195
Terrades 77
Terrassa 18, 22, 70, 73, 75, 144
Terres Cavades 136, 171
Terres de l'Ebre 16, 17, 37, 45, 76, 84, 126, 128, 146, 151, 195, 199
Terres de Lleida 31, 129
Terri, riu 169
Teules, les 170
Tibidabo 108
Tivissa 87, 151
Toledo 61, 62
Tolosa 8, 9, 21, 155
Tor de Querol 60
Tordera 14, 30, 50, 51
Tordera, delta del 153
Tordera, riu 14, 161
Torelló 28, 74, 128
Torn, el 118
Torre de Claramunt, la 105, 121
Torre Pinós, turó de la 161
Torre Roja, parc de 137
Torrebesses 25
Torredembarra 12, 141
Torrefarrera 200
Torreforta, barri de 171
Torrelavit 105, 119
Torrelles de Foix 119
Torrent 164
Torrent de Cinca 78
Torrent de l'Estadella, barri del 187, 190
Torre-romeu, barri de 70
Torroella de Baix 124
Torroella de Montgrí 112, 120
Tortellà 118
Tortosa 1, 16, 24, 26, 36, 87, 151, 160, 172, 173, 174, 184
Toses, collada de 60
Toses, túnel de 29
Tossa de Mar 170
Tremp 72
Tres Turons, parc dels 98
Trinitat Nova, barri de la 75, 91
Trinitat, la 51
Trinitat, nus de la 190
Tripoli 6
Tuixent-la Vansa 117
Turó de la Peira, barri del 75

U

Ullà 112
Ulldecona 26, 87
Unha 56
Unilla, clot de la 199, 200
Unilla, plans de la 25, 199, 200
Urgell, canal d' 2, 25
Urgell, l' 2, 25, 129, 149

V

Vacarisses 4
Vajol, la 79
Valdealgorfa 16
València 61, 71, 163
Valjunquera 16
Vall d'Aran, la 13, 56, 104, 110, 117, 129, 146, 173, 175
Vall d'en Bas 118
Vall d'Àger 173
Vall de Bianya 118
Vall de Manyanet 117
Vall de Montgai 173
Vall del Corb 149
Vall d'en Bas 28, 45
Vall d'Hebron, barri de la 91
Vall Fera 78
Vall Fosca 110, 117
Vall Repòs, urbanització 170
Vallbona d'Anoia 105
Vallbona de les Monges 25
Vallcarca, barri de 98
Vallcarca, pedrera de 4
Vallderoures 16
Valldoreix 130

Vallès Occidental, el 5, 18, 22, 66, 70, 73, 79, 84, 93, 114, 130, 132, 144, 165, 168, 196
Vallès Oriental, el 60, 70, 84, 144, 161, 187
Vallès, el 51, 66, 178, 197
Vallès, plana del 11
Vallirana 17
Vallmorena, polígon 30
Vallparadís, parc de 70
Vallpresona, cala 170
Valls 15, 63, 95, 139, 174, 178
Vallvidrera, funicular de 108
Vallvidrera, pantà de 109
Vallvidrera, riera de 197
Vandellòs 2, central nuclear de 41, 76
Vandellòs i Hospitalet de l'Infant 17, 41, 76, 87
Veciana 3, 39, 105
Vendrell, el 11, 12, 105, 128, 131, 134
Ventalló 77
Ventoses, les 2
Verdú 25
Verges 120
Vergós 159
Verneda Industrial, barri de la 187
Verneda, barri de la 182, 190
Viacamp 173
Vic 27, 28, 45, 60, 69, 74, 79, 104, 116, 118, 128, 142, 144
Vic, plana de 121, 124, 128
Vicfred 145
Vidreres 23, 47
Viella 13, 56
Viella, túnel de 13
Viena 6
Vilabertran 68
Vilablareix 79
Viladamat 77
Viladasens 79
Viladecans 6, 106, 137
Viladecavalls 18
Vilademuls 67, 68, 79
Viladomat 115
Viladomiu Nou 21, 123
Viladomiu Vell 123
Viladrau 128
Vilafant 68, 79, 188
Vilafranca del Penedès 17, 20, 61, 64, 69, 73, 105, 119
Vilajuiga 122
Vilalba 35, 36
Vilalba dels Arcs 37
Vilamajor 3
Vilamalla 188
Vilanova de l'Aguda 25
Vilanova del Camí 121
Vilanova del Vallès 161
Vilanova i la Geltrú 20, 54, 69, 73, 105, 114, 116, 128, 131, 174
Vilanova, barranc de 163
Vilaplana 111
Vilar, santuari del 14
Vilaseca 1, 10, 11, 12, 17, 63, 71, 148, 155, 178
Vilassar de Dalt 30
Vilassar de Mar 30, 153
Vilaür 79
Vilobí del Penedès 105, 119
Vilobí d'Onyar 7, 67, 79, 144
Vimbodí 111
Vinaixa 15
Vinaixa, viaducte de 63
Vinallop 24
Vinebre 40

X

Xerta 16, 26
Xerta, canal de 172
Xies, barranc de 24
Xuncla, riera d'en 67
Xup, altiplà del 124

Z

Zona Fòrum 182
Zona Franca, barri de la 4, 6, 91, 125, 150, 186, 187
Zuric 6

Índex d'antropònims

A

Ábalos Vázquez, Iñaki 182
Abelló i Alonso, Joan Maria 15
Abelló i Hierro, Albert 12
Acebillo i Marín, Josep Antoni 66, 192
Aguado i Masdeu, Joan 20
Aguilà i Barril, Miquel 72
Albesa i Poncet, Joan 99
Aldomà i Buixadé, Ignasi 25
Alegre i Calero, Sergi 65
Alemany i Mas, Salvador 11, 12, 114
Allen,Timothy75
Almagro i Fernández, Xavier136
Almera i Puiggros, Pere 30
Aluja i Farré, Xavier 90
Álvarez Ariza, Magdalena 6, 11, 12, 15, 16, 29, 60, 61, 62, 63, 66, 69, 71
Àlvarez Cascos, Francisco 8
Álvarez i Brugada, Isaac 196
Álvarez i Villa, Aureli 7
Álvarez Salgado, Magadalena 68
Álvaro, Ivan 161
Ametller i Rosich, Enric 20, 39
Amor i Martín, Xavier 50
Amorós i March, Oriol, 196
Andreu i Grau, Salvador 108
Andreu, Manuel 103, 177
Andreu, Ramon 196
Angelet i Cladellas, Joan 157
Antrop, Marc 198
Aparicio i Escorza, José Luis 35
Aragonès i Delgado de Torres, Lluís 114
Aragonès i Rebollar, Josep Maria 66
Aregio i Navarro, Joan 12, 178
Arets, Wiel 182
Argilés i Pujol, Antoni 2
Armangué i Ribas, Joan 43, 68, 188
Arola i Ferrer, Lluís 192
Arqué i Ferrer, Maite 153, 177, 101
Arribas i Esteve, Helena 134
Arriola i Madorell, Andreu 92
Arroyo Romero del Hombrebueno, José María 64
Arruga, Joan Manuel 5
Asensi i Gabriel, Jordi 20
Aspa i Casanova, Gervasi 160
Aubà i Fleix, Miquel 16
Ausàs i Coll, Jordi 8
Ayala i Vargas, Josep Maria 58
Aymamí i Roca, Jordi 20, 121

B

Badia i Chancho, Lluís 136
Badia, Maria Àngels 161
Badiola Gómez, Iñaki 151
Baiget i Vidal, Jordi 54
Balanzó, Arola 96
Balari i Boigues, Lluis 171
Ballesteros i Casanova, Josep Fèlix 171, 184
Balsera i Garcia, Joaquim 6
Baltasar i Albesa, Francesc 26, 48, 51, 55, 75, 77, 82, 110, 111 116, 126, 133, 141, 175, 194, 195, 199, 200
Barba i Miralpeix, Júlia 119
Barba, José Luis 64
Barbado i Mariscal, Pere 130
Barceló, Miquel 192
Bargalló i Valls, Josep 25, 104, 184
Baron i Espinar, Joan Antoni 153
Barrera i Sánchez, Carles 127
Bartolomé i Jardí, Carme 40
Batalla i Nogués, Dolors 15, 95
Batalla i Siscart, Albert 8
Batet i Canadell, Albert 95
Batlle i Durany, Enric 179
Batlle i Garriga, Jaume 153
Batlle i Grabulosa, Joan 57
Batlle i Martorell, Josep 149
Béjar Ejido, César 62
Bel i Accensi, Ferran 24
Bel i Queralt, Germà 6
Belmonte i Zamora, Ricard 119
Benahent Fernández de Córdoba, Manuel 88
Benaiges i Cervera, Robert 12, 47
Benejam i Vidal, Lluis 120
Berbel i Sánchez, Sara 174
Bermúdez Chacón, Pedro 13
Bernabé, Antoni 71
Bernardos Domínguez, Gonzalo 75
Bertran i Fontserè, Laura 53
Bertran i Muntaner, Jordi 25
Bertran i Serra, Margarita 157
Bigorra i Muntè, Tomàs 111
Blanco i Abad, Josep Antoni 20, 54
Boada i Masoliver, Joan 99, 116
Bofill Levi, Ricardo 6, 100, 154, 184
Bofill Torres, Ricardo 143
Bohigas i Guardiola, Oriol 147
Bonet i Armengol, Jordi 66
Borbó, Felip de 107
Borbó Borbó, Joan Carles de 6
Bordes i Balcells, Salvador 159
Boronat i Roure, Fèlix 184
Borrell i Bassols, Joan 194
Bosch i Aiza, Andreu 54
Botey i Gómez, Josep Maria 154
Boya i Alós, Francesc 175
Broch i Miquel, Santi 121
Bruguès i Bruguès, Jesús 121
Budó i Ricart, Joan 38
Burgasé i Rabinat, Josep Anton 12, 136, 155
Busquets i Sitjà, Joan 7

C

Cabezas i Llobet, Jordi 38, 77, 120
Cabré i Masdeu, Francesc 10
Cabré i Solé, Sebastià 12
Cabré Masdeu, Francesc 47
Caldés, Jaume 50
Caldeteny i Querol, Lluís 32

* Les entrades d'aquest índex fan referència al número de l'article i no al de la pàgina.

Calm i Puig, Miquel 28
Campillo i Gámez, Jordi 152
Campolier i Montsant, Joan 50
Camps i Torrens, Marta 19, 90, 94
Canet i Coma, Francesc 188
Canga Casga, Jesús María 182
Canga i Castaño, Jesús María 183
Canosa i Magret, Xavier 118, 169
Cantallops i Valeri, Lluís 171
Cantó i Mateu, Sergi 88
Cañas i Sala, Jordi 33
Capdevila Carcassona, Frank 175
Capdevila i Burniol, Trini 44
Capellà i Solà, Ignasi 67
Capó i Fuentes, Gerard 75
Carbonell i Santacana, Ramon 36, 37
Carbonera, Carles 33
Carner, Jordi 159
Carnes Ayats, Jordi William 77
Carod-Rovira, Josep-Lluís 6, 116
Carreño i Soriano, Albert 139
Carrera i Alpuente, Josep Maria 119, 146
Carreras i Quilis, Josep Maria 195
Carretero i Grau, Joan 104, 105
Casadesús i Barceló, Eudald 60, 120, 167
Casamitjana, Jaume 169
Casanovas i Voltà, Dolors 166
Casas i Clotet, Josep Maria 20, 39
Casas i Masjoan, Xavier 180, 187
Casassa i Font, Narcís 169
Castanyer i Viñas, Mita 88
Castellana i Aregall, Francesc 101
Castellnou i Barceló, Josep Maria 76
Castells i Oliveres, Antoni 84
Castiñeira i Pakou, Isabel 119
Catasús i Lacruz, Miquel 93
Charles, Josep 103
Chicote Estruch, Guillermo 75
Chirac, Jacques 79
Chiscano, Albert 68
Clos i Costa, Oriol 180, 187
Clos i Matheu, Joan 44, 66, 98, 103, 104, 125, 152, 180, 182, ,186, 187, 189, 192
Clotet i Ballus, Lluís 182
Coderch i Casanvoas, Jaume 38
Codina i Pujols, Jacint 104
Coello i Brufau, Joaquim 154
Colomé i Ferrer, Josep 64
Colomina i Alcazar, Josep Maria 153
Comas d'Argemir i Cendra, Dolors 135, 141
Comas i Ametller, Josep 57
Comellas i Doñate, Maria 54
Companys i Sanfeliu, Ramon 8
Conill i Vergés, Carles 4
Conte García, Fernando 6
Contreras Hernández, Francesc 5
Corbacho Chaves, Celestino 104
Coromines i Ayala, Miquel 119, 168
Cortiella i Povill, Lluís 26
Cortina i Ramos, Albert 119
Coso, Mar 17
Costa i Barniol, Serafí 21
Cowley, Michael 7
Crespo i Llobet, Xavier 53
Cruz Villalón, Josefina 67
Cuervo i Argudín, Josep 150
Cunill i Llenas, Manel 195
Curbet i Hereu, Jaume 195
Curcoll i Gallemí, Salvador 18
Cuyàs i Soler, Jordi 119

D

Descarrega i Pie, Jaume 37
Díaz i Biosca, Carles 134
Díez Bueso, Laura 75
Dombriz i Lozano, Miquel Àngel 61
Doménech i Domenèch, Josep 35
Domènech i Pérez, Vicenç 67
Drago, Adrià 19
Duran i Lleida, Josep Antoni 6
Duró i Parpal, Marta 149

E

Ehalydy, Abderrafie 90
Eisenhower, Dwight D. 57
Elena i Garcia, Joan Ignasi 105, 131
Elices Marcos, María José 136
Escarp i Gibert, Assumpta 103
Escrivá de Romaní, Carmen 179
Escrivá, José Luis 75
Espadaler i Parcerisas, Ramon 199
Estarán i Justribó, Carlos 156
Esteban i Noguera, Juli 119, 129, 146
Esteve i Robert, Marcel 64, 73, 105
Ezquiaga Domínguez José María 88

F

Fabra Part, Alberto 71
Fàbregas i Sagué, Joaquim 153
Farré i Viladrich, Joan 115
Farrés Ávila, Teresa 120
Faura i Sanmartín, Antonio 24
Feliu i Latorre, Ponç 140, 198
Fernández Álvarez, Alejandro 136
Fernández Díaz, Alberto 66
Fernández i Díaz, Pauli 68, 79
Fernández i Fernández, Florenci 68
Fernández i Grané, Aurora 182
Fernández i Ucles, Ildefons 7
Fernández, Ángel 136
Fernández, Juan 136
Ferran i Gombau, Esteve 135
Ferran i Ribera, Esteve 135
Ferrateri Lambarri, Carles 182
Ferrer i Aixalà, Amador 122
Ferrer i López, Jordi 67
Ferri i Pla, Ramon 121
Fierro i Rugall, Ramon 8
Figueras i Claret, Xavier 145
Figueres, Francesc 161
Figuerola, Pau 136
Fillat i Claver, Josep Lluís 50
Fiol i Costa, Carme 92
Flores Blas, José Ángel 13
Flores i Crespo, Manuel 29
Folch i Guillén, Ramon 125
Follia i Alsina, Jordi 20, 22, 28
Fons i Vilardell, Pere 192
Font i Montanyà, Bet 196
Forcadell i Torres, Jaume 33
Forgas i Coll, Joan 125
Forné i Molné, Marc 8
Fortet i Bru, Ramon 167
Fortiana i Costa, Carles 43
Franch i Ferrers, Miquel 74
Francisco-Busquets Palahí, Francesc 7, 29, 57, 67
Franco Bahamontes, Francisco 57
Franquet i Bernis, Josep Maria 1
Freche, Georges 61
Fuentes i Jiménez, Josep 68

G

Galí i Izard, Teresa 4
Galofré i Saumell, Jordi 155
Ganyet i Solé, Joan 40
Ganyet i Solé, Ramon 117
García Antón, José Ramón 71
García i Cañizares, Joan Carles 14
García i López, Marc 177
García i Plans, Eduard 152
García i Suárez, Carme 18
García Lores, Carmen 196
García Ramón, María Dolors 88
García Secall, Aida 95
García, Albert 102
García, Alberto 14
García, José Luis 136
García, Juanjo 7
García-Milà i Palaudàrias Salvador 145
Garganté i Llanes, María 159
Gavín i Valls, Isidre 15
Gehry, Frank O. 66, 187, 190
Gibrat i Juanola, Narcís 120
Gifra i Darné, Xavi 166
Gilabert i Torruella, Jaume 15, 58
Giner, Fernando 71
Gironès i Pasolas, Jordi 67
Gispert, Maria 161
Gonzàlez i Estèvez, Argemir 53
Gonzalez i Vilós, Itziar 96, 192
González Marín, Antonio 67
Gonzalo i Martí, Àngel 161
Gordi i Serrat, Josep 119
Grimalt i Obrador, Joan 48
Gual de Torroella, Joan 61
Guals i Porredon, Juan 100
Guayabero, Oscar 192
Guisado i Santano, Francesc 121
Guri, Antoni 95

H

Hadid, Zaha 182
Helena i Garcia, Joan Ignasi 73
Herce i Vallejo, Manuel 18
Heredia, Xavier 177
Hereu i Boher, Jordi 91, 104, 180, 189, 192
Hernández i Carreras, Manuel 50
Herranz Sáez, José Luis 110
Herrea Torres, Joan 60
Herrera i Torres, Joan 69
Herreros Guerra, Juan 182
Hervàs, Jesús 5
Herzog, Jacques 182
Hidalgo i Salgado, Ciriaco 35
Homar i Toboso, Lluis 68
Hostench i Figueras, Antoni 11
Houzi, Abdelwhab 90
Huguet i Biosca, Josep 48, 84

I

Ibarz i Guilart, Josep 156
Isern i Sitjà, Josep 20, 39
Isús i Castellarnau, Carles 58
Ito, Toyo 185
Izquierdo Torres, Pasqual 200

J

Jané i Guasch, Jordi 60
Jiménez Alés, Manuel 141
Jiménez i Xiberta, Clara 140
Jo i Munné, Josep 30
Joan i Marí, Bernat 141
Joanmiquel i Isern, Lluis 120
Joaquim Nadal i farreras, Joaquim 117
Jordà i Roura, Teresa 167
Jordà i Sala, Lluis 167
Jové i Graell, Josep Maria 149
Jover i Avellà, Gabriel 38, 53, 57, 194
Juan i Franch, Imma 160
Julian i Gonzalez, Ferran 102
Junyent i Craf, Marc 96

K

Kothari, Miloon 75

L

Lahosa i Miralles, Sisco 24
Laporta i Estruch, Joan 189
Lara Bosch, José Manuel 71, 116
Larrosa i Padró, Manel 18
Llauradó i Pàmies, Xavier 162
Llena i Cortina, Joaquim 46
Lleonart i Botia, Isabel 157
Llistosella i Vidal, Xavier 157
Llobet i Navarro, Josep 199
Llop i Torné, Josep Maria 104, 161
Llorente i Cabratosa, Xavier 79
Lloret i Quer, Lluis 68
Lloret, Jordi 136
Llort i Corbella, Joan 164, 195
Lluch i Molinari, Antoni 151
Lorenzo Galligo, Pedro 75
Ludevid i Anglada, Jordi 88, 189
Luginbuhl, Yves 198
Luque i Porrino, Ramon 33, 53, 76, 80, 110, 112

M

Macià i Guilà, Francesc 18
Macias i Arau, Pere 7, 10, 67
Majó i Roca, Andreu 176
Malvy, Martin 61
Manau i Fuster, Josep 69
Manu Chao 75
Maragall i Mira, Ernest 72
Maragall i Mira, Pasqual 6, 8, 9, 61, 68, 72, 84, 96, 104, 110, 199
Marca i Ferrús, Antoni 111
Margalef Llebaria, Joaquim 12
Marigó i Costa, Josep 14, 51
Mariné i Guardiola, Josep 78
Marquilles i Bernaus, Adrià 145
Martí Henneberg, Jordi 62
Martí i Garcia, Andreu 33
Martí i Jufresa, Carles 108, 193
Martí i Pino, David 141
Martí i Pla, Joan 63
Martínez de Pisón, Eduardo 198
Martínez I Aguilar, Eduard 160
Martínez i Alier, Joan 35
Martínez i Garcia, Manel 111
Martínez i León, Joan 69
Martínez i Mauri, Mònica 115
Martínez i Mulero, Ezequiel 115
Martínez i Sistachs, Lluis 66
Martínez Lapeña, José Antonio 182
Martínez, Joan Anton 6
Martínez, Manel 177
Mas i Bassa, Joan Carles 101
Mas i Dordal, Josep 156
Mas i Gavarró, Artur 6, 116
Mas i Margarit, Emili 151
Mas, Sara 119
Massana, Valentí 196
Mata Olmo, Rafael 88
Matas i Palou, Jaume 6
Matas, Salvador 161
Mateu i Bosch, Joaquim 7
Matò, Emili 196
Mayol i Beltran, Imma 152, 180
Mayor i Farguell, Xavier 119
Mayoral i Antigas, Josep 73
Mc Creevy, Charlie 84
Medir i Huerta, Lluis 120
Mercadé i Rogel, Ricard 182
Messegué Cunill, Josep Maria 58
Meuron, Pierre de 182
Mies van der Rohe, Ludwig 182
Milà i Solsona, Salvador 3, 8, 33, 49, 50, 51, 56, 57, 75, 79, 82, 110, 111, 126, 131, 141, 199, 200
Miquel Pérez, Lluis 47, 63
Miralles i Guash, Carme 88
Miralles i Mora,Enric 92
Miró i Ferrà, Joan 163
Mòdol i Bresolí, Carmel 19, 199
Mogas i Maresma, Pere 96
Moncasi i Salvia, Francesc 199, 200
Monés i Farré, Maria Antònia 146
Montalbo i Roigé, Jaume 40
Montaner i Martorell, Josep Maria 192
Montanuy, Jaume 173
Montanya i Mias, Enric 156
Montilla Aguilera, José 6, 63, 79, 87, 116, 189
Montserrat Miró, José Ramon 75
Moral i Reixach, Sixte 20
Moraleda i Pérez, Imma 179
Morea i Peñarando, Xavier 22
Morell i Comas, Joan 50
Moreno i Sardà, Amparo 24
Morlán Gracia, Victor 13, 17, 29, 69
Morral i Berenguer, Antoni 196
Munell i Garcia, Jordi 167
Muñoz i Calvet, Bartomeu 101, 181
Muñoz i Ramírez, Francesc 195
Muñoz, Miquel 65
Murgui i Luna, Joan Josep 158

N

Nadal i Colls, Ramon 23
Nadal i Colom, Joan Miquel 15
Nadal i Farreras, Joaquim 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 27, 29, 43, 47, 53, 60, 61, 66, 67, 69, 71, 72, 81,91, 96, 98, 101, 104, 114, 115, 116, 120, 123, 128, 131, 134, 135, 136, 141, 172, 173, 174, 178, 186, 197
Nadal i Farreras, Manel 6, 7, 14, 18, 19, 20, 22, 23, 28, 27, 30, 34, 47, 65, 67, 68, 69, 70, 114, 115, 151, 178
Nadal i Malé, Joan Miquel 1, 71, 97, 136, 171, 184
Narbona Ruiz, Cristina 26, 35, 55, 113, 126, 141, 110, 175, 194
Narváez i Pazos, Francesc 177, 182
Navarro i Acebes, Ferran 95
Navarro i Morera, Pere 70
Navarro, Jordi 179
Negre i Clos, Carles 112
Nel·lo i Colom, Oriol 95, 96, 101, 117, 120, 121, 128, 129, 133, 174
Nicolás Arocas, José Luis 137
Niell i Colom, Santi 42
Nieto, Alfredo 136
Niubó i Solà, Jaume 159
Noguè i Font, Joan 31, 88, 198
Nouvel, Jean 192
Núñez Clemente, Josep Lluis 189

O

Oliva i Pujol, Francesc 53
Oliveras i Fornells, Patrici 169
Oliveras Jorba, Elisabeth,5
Oliveres i Boadella, Arcadi 75
Ollé i Bertran, Joan 44, 75
Orns i Llohis, Joan 18
Oriol i Carneras, Oriol 154
Orriols i Sendra, Esteve 131
Orrit i Ambrosio, Víctor 117
Ortiga i Salvadó, Robert 162

P

Pablo Ponte, Albert de 158
Padilla i Reche, Antoni 6
Padrós Casañas, Teresa 165
Páez i Berga, Joan Antoni 161
Pagans i Gruartmoner, Anna 11, 42, 47, 67
Palacín i Paris, Mònica 50
Palacio i Villacampa, Gabriel A.,129
Palacio y del Valle Lersundi, Ignacia de Loyola de 71
Palau i Arnau, Josep Maria 121
Palau i Taboada, Fernando 7
Palau, Rosa 62
Palaudelmàs i Casals, Salvador 53
Palomer, Pau 119
Pàmies i Mascareñas, Montserrat 157
Panè i Sans, Francesc 90, 94
Paniagua Valle, Lola 113
Panisello, Joan Antoni 26
Páramo i Ponsati,Carles 67, 120
Parcerisa i Bundó, Josep Maria 195
Paricio i Ansuategui, Ignasi 182
Paris i Piqué, Josep 25, 199
Parralejo i Aragoneses, Juan 22
Pascual Barragan, Pascual 135
Peirató I Hernandez, Isabel 96
Pelegrí i Aixut, Josep Maria 149
Pellicer i Punyed, Carles 111
Penella, Bartomeu 149
Perben, Dominique 68
Perelada i Ramon, Joan 110
Pérez i Mir, Ramon 67
Pérez i Segura, Lluís Miquel 10
Pérez Sanz, Javier 6, 65
Pericay i Borrat, Josep 112
Perrault, Dominique 192
Pi i Noya, Daniel 178
Pichardo Delgado, Nicolás 67
Pié i Ninot, Ricard 188
Pinós i Jorba, Lluís 79
Pinsach i Guardia, Jacint 166
Pintat i Santaolària, Albert 8
Piñol i Cort, Antoni 162
Piqué i Perpinyà, Josep 200
Piqué i Solé, Josep 3
Pla i Blagé, Mercè,165
Plana i Yanes, Glòria 42
Pluma i Vilanova, Joan 67
Poblet i Tous, Josep 148
Pons Alcoy, Francisco 71
Pons i Pifarré, Manel 8
Pont i Vilalta, Roser 119
Porcioles i Colomer, Jose María de 125
Portabella i Calvete, Jordi 102, 180, 183
Portillo i Serrano, Casto 100
Postigo García, Lluís 27
Prat i Boix, Pere 74, 96
Puig i Cordón, Joan 14
Puig i Godes, Felip 70, 114
Puigcercós i Boixassa, Joan 10
Puigdomènech i Cantó, Carles 82
Pujades i Pigem, Albert 67
Pujol i Ferrusola, Oriol 84
Pujol i Pauli, Pere 75
Pujol, Miquel 161
Pulido i Cazorro, Mauricio 153
Purroy i Sisó, Elisabet 156

R

Ragàsi Prat, Ignasi 151
Ramon i Actis, Antoni 159
Ramón i Sogas, Josep 64
Rangel i Tarrés, Joan 11, 12, 30
Rañé i Blasco, Josep Maria 33, 37, 40, 41
Recasens i Alsina, Sònia 125
Recoder i Miralles, Lluís 104, 130, 196
Regull i Riba, Pere 64
Relat, Jaume 66
Relea i Ginés, Ferran 36
Remacha Fuentes, Miguel Ángel 69
Requesens i Corbella, Joan 20, 39
Ribas i Xargay, Joan 120
Riera Ben, Zotla 67
Riera i Figueras, Pilar 88
Riera i Porta, Josep 50
Rigol i Roig, Joan 66
Ríos i Martínez, Sergi de los 171
Roca i Blanch, Estanislau 163
Roca i Farnell, Joan 159
Roca i Gràcia, Eudald 63
Roca, Olga 161
Rocabert i Shelly, Carles 153
Roda i Noya, Raimon 119
Rodríguez Franco, Antonio 71
Rodríguez Oliver, Vicente 66
Rodríguez Zapatero, José Luis 5, 6, 7, 10, 41, 61, 71, 79, 87, 125
Rodulfo, Pedro 101
Rogent i Amat, Elies 109
Roig i Pujol, Ramon 35
Romero Hernandez, Teodoro 121
Ros i Domingo, Àngel 9, 90, 94, 107
Rossell i Riugau, Rosa Maria 136
Rotés i Pardo, Marta 8
Rovira i Minguella, David 111
Rovira, Josep Maria 173
Royes i Vila, Manuel 186, 192
Rueda i Palenzuela, Salvador 195
Ruiz i García, Sebastià 196
Ruiz i Gelí, Enric 182
Ruiz i Novella, Carles 137
Ruiz Olmo, Jordi 175
Rull i Andreu, Josep 11, 27, 115
Rullan i Colom, Lluís 148
Rutllant i Valls, Joaquim 53

S

Sabaté i Bel, Joaquim 123, 124, 168
Sáez i Bellobí, Xavier 19
Sagarra i Rius, Ramon 192
Sala i Martí, Pere 198
Sala, Carles 136
Salgot i de Marçay, Miquel 141
Salgueiro Carmona, José 69
Salvadó i Llorens, Joan Jaume 40
Salvadó i Tenessa, Lluís 33, 195
Sánchez i Picanyol, Jordi 161
Sancho i Serena, Francesc 33
Santiago Pérez, Luis de 67
Sardà i Arasa, Joan Josep 10
Saura i Laporta, Joan 6, 104, 116
Segú i Ferré, Núria 95
Sendra i Vellvé, Jordi Miquel 97
Seró i Esteve, Ramon 177
Serra i Ciurana, Josep 23
Serracant i Camps, Maties 18
Serrano Rodríguez, Antonio 48
Serrat i Guillén, Sergi 98
Sevilla Segura, Jordi 26
Sicart, Laura 24
Sillero, Joan 101
Simó Burgués, Joan Horaci 62
Simó i Burgués, Joan 9
Simó i Grimaldos, Àngel 51
Simon, Félix 105
Siurana i Zaragoza, Antoni 33, 199, 200
Solà i Bohigas, Antoni 79
Solà i Busquets, Pere 140
Solà i Campmany, Jaume 50, 51
Solà i Pereta, Antoni de 3
Solà, Xavier 159
Solà-Morales i Capdevila, Josep 140
Solans i Huguet, Joan Antoni 195
Solé i Arnal, Josep 35
Solé, Joan 171
Soteras i Largo, Àngel 121
Soy i Solez, Xavier 79
Subirats i Humet, Joan 75
Suñé i Blanch, Josep 35
Suñé i Morales, Lluís 141

T

Tagliabue, Benedetta 92
Tapia Fernández, Carlos 87
Tardà i Coma, Joan 55
Tarroja i Coscuela, Alexandre 88
Tatjé i Casajoana, Joan 27
Tatjer i Mir, Mercè 192
Teixidó, Marta 78
Tejedor i Ballesteros, Lluís 65, 133
Tolrà i Colomer, Lluís 117

Tomàs i Caubet, Manolo 48
Tomàs, Esteve 70
Tornos Mas, Joaquín 59
Torrens i Garriga, Jesús 3
Torrents, Toni 66
Torres i Carol, Joan 70, 72
Torres i Tur, Elies 182
Torres, Manuel 156
Tortajada i Molina, Eduard 89
Trias i Vidal de Llobatera, Xavier 152
Trilla i Bellart, Carme 161
Trincheria i Boix, Antoni 14
Trujillo Rincón, Maria Antònia 83
Trullén i Thomas, Joan 161
Tura i Camafreita, Montserrat 76, 77

U

Ureña Francés, José Maria 67
Uroz i Mendiondoz, Miquel 139

V

Vall i Cases, Pere 123
Vall i Soler, Miquel-Muç 20
Vallejo i Noto, Pere 66
Vallès i Casadevall, Josep Maria 43, 44
Vallès, Montserrat 68
Valls i Fuster, Jordi 20, 54, 131
Valls i Maseda, Miquel 6, 192
Valls i Riera, Jordi 20, 79, 104, 115
Vázquez de Luca, Jordi 141
Vázquez i Mendieta, Joan 117, 199, 200
Velasco Cabeza, Miguel 152
Veray i Cama, Concepció,42
Vernet i Barceló, Damià 76
Ver-Nibet, Michele 68
Vich i Adzet, Joan 3, 121
Viera i Prieto, Francesc 121
Vila d'Abadal, Maria 87
Vila i Vicente, Santiago 188
Viladrich i González, Glòria 161
Vilagrassa i Arasa, Joaquim 151
Vilanova i Claret, Josep Maria 188
Villepin, Dominique de 61
Vivas i Vidal, Joaquim 159

W

William Carnes i Ayats, Jordi 199
William i Carnes, Jordi 200

X

Xena i Pareta, Ramon 20, 73
Xuclà i Costa, Jordi 57, 67

Z

Zabala Rojí, José 98
Zoido Naranjo, Florencio 198

Índex d'institucions

A

Abertis 11, 12, 114
Acció per Sitges 54
Acciona 187
Acciona Infraestructuras 98
Acesa 11, 12
Acord per Maçanet 14
Adepar 199
Administració, Promoció i Gestió, SA 97, 98
Administrador d'Infraestructures Ferroviàries 60, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 178, 190
Adobs Orgànics SA 149
Aerocat 10
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea 5, 6, 7, 8, 10, 59, 67
Agència Catalana de l'Aigua 24, 50, 51, 65, 66, 80, 123, 124, 126, 131, 132, 135, 141, 153, 176, 188
Agència de Promoció del Carmel i entorns, SA 98
Agència de Residus de Catalunya 2, 4, 78, 80, 149
Agència Local d'Ecologia Urbana de Barcelona 159
Agents Rurals 76
Agrupació d'Entitats del Camp 97
Agrupació d'Independents d'Almacelles 156
Agrupació de Defensa Vegetal de l'Arròs de Pals 112
Agrupació de Municipis de les muntanyes de Prades 111
Agrupació de Municipis titulars de serveis de Transport Urbà 47
Agrupació de Naturalistes i Ecologistes de la Garrotxa 45
Agrupació Independents per Riudarenes 67
Agrupació per a la Restauració i el Turisme Rural al Priorat 40
Aguas de las Cuencas Mediterráneas, SA 1
Aguirre Newman Urbanismo, SA 171
Aigües de Barcelona 51
Air Europa 6
Air Madrid 6
Air Nostrum 10
Ajuntament d'Arnetlla de Mar 33
Ajuntament d'Amposta 33
Ajuntament d'Aldover 16
Ajuntament d'Alguaire 9
Ajuntament d'Almacelles 156
Ajuntament d'Almenar 199, 200
Ajuntament d'Areny de Noguera 13
Ajuntament d'Arenys de Lledó 16
Ajuntament d'Argentona 157
Ajuntament de Badalona 89, 101, 153, 177, 191
Ajuntament de Balsareny 124
Ajuntament de Banyeres del Penedès 34
Ajuntament de Banyoles 74
Ajuntament de Barcelona 4, 6, 44, 47, 55, 66, 75, 92, 93, 98, 100, 102, 103, 108, 109, 125, 152, 177, 179, 180, 182, 183, 186, 187, 189, 192, 193, 154, 190
Ajuntament de Batea 16
Ajuntament de Belianes 199
Ajuntament de Bellvei del Penedès 17, 34
Ajuntament de Biosca 145
Ajuntament de Blanes 14, 53
Ajuntament de Cadaqués 194
Ajuntament de Cambrils 12
Ajuntament de Calafell 17
Ajuntament de Casp 16
Ajuntament de Castelldefels 138
Ajuntament de Castelló d'Empúries 158
Ajuntament de Castellserà 2
Ajuntament de Cerdanyola del Vallès 196
Ajuntament de Cervera 159
Ajuntament de Copons 39
Ajuntament de Cretes 16
Ajuntament de Deltebre 160
Ajuntament de Falset 16
Ajuntament de Figueres 43, 68, 74, 188
Ajuntament de Flix 48
Ajuntament de Fresneda 16
Ajuntament de Gandesa 16
Ajuntament de Gavà 138
Ajuntament de Girona 42, 140, 198
Ajuntament de Granollers 161
Ajuntament de Granyena de Segarra 145
Ajuntament de Juneda 15
Ajuntament de la Bisbal 23
Ajuntament de la Fatarella 16
Ajuntament de la Granja d'Escarp 78
Ajuntament de la Jonquera 11, 38
Ajuntament de la Pobla de Massaluca 35
Ajuntament de la Roca del Vallès 66
Ajuntament de la Seu d'Urgell 114
Ajuntament de la Vall d'en Bas 28
Ajuntament de l'Aldea 151
Ajuntament de l'Arboç 34
Ajuntament de les Borges Blanques 15
Ajuntament de les Borges del Camp 162
Ajuntament de les Oluges 145
Ajuntament de les Preses 28, 118
Ajuntament de l'Hospitalet 185
Ajuntament de Llagostera 27
Ajuntament de Lledó 16
Ajuntament de Lleida 15, 19, 90, 94, 107, 129
Ajuntament de Llers 43
Ajuntament de Lloret de Mar 53
Ajuntament de Maella 16
Ajuntament de Maldà 149
Ajuntament de Manlleu 96
Ajuntament de Manresa 27, 75, 128
Ajuntament de Massoteres 145
Ajuntament de Mataró 30, 147
Ajuntament de Molins de Rei 109, 197
Ajuntament de Mollet del Vallès 114, 144
Ajuntament de Montmaneu 39
Ajuntament de Montornès de Segarra 145

* Les entrades d'aquest índex fan referència al número de l'article i no al de la pàgina.

Ajuntament de Mont-roig 163
Ajuntament de Móra d'Ebre 16
Ajuntament de Naut Aran 56
Ajuntament de Palafrugell 23
Ajuntament de Palau-solità i Plegamans 165
Ajuntament de Pals 57
Ajuntament de Pineda de Mar 50
Ajuntament de Pont de Molins 68
Ajuntament de Porqueres 166
Ajuntament de Portbou 29
Ajuntament de Puigverd d'Agramunt 149
Ajuntament de Pujalt 3
Ajuntament de Querol 139
Ajuntament de Ràfales 16
Ajuntament de Reus 10, 178
Ajuntament de Riba-roja d'Ebre 35
Ajuntament de Ripoll 60
Ajuntament de Riudoms 162
Ajuntament de Rubí 196
Ajuntament de Sabadell 5, 144, 196
Ajuntament de Salou 135
Ajuntament de Salt 11, 140
Ajuntament de Sant Adrià del Besòs 183
Ajuntament de Sant Cugat del Vallès 109, 130, 196
Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat 197
Ajuntament de Sant Fruitós de Bages 124
Ajuntament de Sant Guim de la Plana 145
Ajuntament de Sant Jaume dels Domenys 34
Ajuntament de Sant Julià de Ramis i Medinyà 169
Ajuntament de Sant Just Desvern 109
Ajuntament de Sant Martí Sesgueioles 3
Ajuntament de Sant Pere de Ribes 54
Ajuntament de Sant Quirze del Vallès 5, 132, 196
Ajuntament de Sant Salvador de Guardiola 27
Ajuntament de Santa Coloma de Gramanet 101, 181
Ajuntament de Santa Cristina d'Aro 170
Ajuntament de Santpedor 124
Ajuntament de Sarrià de Ter 14
Ajuntament de Sitges 54
Ajuntament de Sort 58
Ajuntament de Talavera 145
Ajuntament de Tarragona 12, 15, 97, 136, 171, 178, 184
Ajuntament de Terrassa 70, 75, 144
Ajuntament de Tordera 14
Ajuntament de Torredembarra 141
Ajuntament de Torroella de Montgrí 112
Ajuntament de Tortosa 1, 16, 24, 172
Ajuntament de Valjunquera 16
Ajuntament de Vallderoures 16
Ajuntament de Vallirana 17
Ajuntament de Valls 15, 95, 178
Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant 76
Ajuntament de Vic 142
Ajuntament de Viella 13
Ajuntament de Viladecans 106, 137
Ajuntament de Vilafant 68, 188
Ajuntament de Vilafranca del Penedès 34, 64
Ajuntament de Vilanova i la Geltrú 34, 54, 131
Ajuntament de Vila-seca 148, 155
Ajuntament de Vilobí d'Onyar 7
Ajuntament de Vinaixa 15
Ajuntament de Xerta 16
Ajuntament del Masnou 153
Ajuntament del Pont de Montanyana 13
Ajuntament del Pont de Suert 13
Ajuntament del Prat de Llobregat 6, 55, 133
Ajuntament dels Hostalets de Pierola 150
Ajuntament dels Plans de Sió 145
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat 143
Ajuntament d'Òdena 115
Ajuntament d'Olèrdola 73
Ajuntament d'Olot 28, 74, 99
Alstom 62
Alternativa Baix Gaià 141
Alternativa per la Garrotxa 74, 99
Amics de la Llèmena 199
Amics de la Salut 101
Amics de la Unesco 183
Anheuser Busch 148
Apporta 47
Aprofitament de les Energies Renovables de la Terra Alta 37
Ara o Mai 128
Àrea Metropolitana de Barcelona 174
Arenys de Munt 2000 176
Arlington Securities 106
Arquitectes sense Fronteres 75
Arxiu de la Corona d'Aragó 59
Asociación Española de Fabricantes de Automóbiles y Camiones 155
Asociación Industrial Can Batlló 179
ASR Limited 152
Assemblea de Joves del Baix Gaià 141
Assemblea Municipal de Religions 90
Assemblea per un Habitatge Digne 75
Assocciació de veins Paraguai-Perú 177
Associació Amics de la Bici 102
Associació Arc Metropolità 104, 105
Associació Can Zam 181
Associació Catalana d'Estacions de Muntanya 117
Associació Catalana de Ciència Regional 88
Associació Catalana de Municipis i Comarques 49, 159
Associació Catalana de Surf 152
Associació d'Amics del Paratge Natural de Poblet 111
Associació d'Afectats Avinguda Nova Estació de Figueres 68, 188
Associació de Cases de Pagès del Priorat 40, 87
Associació de Geògrafs Espanyols 88
Associació de Municipis contra la MAT 79
Associació de Municipis en Àrees de Centrals Nuclears de l'Estat espanyol 87
Associació de Naturalistes de Girona 11, 27, 45, 166, 167, 199
Associació de Promotors Constructors d'Espanya 75, 83
Associació de Promotors Constructors i Constructors d'Edificis 49
Associació de Promotors de Barcelona 82
Associació de Promotors i Constructors de Tarragona 171
Associació de Transportistes de Lleida 13
Associació de Veins Castell de Montagut 169
Associació de Veins d'Horta 98
Associació de Veins de Bellamar 50
Associació de Veins de Can Roca 70
Associació de Veins de Can Vidalet 189
Associació de Veins de Castellolí 3
Associació de Veins de Cloi-Camp de l'Arpa 93
Associació de Veins de Collblanc - la Torrassa 189
Associació de Veins de Finestrelles 143
Associació de Veins de Font Pienc 93
Associació de Veins de Gavà Mar 6
Associació de Veins de la Gran Via - Espronceda 177
Associació de Veins de l'Antic Poble de Sant Pere 70
Associació de Veins de les Corts 189
Associació de Veins de les Roquetes 20
Associació de Veins de l'Esquerra de l'Eixample 44
Associació de Veins de Poblenou 93
Associació de Veins de Pubilla Casas 189
Associació de Veins de Rupit 120
Associació de Veins de Sagrada Família 93
Associació de Veins de Sant Andreu 190
Associació de Veins de Sant Andreu del Palomar 66
Associació de Veins de Sant Martí 92
Associació de Veins de Sant Narcís de Girona 42
Associació de Veins de Vallparadís 70
Associació de Veins de Valls i Pedanies 15
Associació de Veins del Barri de Cerdanyola 147
Associació de Veins del Barri de Sant Pere 70
Associació de Veins del Barri Vell 95
Associació de Veins del Camí del Llorito 136
Associació de Veins del Camp Nou 189
Associació de Veins del Cementiri Vell 70
Associació de Veins del Centre de Terrassa 70
Associació de Veins del Cim del Tibidabo 108

Associació de Veins del Clot-Camp de l'Arpa 177
Associació de Veins del Pla de Bonaire 70
Associació de Veins del Pla de la Garriga de Sant Julià de Ramis 169
Associació de Veins del Poblenou 103, 177
Associació de Veins i Comerciants Barenys-Platja de Ponent de Salou 135
Associació de Veins i Veines del Gorg 191
Associació de Veins la Pau 177
Associació de Veins Pla de Baix,169
Associació de Veins Poble Nou-Zona Esportiva 70
Associació de Veins Prat-Nord 65, 133
Associació de Veins Sant Martí de Provençals 177
Associació de Veins Urbanització Golf Girona 169
Associació d'Empresaris de les Comarques de l'Ebre 16
Associació d'Unió i Cooperació Islàmica de Lleida i Comarca 90
Associació Ecologista Viu Net 3
Associació Gitana de Badalona 191
Associació Magrebeidia 90
Associació Nacional de Grans Empreses de Distribució 84
Associació Natura i Usos Sostenibles d'Arbúcies 27
Associació Nuclear Ascó-Vandellòs 41
Associació per a l'Estudi i Millora dels Salmònids - Rius amb vida 126
Associació per a la Promoció del Transport Públic del Camp 178
Associació per a la Protecció del Medi Ambient del Garraf 54
Associació per la Defensa de la Natura 18
Associació per la Defensa de la Plana de Llofriu i Torrent d'Empordà 23, 164
Associació per la Promoció del Transport Públic 69, 93, 116, 177
Associació Pla Estratègic Metropolità 104
Associacio Respectem l'Albera 33, 38
Associació Tarraco de Protecció als Consumidors i Usuaris 97
Associació Valenciana d'Empresaris 71
Associació Veins de Salelles 27
Associacions de Comerciants de l'Eixample de Girona 42
Associacions de Comerciants del Centre de Girona 42
Associacions de Veins i Veines de Coll i Pujol 191
Associacions de Veins i Veines del Centre 191
Ateneu de la Vall de Llémena 45
Ateneu Naturalista de Girona 199
Audiència Nacional 18
Audiència Provincial de Tarragona 48
Autopistas Concesionaria Española S.A.,114
Autoritat del Transport Metropolità 65, 69, 70, 91, 177
Autoritat Portuària de Barcelona 55, 100, 154
Autoritat Portuària de Tarragona 12, 155, 184
Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona 178
Autoritat Territorial de Mobilitat de l'Àrea de Lleida 47
Autoritat Territorial de Mobilitat del Camp de Tarragona 47

B

Ballbé Advocats Associats, SCP 96
Banc Central Europeu 75
Banc de Sabadell 40
Banco Bilbao Viscaya Argentaria 75
Baqueira-Beret 56
Barcelona Aeronàutica i de l'Espai 6
Barcelona Camina 102
Barcelona de Serveis Municipals 108, 125, 182
Barcelona Infraestructures Municipals 152
Barcelona Regional 30, 50, 64, 73, 93
Bardají i Teixidor Associats 101
Batlle i Roig, arquitectes 4
Berta, societat promotores eòliques 37
Bicicleta Club de Catalunya 102
Bimsa 66
Bioregió de Catalunya 185
Blagaster 135
Bloque Nacionalista Galego 83
Bosc Verd 20, 32

C

Caixa Catalunya 75
Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona 75, 148
Caixa Penedès 64
Caja de Ahorros de Granada 141
Cala Forum 33
Cambra Arrossera de la Cava 160
Cambra de Comerç de Barcelona 6, 17, 18, 55, 69, 106, 185, 192, 199
Cambra de Comerç de Girona 7, 11, 42, 67
Cambra de Comerç de Lleida 9, 62
Cambra de Comerç de Reus 10, 12, 16, 47
Cambra de Comerç de Sabadell 5
Cambra de Comerç de Tarragona 12, 16, 17, 47
Cambra de Comerç de Terol 16
Cambra de Comerç de Tortosa 12, 151
Cambra de Comerç de Valls 12, 47
Cambra de la Propietat Urbana de Barcelona 75
Camí Ral 30
Campanya Contra el Quart Cinturó 18
Canal de Segarra-Garrigues, SA 25
Candidatura d'Unitat Popular 42, 64, 95
Capital Energy SL 33, 199
Capitania Marítima de Tarragona 33
Carpatair 10
Carrefour 133
Casal Popular Panxampla 24
Castellvi 192
Catair 6
Cater, empresa constructora de parcs eòlics 37
Caufec 143
Cauval 143
CB Richard Ellis, Cushman & Wakefield 106
CCRS arquitectes 119, 165, 168
Central Integrada de Mercaderies de la Selva 7
Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques, SA 151
Centre Cívic Federica Montseny 96
Centre d'Estudis Avançats de Blanes 53
Centre d'Estudis i Experimentació d'obres públiques 152
Centre de la Propietat Forestal 80
Centre d'Energies Renovables 192
Centre d'Estudis del Gaià 139
Centre d'Estudis del Patrimoni Arqueològic de la Universitat Autònoma de Barcelona 132
Centre d'Innovació del Transport 74
Centre Esportiu Raval 181
Centre Excursionista de Lleida 173
Centre Municipal de Cultura 159
Centre National de la Recherche Scientifique 68
Centre per a la Sostenibilitat Territorial 45
Centre Social Can Vies 66
Centre Tecnològic per a la Indústria Aeronàutica i de l'Espai 106
Centro Elettrotecnico Sperimentale Italiano 79
Ceràmiques Palau 200
Cercle d'Economia 41, 71, 116
Chunta Aragonesista 35
City Metropolitana 185
Ciutadans pel Canvi Verd del Vallès 196
Ciutadans pel Canvi 43, 44, 120
Ciutat de la Justicia 185
Clickair 6
Club Ciclista Camp Clar 97
Club de Basquet Ribes 20
Club de Golf Girona 67
Club Gimnàstic de Tarragona 97
Cobega 187
Coca-Cola 187
Col·lectiu Bisaroca 199
Col·lectiu d'Afectats pel PGM/76, 130
Col·lectiu del Manifest de Vallbona 25
Col·lectiu V de Vivienda 75
Col·legi d'Agents de la Propietat Immobiliària 44, 75

Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya 88, 128
Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Lleida 94
Col·legi d'Arquitectes de Catalunya 88, 120, 121, 189, 192
Col·legi d'Arquitectes de Catalunya Demarcació de Lleida 94
Col·legi de Biòlegs 108
Col·legi de Geògrafs 88
Col·legi d'Enginyers Industrials 49
Colectivo Ioé 75
Collectif Non à la THT 79
Colonial 192
Comissió Cívica de la Bicicleta i del Vianant 102
Comissió Constitucional del Congrés 59
Comissió de Coordinació de la Política Territorial 129
Comissió de Foment i Habitatge del Congrés 63
Comissió de Govern de l'Ajuntament de Barcelona 102
Comissió de Govern de Política Territorial 133
Comissió de Medi Ambient de la Universitat de Lleida 173
Comissió de Política Territorial i Obres Públiques del Parlament de Catalunya 131
Comissió de Regulació Ferroviària 86
Comissió de seguiment de l'impacte ambiental de l'ampliació de l'aeroport del Prat 6
Comissari de Transports 71
Comissió d'investigació sobre el projecte, adjudicació, execució i control de les obres de la línia 5 del metro 81
Comissió d'Urbanisme de Catalunya 122
Comissió d'Urbanisme de la Paeria de Lleida 94
Comissió d'Urbanisme de Tarragona 162
Comissió Europea 1, 25, 56, 71, 79, 84, 199
Comissió Interministerial per a la selecció de l'emplaçament del MTC i centre tecnològic 87
Comissió Jurídica Assessora 143
Comissió Obrera Nacional de Catalunya 49, 93
Comissió per a la Sostenibilitat de les Terres de l'Ebre 126
Comissió Permanent de la Junta Consultiva de Contractació Administrativa 81
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona 39, 89, 121, 123, 124, 132, 137, 138, 142, 157, 161, 193
Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona 42, 43, 122, 140, 169, 170
Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre 37, 160, 172
Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida 56, 78, 145, 149, 156, 159
Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona 141, 148, 162, 163
Comissions Obreres 7, 16, 65, 69, 76, 144, 177, 185,
Comitè d'Avaluació i Seguiment de la Serra d'en Mena 101
Compañía Española de Viviendas de Alquiler 134
Compañía General de Ferrocarriles Turísticos S.A 60
Comprarcasa 75
Compromís per Ripollet 22
Comsa 98
Comunitat de Regants del canal Segarra-Garrigues 25, 199
Comunitat general de regants del canal Xerta-Sènia 26
Comunitat Valenciana 75
Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya 69
Confederació de Comerç de Catalunya 84
Confederació d'Organitzacions Empresarials de Lleida 62
Confederació Empresarial de la Província de Tarragona 12, 16
Confederació Espanyola d'Organitzacions Empresarials 41
Confederació Hidrogràfica de l'Ebre 26, 48
Confederación Española de Organizaciones de Panadería 107
Conferència Hidrogràfica de l'Ebre 35
Confraria de Pescadors de Barcelona 100, 152
Confradia de Pescadors de l'Ametlla de Mar 33
Confradia de Pescadors de Sant Carles de la Ràpita 33
Congrés dels Diputats 6, 10, 55, 59, 61, 67, 69, 83, 104, 110, 114, 126
Conselh Generau d'Aran 13
Consell Assessor de l'Habitatge de Catalunya 49
Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible 80, 126
Consell Català de l'Esport 181
Consell Català del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Catalunya 49
Consell Comarcal de l'Alta Ribagorça 127
Consell Comarcal de l'Alt Empordà 38, 43, 67, 77, 120
Consell Comarcal de l'Alt Penedès 20, 32, 34, 73, 105, 114, 119
Consell Comarcal de l'Alt Urgell 127
Consell Comarcal de l'Anoia 3, 105, 150
Consell Comarcal de la Cerdanya 115, 127
Consell Comarcal de la Conca de Barberà 15
Consell Comarcal de la Garrotxa 74, 118
Consell Comarcal de la Noguera 129
Consell Comarcal de la Ribera d'Ebre 35
Consell Comarcal de la Segarra 129, 145
Consell Comarcal de la Selva 47, 67, 74
Consell Comarcal de la Terra Alta 16
Consell Comarcal de les Garrigues 15, 129
Consell Comarcal de l'Urgell 129, 149
Consell Comarcal del Bages 124
Consell Comarcal del Baix Camp 162
Consell Comarcal del Baix Ebre 1, 16, 33
Consell Comarcal del Baix Empordà 47
Consell Comarcal del Baix Penedès 34, 105, 114
Consell Comarcal del Barcelonès 101, 153, 182, 191
Consell Comarcal del Garraf 20, 54, 73, 105
Consell Comarcal del Gironès 47, 67
Consell Comarcal del Maresme 30, 114
Consell Comarcal del Matarranya 16
Consell Comarcal del Montsià 1
Consell Comarcal del Pallars Jussà 72, 127
Consell Comarcal del Pallars Sobirà 72, 127
Consell Comarcal del Pla de l'Estany 47
Consell Comarcal del Pla d'Urgell 129
Consell Comarcal del Priorat 40
Consell Comarcal del Ripollès 60
Consell Comarcal del Segrià 15, 47, 104, 129
Consell Comarcal del Tarragonès 141
Consell Comarcal del Vallès Occidental 73
Consell d'Estat francès 175
Consell d'Europa 129, 198
Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient 67, 68
Consell de Govern d'Aragó 59
Consell de Govern de la Regió de Múrcia 59
Consell de Govern de les Illes Balears 59
Consell de la Generalitat Valenciana 59
Consell de la Joventut de Barcelona 102
Consell de la Mobilitat 52
Consell de Ministres 79
Consell de Protecció de la Natura 199
Consell de Seguiment del Pla territorial de Ponent 129
Consell de Seguretat Nuclear 87
Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya 81
Consell General de l'Arieja 175
Consell Municipal de Medi Ambient i Sostenibilitat de Viladecans 137
Consell per a l'Ús Sostenible de l'Aigua 80
Consell Plenari de l'Ajuntament de Barcelona 102
Consell Superior d'Investigacions Científiques 48
Consell tècnic per al seguiment dels treballs del Pla territorial de Ponent 129

Consorci Badalona Sud 191
Consorci d'Aigües de Tarragona 1
Consorci d'Alta Velocitat Barcelona 66
Consorci de la Zona Franca de Barcelona 44, 179, 182, 185, 186, 190, 192
Consorci de l'Alta Garrotxa 118
Consorci de l'Estany d'Albagès 25
Consorci de Vies Verdes de Girona 196
Consorci del Besòs 183
Consorci del Camp 10
Consorci del Parc de Collserola 109
Consorci del Parc Fluvial del Llobregat 123
Consorci del Transport Públic de Girona 47
Consorci del Transport Públic de l'Àrea de Girona 47
Consorci del Transport Públic de Lleida 47
Consorci del Transport Públic de Tarragona 47
Consorci del Transport Públic del Bages 47
Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona 47, 178
Consorci dels Colls i Miralpeix - Costa del Garraf 54
Consorci Forestal de Catalunya 80, 199
Consorci Interuniversitari del Besòs 182
Consorci per a la protecció i gestió dels espais naturals del delta del Llobregat 55
Consorci per a la Recuperació i Conservació del riu Llobregat 55
Consorci per a la Reforma de Gran Via 185
Construcciones FAI 97
Control SA 13
Convergència Democràtica de Catalunya 141
Convergència i Unió 1, 3, 5, 6, 7, 8, 11, 14, 18, 19, 21, 22, 24, 27, 28, 29, 30, 32, 34, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 50, 51, 53, 54, 57, 58, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 71, 74, 76, 78, 79, 80, 82, 83, 84, 86, 89, 91,93, 94, 95, 97, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 111, 112, 114, 115, 116, 120, 121, 125, 128, 130, 131, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 141, 148, 149, 151, 152, 153, 156, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 169, 170, 171, 173, 176, 178, 181, 183, 184, 188, 189, 197, 199, 200
Coordinadora Anticementiri Nuclear a Catalunya 87
Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta 102
Coordinadora d'Afectats pel parc Eòlic de Serra Morena 39
Coordinadora d'Afectats per l'abocador d'Hostalets de Pierola 3
Coordinadora d'Afectats per l'abocador de Can Mata 150
Coordinadora d'Associacions Pirinenques 175
Coordinadora de Defensa de l'Estany 166
Coordinadora de Plataformes en defensa del territori contra la massificació eòlica 33, 87
Coordinadora no al Pla de Ponent 138
COPCISA 37
Copisa 98
Corporació de Pràctics 155
Corsán-Corviam Construcción 98
Corts d'Aragó 78
Corts Generals 59
Cos dels Agents Rurals 80
Creu Roja 152
Cros 153

D

Defensa del Patrimoni Natural 113, 117, 175
Dégrémont 51
Delegació de la Generalitat a Lleida 15, 149, 173
Delegació del Col·legi de Geògrafs a Catalunya 88
Denominació d'Origen d'Avellana de Reus 162
Denominació d'Origen de la Terra Alta 37
Denominació d'Origen d'oli d'oliva "les Garrigues" 149
Denominació d'Origen d'oli Siurana 162
Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural 25, 26, 46, 54, 77, 107, 149, 200,
Departament d'Educació 99, 118, 185, 188
Departament d'Indústria 106
Departament d'Universitats, Recerca i Societat de la Informació 107
Departament de Governació i Administracions Públiques 98, 104
Departament de Justícia 43, 44, 185
Departament de la Presidència 25
Departament de Medi Ambient i Habitatge 2, 3, 6, 8, 9, 25, 26, 32, 35, 37, 38, 39, 45, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 57, 58, 67, 75, 77, 78, 82, 97, 98, 106, 109, 111, 112, 117, 118, 126, 127, 131, 133, 137, 138, 139, 141, 142, 148, 149, 150, 172, 175, 179, 185, 191, 194, 195, 199, 200
Departament de Política Territorial i Obres Públiques 4, 6, 7, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 40, 42, 43, 50, 52, 54, 55, 56, 58, 60, 61, 63, 65, 67, 68, 69, 70, 72, 73, 74, 75, 81, 85, 91,92, 96, 97, 98, 101, 104, 106, 109, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 127, 128, 129, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 141, 142, 144, 146, 151, 153, 159, 167, 172, 173, 178, 185, 186, 190, 193, 197, 198
Departament de Salut 118, 149, 185
Departament de Treball 185
Departament d'Economia i Finances 84, 98, 117, 124, 144, 185
Departament d'Innovació, Universitats i Empresa 25, 32, 35, 36, 37, 39, 40, 69, 79, 84, 98, 99, 101, 117, 118, 144, 183, 192
Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació 76, 77, 104, 118, 162
Depurbaix,55
Derbisel 99, SL 3
Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya 98
DINAMIS 45
Diputació de Barcelona 4, 96, 98, 104, 123, 144, 182, 185,
Diputació de Girona 7, 11, 45, 47, 67, 74, 120
Diputació de Lleida 9, 15, 117
Diputació de Tarragona 10
Diputació de València 71
Diputació d'Osca 173
Direcció de Desenvolupament Rural 124
Direcció General d'Arquitectura i Paisatge 39, 149
Direcció General d'Aviació Civil 5, 6, 115
Direcció General d'Energia i Mines 39, 124
Direcció General d'Habitatge 75
Direcció General de Carreteres 12, 29, 30
Direcció General de Costes 33, 57, 113
Direcció General de Medi Natural 80
Direcció General de Patrimoni Cultural 71
Direcció General de Ports i Transports 9, 70, 153, 124
Direcció General de Qualitat Ambiental 3
Direcció General de Transports per Carretera 13
Direcció General d'Emergències i Seguretat Civil 76
Direcció General d'Urbanisme 160, 195
Districte Sants-Montjuïc 186
Dones de Futur 183
Dragados 25, 51

E

Easyjet 6
Ecofòrum Garrotxa 118
Ecologistes en Acció de Catalunya 26, 33, 35, 36, 41, 78, 87
EcoMediterrània 4
Ecotècnia 37
Eir Jet 10
Els Verds-Esquerra Ecologista 55
Empresa Municipal 22@ Barcelona 192

Empresa Municipal d'Urbanisme de Lleida SL 94
Empresa Nacional de Electricidad, SA 37, 41
Empresa Nacional de Residus Radioctivos 87
Empresa Nacional d'Electricitat, SA 173
Empresarial de la Provincia de Tarragona 178
Emsa 153
Endavant 20
Endesa 48
Endesa Cogeneración y Renovables 39
Endesa Generación, SA 35
Energias Eolicas de Catalunya, SA 39
Engestur 101
Enginyeria d'Obres 98
Entesa, l' - Junts per Palafrugell 120, 164
Entitat de Medi Ambient 51
Entitat Metropolitana del Medi Ambient 4, 150
Entitat Metropolitana del Transport 86, 91
Entitat Municipal del Transport 182
Entitat Municipal Descentralitzada de Valldoreix 109, 130
Entitats per al Millor Traçat de la Variant de Valls 15
Eòlic Partners 37
Eòlica de Rubió. SL 39
Eoliccat 36
Ercros 48, 153
Escola Industrial de Barcelona 182
Escola Tècnica d'Arquitectura de la Universitat Pompeu Fabra 123
Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona 160, 192, 195
Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Madrid 88
Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès 75
Espai d'Entesa 193
Esquerra Republicana de Catalunya 1, 3, 5, 6, 7, 8, 10, 14, 18, 19, 20, 22, 24, 28, 30, 34, 35, 37, 42, 43, 50, 55, 58, 63, 64, 67, 69, 73, 74, 79, 82, 83, 84, 87, 89, 90, 93, 95, 96, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 114, 115, 116, 120, 121, 131, 135, 136, 137, 138, 141, 151, 158, 153, 156, 159, 160, 161, 162, 163, 167, 170, 171, 173, 174, 178, 181, 184, 188, 194, 195, 197, 199, 200
Esquerra Unida i Alternativa 14, 53, 67, 76, 133, 138, 141, 115,
Establecimientos Industriales, SL 32
Esteyco SA 13
Estudi de Xavier Mayor Farguell 119
Estudi DTUM 119
Estudi Martorell-Bohigas-Mackay 93
European Economic Area-European Free Trade Association 4
Eurosolar 36
EXA, Asesores Inmobiliarios Internacionales 106
Explotacions Ecològiques del Vent SL 33

F

Fecsa-Endesa 79, 143
Federació Catalana de Caça 199
Federació Catalana de Pesca 199
Federació d'Associacions de Veïns d'Habitatge Social de Catalunya 191
Federació d'Associacions de Veïns de Badalona 89, 177, 191
Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona 66, 75, 93, 103
Federació d'Associacions de Veïns de Figueres 43
Federació d'Associacions de Veïns de Mataró 30, 147
Federació d'Associacions de Veïns de Sant Adrià 183
Federació d'Associacions de Veïns de Sant Quirze del Vallès 5
Federació d'Associacions de Veïns de Santa Coloma de Gramanet 101
Federació d'Associacions de Veïns de Tarragona 97
Federació d'Associacions de Veïns de Viladecans 137
Federació d'Indepents de Catalunya 1
Federació d'Organitzacions Empresarials de Girona 42
Federació de Comerç de les Comarques Gironines 42
Federació de la Petita i Mitjana Empresa 199
Federació de Municipis de Catalunya 49
Federació de Societats Laborals de Catalunya 144
Federació d'Empresaris de Petita i Mitjana Empresa 144
Federació d'Hostaleria de les Comarques de Girona 7
Federació Empresarial d'Autotransport de Tarragona 63, 178
FERESP, SL 149
Ferran Units per Salou 135
Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya 18, 60, 61, 69, 70, 93, 116, 121, 154, 178, 186, 196
Fira de Barcelona 185
Fiscalia de Lleida 159
Fiscalia de Tarragona 135
Fly Me Sweden 10
Foment Ciutat Vella, SA 193
Foment de les Arts i el Disseny 192
Foment del Treball 18, 144, 199
Fomento de Construcciones y Contratas 97, 98, 100
Fons Monetari Internacional 75
Forcadell 75
Forestal Catalana SA 80
Fundació Astres 140
Fundació Bosch i Gimpera 141
Fundació Cirem 95
Fundació Jaume Bofill 161
Fundació Mercè Fontanilles 130
Fundació Mies van der Rohe 192
Fundació Natura 54, 200
Fundació Naturalista Emys d'Estudi i Conservació de l'Herpetofauna i els seus Hàbitats 67
Fundació Nova Cultura de l'Aigua 126
Fundació Politècnica de Catalunya 192
Fundació Sant Cugat 130
Fundació Tàpies 180
Fundació Tecnocampus 147
Fundació Territori i Paisatge 132, 153, 173
Fundación Oso Pardo 175
Fútbol Club Barcelona 189
Futura 10

G

Gabinet d'Estudis Econòmics 170
Gabinet Gaudí SL 178
GdE, empresa constructora de parcs eòlics 37
Gedon 136
Generalitat de Catalunya 1, 2, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 16, 19, 20, 22, 25, 27, 29, 30, 39, 41, 42, 43, 46, 47, 51, 52, 53, 57, 58, 59, 60, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 77, 78, 80, 81, 82, 85, 86, 91,92, 93, 94, 95, 98, 99, 101, 103, 104, 105, 106, 107, 113, 115, 121, 129, 133, 137, 138, 143, 144, 145, 147, 151, 153, 155, 159, 160, 161, 162, 164, 169, 171, 173, 174, 182, 183, 184, 186, 188, 190, 191, 194, 197, 200
Generalitat Valenciana 71
Gent del Ter 120
Gentisa 29
Geocisa 48
Geògrafs per l'Ecologia Social 45
Geoplank SA 20
Ger 20
Gespa GR, SA 150
Gestió d'infrastructures, SA 20, 66, 91,98, 190
Gestor de Infraestructuras Ferroviarias 59
Getinsa 48
Govern d'Aragó 16, 173
Govern de la Comunitat Autònoma de la Rioja 59
Govern de la Generalitat 10, 17, 19, 25, 38, 47, 49, 50, 69, 82, 112, 154, 195
Govern de l'estat 10, 15, 25, 29, 30, 57, 59, 69, 173, 182
Govern nord-americà 57
Govern valencià 17
GPO Ingeniería 20
Grame Park S.A.,101
Grandvalira 8

Greenpeace 33, 41, 87, 113
Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp 34, 141, 160
Grup d'Opinió de Pinós-Federació d'Independents de Catalunya 39
Grup de Científics i Tècnis per un Futur no Nuclear 87
Grup de Defensa del Ter 126, 167
Grup de Defensa Rural 115
Grup de Natura Freixe 48
Grup de Patrimoni de la Ribera del Besòs 180, 192
Grup de Recolzament a les Actuacions Forestals 76
Grup de Tècnics per un Futur No Nuclear 36
Grup de Treball per a la Reordenació de Peatges de Catalunya 114
Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp 24, 35, 36, 37, 76, 139, 155, 199,
Grup Ecologista del Vendrell i del Baix Penedès 17, 134
Grup Independent de Torredembarra 141
Grup Transmar. Universitat Politècnica de Catalunya 155
Grup Tres Torres 137
Guàrdia Civil 141
Guàrdia Urbana de Barcelona 75

H

Habitat 186
Healey & Baker 106
Hergüs S.L.,5
Hispánica SA 67
Hospital Comarcal de la Selva 53
Hutchinson Wesports Limited 154

I

Iberdrola 35, 41
Iberdrola Inmobiliaria 186
Iberia 6
IFR Group 107
Independents de la Segarra 159
Independents de Porqueres 166
Independents per l'Ebre 1, 24
Independents per Salt 67
Independents Units per Salou-Verds 135
Infraestructures Ferroviàries de Catalunya 74, 91
Iniciativa per Catalunya - Verds 1, 3, 6, 7, 18, 20, 22, 24, 28, 30, 34, 37, 41, 42, 50, 51, 53, 54, 55, 63, 64, 65, 67, 69, 73, 79, 82, 83, 84, 87, 89, 90, 93, 94, 99, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 113, 114, 115, 116, 117, 121, 126, 130, 131, 133, 135, 137, 138, 141, 150, 151, 152, 156, 161, 166, 167, 171, 173, 174, 177, 178, 181, 183, 184, 189, 197, 199
Inmobiliaria Colonial SA 137
Inmobiliaria Urbis 186
Institució de Ponent per a la Conservació i l'Estudi de la Natura 13, 56, 78, 117, 149, 199, 200
Institució per a l'Estudi, Gestió i Recuperació dels Ecosistemes Lleidatans 199, 200
Institut Cartogràfic de Catalunya 74, 76, 81
Institut Català de Finances 58
Institut Català de la Dona 85, 174
Institut Català de la Salut 185
Institut Català de l'Energia 36
Institut Català del Sòl 9, 95, 98, 101, 106, 131, 133, 137, 142, 144, 147, 151, 156, 162, 167, 185, 186, 188, 191, 200
Institut Català d'Energia 37
Institut d'Estudis Catalans 88
Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona 6, 34, 88, 129
Institut d'Estudis Territorials 146
Institut de Ciències del Mar 152
Institut de Cultura de Barcelona 182
Institut de Ponent per a la Conservació i l'Estudi de la Natura 173
Institut de Recerca i Tecnologia Agroalimentàries 126
Institut d'Estudis Autonòmics 104
Institut Geològic de Catalunya 74, 81
Institut Municipal de Parcs i Jardins 152
Institut per al Desenvolupament i la Promoció de l'Alt Pirineu i Aran 127
Instituto Aragonés de Gestión Ambiental 35
Intemac, S.A.,66
Interlands SL.,158
Izquierda Unida 35, 61, 83, 87

J

Jardí botànic Marimurtra 53
Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya 78, 199, 200
Joves d'Esquerra Verda 166
Junts pel Municipi 23
Jutjat de Primera Instància de Cervera 159
Jutjat de Primera Instància de Badalona 153
Jutjat d'Instrucció de Sabadell 5

K

Kanda 192

L

Land Planificació i Projectes 170
LG Philips 186
Limnos-Associació de Defensa del Patrimoni Natural del Pla de l'Estany 45, 166, 199
L'Independant 68
Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural 54, 55, 76, 98, 138, 56, 109, 116, 154, 199
Look&Find 44
LTE International Airways 10
Lufthansa 6

M

Madrid, Comunitat de 75
Makabra 192
Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona 4, 104, 182, 185, 195
Mancomunitat de Municipis del Baix Ter 120
Mancomunitat Intermunicipal de la Conca d'Òdena 121
Marina Badalona SA 191
Mas Clariana 135
Mas Duran, SL 5
Masnou 21, 30
Material y Construcciones, SA 182
MedGroup 192
Mediterrània 113
Mesa Socioeconòmica del Camp 47
Meteosim, empresa eòlica 32
Metrovacesa 192
Miami per Independent 163
Micro, Petita i Mitjana Empresa de Catalunya 11
Microsoft 107
Ministeri d'Ecologia i Desenvolupament Sostenible 175
Ministeri d'Educació i Ciència 107
Ministeri de Foment 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 29, 30, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 69, 71,97, 114, 116, 154, 161, 184, 185, 188
Ministeri de Medi Ambient 1, 8, 13, 14, 26, 30, 35, 48, 54, 55, 67, 110, 112, 113, 115, 126, 141, 152, 176, 182, 194, 198, 199
Ministeri de Treball i Afers Socials 75
Ministeri d'Habitatge 49, 75, 88, 98
Ministeri d'Hisenda 4
Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç 35, 36, 41, 79, 87, 182
Mossos d'Esquadra 29, 43, 77
Mountain Wilderness Catalunya 173
Mou-te en Bici 11
Moviment Veïnal Antiabocador de l'Espluga Calba 149
Movistar 182
MP Bata 161
Museu d'Història de la Ciutat de Girona 198
Museu d'Art Contemporani de Barcelona 180

N

NMas1, 40
No a la MAT 45
Nova Provet 2000, 53
NOZAR 192
NUTREXPA 63

O

Obreria de Santa Cristina 53
Observatori del Paisatge 31, 198
Observatori del Risc 195
Oficina de Consumidors i Usuaris a Lleida 62
Oficina de Control de l'Aeroport de Barcelona 6
Oficina de Gestió Ambiental Unificada 149
Oficina Local d'Habitatge 94
Oficina Tècnica Comarcal del Programa de Barris 101
Ordre dels Frares Menors Caputxins de Catalunya 132
Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya 42, 69
Organització de les Nacions Unides per l'Educació,la Ciència i la Cultura 38, 40, 173
Organització de Nacions Unides 75
Organització per a la Cooperació i el Desenvolupament Econòmic 6

P

Paeria de Lleida 19, 47, 90, 94, 107
Paisajes Españoles. S.A. 5
Palau Robert 198
Pallars Industrial SA 58
Parlament de Catalunya 53
Parc Agrari del Vallès 18
Parc d'Atraccions del Tibidabo, SA 182
Parc de Negocis de Viladecans 106
Parc Natural de l'Alt Pirineu 110
Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa 28
Parc Natural del Cap de Creus 38
Parc Natural del Delta de l'Ebre 33
Parlament de Catalunya 20, 41, 50, 59, 81, 84, 86, 103, 104, 105, 110, 111, 114, 120, 141, 144, 173, 196, 200
Parlament Europeu 129
Partido Aragonés 35
Partido Popular 137
Partido Socialista Obrero Español 7, 29, 41, 63, 125
Partit dels Socialistes de Catalunya 1, 3, 6, 7, 11, 13, 14, 18, 19, 20, 22, 24, 28, 29, 30, 32, 34, 35, 37, 40, 42, 43, 44, 50, 51, 53, 54, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 73, 74, 76, 79, 82, 84, 89, 90, 91,93, 94, 95, 97, 99, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 114, 115, 116, 120, 121, 125, 130, 131, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 150, 151, 152, 153, 156, 158, 159, 161, 162, 163, 164, 165, 167, 169, 170, 171, 172, 174, 177, 178, 179, 181, 183, 184, 186, 188, 189, 193, 197, 199, 200
Partit Popular 1, 8, 14, 22, 24, 28, 30, 32, 34, 42, 43, 59, 63, 64, 66, 71, 74, 78, 79, 82, 83, 84, 86, 89, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 130, 131, 134, 135, 136, 138, 152, 153, 158, 159, 161, 163, 171, 181, 183, 184, 188, 189, 199
Partit Socialista Obrer Espanyol 5, 6, 61, 69, 71, 83, 126, 141,
Patronat de la Junta constructora de la Sagrada Família 66
Patronat del Parc Fluvial Navàs-Berga 123
Patronat del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici 110
Patronat Municipal de l'Habitatge 193
Pedelta Ingeniería Civil, SL 13
Penya Ribes 20
Petita i Mitjana Empresa de Catalunya 16, 42, 84, 144
Pirineus Vius 175
Plaforma en defensa de la Vall del Corb,149
Plana, empresa de transport de viatgers 63
Plataforma "no fem el CIM" 34
Plataforma Acció Veïnal per l'Energia Eòlica 37
Plataforma antiresidus industrials de Puigverd d'Agramunt 149
Plataforma anti-ZEPA d'Almenar 199
Plataforma anti-ZEPA dels Plans de la Unilla 200
Plataforma AVE pel Litoral 66
Plataforma Ciutadana Opositora al Projecte Barça 2000 189
Plataforma Cívica per a la Defensa de Can Bosquets 130, 197
Plataforma Cívica per a la Defensa de Collserola 109
Plataforma d'Afectats per l'Alternativa G 63, 71
Plataforma de Castellonins en Contra de la Construcció Massiva 158
Plataforma de la Ribera d'Ebre 35
Plataforma de la Terra Alta 87
Plataforma de Llorens 149
Plataforma de Veïns del Gorg,191
Plataforma Defensem el Territori 68
Plataforma del mar de l'Ebre 37
Plataforma del Priorat 87
Plataforma d'Entitats i Veïns de la Mina 183
Plataforma Diagonal-Ponent 143, 189
Plataforma El Freixe 162
Plataforma el Montgròs Viu. No al Forat de la C-15! 20
Plataforma en Defensa de l'Ebre 1, 24, 26, 48, 87, 126
Plataforma en Defensa de la Terra Alta 33, 36, 37
Plataforma en Defensa de la Vall del Francolí 15
Plataforma en Defensa de les Hortes i Ribes del Ter 11, 140
Plataforma en Defensa del Patrimoni Natural del Priorat 40, 87
Plataforma en Defensa del Territori de Vilanova 121
Plataforma No a la MAT 79
Plataforma No al Vial de Cornisa 109, 197
Plataforma pel Desenvolupament Sostenible del Massís de Beret 56, 199
Plataforma pel Soterrament de les Vies i Contra el Pla de l'Estació 66
Plataforma per a la Defensa de la Serralada de Marina, Can Zam i el Riu 181
Plataforma per a la Recuperació i Defensa de Cabrera i Vilassar de Mar 153
Plataforma per a la retirada del Pla Director Urbanístic de la Conca d'Òdena 121
Plataforma per Catalunya 159
Plataforma per la Defensa de la Serra de Bellmunt 2
Plataforma per la Defensa del Montsec 173
Plataforma per la Defensa del Territori de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant 87
Plataforma per una Vegueria Pròpia 104, 105
Plataforma Popular contra el Pla Caufec 143
Plataforma Protegim l'Horta de Lleida 19
Plataforma Prou Soroll 6
Plataforma Sabadell Cruïlla 70
Plataforma Salvem Can Ricart 180, 192
Plataforma Salvem el Baix Segre 78
Plataforma Salvem els Colls - Miralpeix 54
Plataforma Salvem els Muntanyans 141
Plataforma Salvem l'Anoia 3
Plataforma Salvem la Mar de l'Ebre 33, 87, 199
Plataforma Salvem la Platja Llarga 131
Plataforma Salvem Oliveretes 137
Plataforma Salvem Pinya de Rosa 53
Plataforma Salvem Querol! 139
Plataforma Salvem Sant Daniel i el Vilar 14
Plataforma Salvem Sant Martí i Les Fonts de l'Anoia 3
Plataforma Salvem Sarrià 14
Plataforma Salvem Solius 170
Plataforma Tracte Just. Soterrament Total 66
Plataforma Vall de Miànigues 166
plataforma Veïns de Pont de Molins 68

Polaris World 24
Ponència Ambiental 26
Preparación Textil 167
Procivesa 193
Proinosa Promoción 98
Projecte Rius 132
Promoción e Ingeniería de Obras, SA 106
Promociones, SA 139
Promocions Terres Cavades 136
Promotora Bali, SA 106
Proyectos y Servicios, SA 4
Puertos de España 155
Puertos del Estado 59

Q

Quercus 138

R

Ràdio Girona 29
Radio Nacional de España 57
Radio y Televisión Española 125
Red Eléctrica Española 36, 79
Red Montañas 173
Red Nacional de Ferrocarriles Españoles 6, 47, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 69, 70, 86, 91,93, 161, 177, 178, 186,
Reg Sistema Segarra-Garrigues SA 25
Regesa 101
Regs de Catalunya 26
Reial Automòbil Club de Catalunya 6, 98
Réseau de Transport d'Electricité 79
Ripollès Existeix, el 167
Ryanair 7
Ryanair 10

S

SABA21, 45
Sacresa 143
Saferpu 136
Salvem Collserola 108
Salvem el Crit 164
Salvem el Penedès 17
Salvem l'Anoia 39, 121
Salvem l'Empordà 38, 120, 158
Salvem la Platja Llarga 54, 113
Salvem la Riera 176
Salvem la Vall de la Riera de Pineda 50
Salvem les Valls 28, 45, 199
Salvem les Valls d'Arbúcies 27
Salvem Llofriu i les Gavarres 23
Salvem Sarrià 11
Sanea S.L.,2
Sant Quirze del Vallès Natura 132
Scandinavian SAS 10
Seat 154, 186
Secretaria d'Estat d'Infraestructures i Planificació 13, 67
Secretaria d'Habitatge 75
Secretaria per a la Planificació Territorial 96, 129, 151
Senat 59, 66, 114
SEO/BirdLife 25, 33, 55
Servei Català de Trànsit 30
Servei de Genètica Molecular de la Universitat Autònoma de Barcelona 175
Servei de Parcs Naturals de la Diputació de Barcelona 4
Servei Meteorològic de Catalunya 39
Serveis territorials de Medi Ambient i Habitatge a Girona 57
Síndic de Greuges 69, 75
Singapore Airlines 6
Ski Andorra 8
Sociedad Anónima de Trabajos y Obras 184
Sociedad de Tasación 75
Societat Catalana d'Ordenació del Territori 88, 124
Societat Catalana de Geografia 88
Societat de Caçadors d'Almenar 200
Societat Espanyola d'Ornitologia 76
Societat General d'Aigües de Barcelona 138
Societat Privada Municipal Viladecans Mediterrània, SA 106, 137
Soluziona 79, 107
Sorigué 25
SOS Lloret 53
Spanair 6
Star Alliance 6
Subdelegació del Govern de l'estat a Girona 68
Subdelegació del Govern de l'estat a Tarragona 15
Subdirecció General per a la Sostenibilitat a la Costa 152
Subirats Berenguer Immobiliària SA 131
Suport Group Consultor 58
Sydeco THT-66 79

T

Taller d'Enginyeries 148
Tanquem les nuclears 41
Tarraco eòlica 40
Tàrraco Verda 17
Tele Taxi, grup 181
Terra Vitium Penedès 34
Teuleria Almenar, SA 200
Thomsonfly 10
TIBUS, empresa de transport de viatgers 63
Tortosa Golf Resort 24
TOSCA 45
TP Ferro 68
Tradisa Proyectos Inmobiliarios SL 133, 169
Tramvia Metropolità SA 177
Transports Metropolitans de Barcelona 66, 69, 91
Tribunal Constitucional 59
Tribunal de Justícia de les Comunitats Europees 25
Tribunal Superior de Justicia de Catalunya 18, 38, 39, 56, 59, 75, 131, 136, 138, 143, 192

U

Unió de botiguers de Sant Pere i Sant Pau 97
Unió de Pagesos 2, 27, 28, 78, 87, 118, 120, 121, 149, 199
Unió dels Pobles de l'Ebre 1
Unió Democràtica de Catalunya 136, 149
Unió Europea 4, 7, 25, 50, 59, 107, 112, 117, 137, 147, 155, 200
Unió General de Treballadors 7, 10, 16, 61, 144, 185
Unió Intersectorial i Empresarial del Ripollès 60
Unitat d'Aran 13
Unitat i Progrés Municipal 57
Unitat Municipal 9, 20, 54
Unitat per la Democràcia Municipal 169
Universal Studios 148
Universitat Autònoma de Barcelona 35, 144, 185, 192, 196
Universitat de Barcelona 6, 45, 75, 126, 141, 185, 192, 189,
Universitat de Girona 31, 57, 119
Universitat de Lleida 25, 31, 107, 129
Universitat Internacional de Catalunya 123
Universitat Politècnica de Catalunya 17, 18, 31, 68, 70, 74, 75, 87, 106, 119, 125, 144, 159, 160, 165, 182, 185, 189, 192, 198, 124, 137, 188
Universitat Pompeu Fabra 123, 144, 192, 185
Universitat Rovira i Virgili 12, 31, 41, 192
US Airways 6
UTE Cpmsa-Teyco 97

V

Vallnord 8
Vegas del Guadaira 141
Verds i Més, els 163
Vestas Eòlica 39
Vilius 20
Vola, la 170
Vueling 6, 8

X

X3 Estudis Ambientals 132
Xarxa de Custòdia del Territori 198
XC-ARQ-URB. SLA 169

Acrònims

A

ABG Alternativa Baix Gaià
ACA Agència Catalana de l'Aigua
ACCR Associació Catalana de Ciència Regional
ACEM Associació Catalana d'Estacions de Muntanya
ACESA Autopistas Concesionaria Española S.A.
ACM Associació Catalana de Municipis
ACMC Associació Catalana de Municipis i Comarques
ACS Associació Catalana de Surf
Acuamed Aguas de las Cuencas Mediterráneas, SA
ADENC Associació per la Defensa de la Natura
ADIF Administrador d'Infraestructues Ferroviàries
ADIGSA Administració, Promoció i Gestió, SA
AECE Associació d'Empresaris de les Comarques de l'Ebre
AEMS Associació per a l'Estudi i Millora dels Salmònids
AENA Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
AERI Àrea Extraordinària de Rehabilitació Integral
AERTA Aprofitament de les Energies Renovables de la Terra Alta
Agbar Aigües de Barcelona
AGE Associació de Geògrafs Espanyols
AIA Agrupació d'Independents d'Almacelles
AIR Agrupació Independents per Riudarenes
AJBG Assemblea de Joves del Baix Gaià
AM Acord per Maçanet
AM 2000 Arenys de Munt 2000
AMAC Associació de Municipis en Àrees de Centrals Nuclears de l'Estat Espanyol
AMB Àrea Metropolitana de Barcelona
AMMAT Associació de Municipis contra la MAT
AMTU Agrupació de Municipis titulars de serveis de Transport Urbà
ANAV Associació Nuclear Ascó-Vandellòs
ANFAC Asociación Española de Fabricantes de Automóbiles y Camiones
ANG Associació de Naturalistes de Girona
ANGED Associació Nacional de Grans Empreses de Distribució
APB Autoritat Portuària de Barcelona
APCE Associació de Promotors Constructors i Constructors d'Edificis
APCE Associació de Promotors Constructors d'Espanya
ApG Alternativa per la Garrotxa
APMA Associació per a la Protecció del Medi Ambient del Garraf
APT Autoritat Portuària de Tarragona
ARA Associació Respectem l'Albera
ARC Agència de Residus de Catalunya
ARI Àrea de rehabilitació integral
ASAFANE Associació d'Afectats Avinguda Nova Estació de Figueres
ATLL Aigües Ter-Llobregat
ATM Autoritat del Transport Metropolità
AUCI Associació d'Unió i Cooperació Islàmica de Lleida i Comarca
AVBM Associació de Veïns de Bellamar
AVCT Associació de Veïns del Cim del Tibidabo
AVE Associació Valenciana d'Empresaris
AxS Acció per Sitges

B

BACC Bicicleta Club de Catalunya
BBVA Banco Bilbao Vizcaya Argentaria
BCIN Bé Cultural d'Interès Nacional
BIMSA Barcelona Infraestructures Municipals
BNG Bloque Nacionalista Galego
BOE Butlletí Oficial de l'Estat
BOP Butlletí Oficial de la Província
BR Barcelona Regional
BSM Barcelona de Serveis Municipals

C

CAAPESM Coordinadora d'afectats pel parc eòlic de Serra Morena
CADS Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible
CAF Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A.
CANC Coordinadora Anticementiri Nuclear a Catalunya
CAP Centre d'Assistència Primària
CAR Centre d'Alt Rendiment
CASEGA Canal Segarra-Garrigues SA
CAT Consorci d'Aigües de Tarragona
CAVB Consorci d'Alta Velocitat Barcelona
CC.OO. Comissions Obreres
CCAP Consell Comarcal de l'Alt Penedès
CCB Cambra de Comerç de Barcelona
CCBV Comissió Cívica de la Bicicleta i del Vianant
CCC Confederació de Comerç de Catalunya
CCOO Comissions Obreres
CCQC Campanya Contra el Quart Cinturó
CCUB Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta
CDC Convergència Democràtica de Catalunya
CE Comissió Europea
CEAB Centre d'Estudis Avançats de Blanes
CEDEX Centre d'Estudis i Experimentació d'obres públiques
CENIT Centre d'Innovació del Transport
CEOE Confederació Espanyola d'Organitzacions Empresarials
CEOPAN Confederación Española de Organizaciones de Panadería

CEPTA Confederació Empresarial de la Província de Tarragona
CEPTA Empresarial de la Provincia de Tarragona
CESI Centro Elettrotecnico Sperimentale Italiano
CEVASA Compañía Española de Viviendas de Alquiler
CFC Consorci Forestal de Catalunya
CGE Contracte Global d'Explotació
CHA Chunta Aragonesista
CHE Confederació Hidrogràfica de l'Ebre
CIC Conques Internes de Catalunya
CILMA Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient
CIM Central Integral de Mercaderies
CIMALSA Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques SA
CiU Convergència i Unió
CJB Consell de la Joventut de Barcelona
CNRS Centre National de la Recherche Scientifique
COAC Col·legi d'Arquitectes de Catalunya
COAMB Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya
CONC Comissió Obrera Nacional de Catalunya
CONFAVC Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya
CpC Ciutadans pel Canvi
CPC Consorci del Parc de Collserola
CPF Centre de la Propietat Forestal
CpR Compromís per Ripollet
CSIC Consell Superior d'Investigacions Científiques
CSN Consell de Seguretat Nuclear
CST Centre per a la Sostenibilitat Territorial
CSTE Comissió per a la Sostenibilitat de les Terres de l'Ebre
CTAE Centre Tecnològic per a la Indústria Aeronàutica i de l'Espai
CTESC Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya
CTP Consorci del Transport Públic
CTUB Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona
CTUG Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona
CTUL Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida
CTUT Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona
CTUTE Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres del Ebre
CUC Comissió d'Urbanisme de Catalunya
CUP Candidatura d'Unitat Popular
CZFB Consorci de la Zona Franca de Barcelona

D

DARP Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural
DARP Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca
DCCG Delegació del Col·legi de Geògrafs a Catalunya
DEF Departament d'Economia i Finances
DEPANA Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural
DGAP Direcció General d'Arquitectura i Paisatge
DGC Direcció General de Carreteres
DGESC Direcció General d'Emergències i Seguretat Civil
DGH Direcció General d'Habitatge
DGMN Direcció General de Medi Natural
DGU Direcció General d'Urbanisme
DIA Declaració d'Impacte Ambiental
DMA Directiva Marc de l'Aigua
DMAH Departament de Medi Ambient i Habitatge
DNM Directrius Nacionals de Mobilitat
DO Denominació d'Origen
DOGC Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya
DPTOP Departament de Política Territorial i Obres Públiques
DS Departament de Salut
DTI Departament de Treball i Indústria
DURSI Departament d'Universitats Recerca i Societat de la Informació

E

EAC Estatut d'Autonomia de catalunya
EDAR Estació Depuradora d'Aigües Residuals
EeAC Ecologistes en Acció de Catalunya
EEA-EFTA European Economic Area-European Free Trade Association
EGRELL Institució per a l'Estudi, Gestió i Recuperació dels Ecosistemes Lleidatans
EIA Estudi d'Impacte Ambiental
EIN Espai d'interès natural
EISSL Establecimientos Industriales, SL
EJP Entesa-Junts per Palafrugell
EMD Entitat Municipal Descentralitzada
EMMA Entitat Metropolitana del Medi Ambient
EMT Entitat Metropolitana del Transport
EMT Entitat Municipal del Transport
EMU Empresa Municipal d'Urbanisme de Lleida SL
ENDESA Empresa Nacional de Electricidad, SA
ENRESA Empresa Nacional de Residus Radioctivos
ERC Esquerra Republicana de Catalunya
ERTMS European Rail Traffic Management System
ET Escola del Territori
ETSAB Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona
ETSAM Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Madrid
ETSAV Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès
EUiA Esquerra Unida i Alternativa
EVi+ Els Verds i Més

F

FAD Foment de les arts i el disseny
FAV Ferrocarril d'Alta Velocitat
FAVB Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona
Favgram Federació d'Associacions de Veïns de Santa Coloma de Gramanet
FAVIBC Federació d'Associacions de Veïns d'Habitatge Social de Catalunya
FAVM Federació d'Associacions de Veïns de Mataró
FAVT Federació d'Associacions de Veïns de Tarragona
FCB Fútbol Club Barcelona
FCC Fomento de Construcciones y Contratas
FEAT Federació Empresarial d'Autotransport de Tarragona
FEDER Fons Europeu de Desenvolupament Regional
FEPIME Federació de la Petita i Mitjana Empresa
FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
FIC Federació d'Independents de Catalunya
FMC Federació de Municipis de Catalunya
FMI Fons Monetari Internacional
FNCA Fundació Nova Cultura de l'Aigua
Focivesa Foment Ciutat Vella, SA
FOEG Federació d'Organitzacions Empresarials de Girona
FT Foment del Treball
FTC Ferrocarril transversal de Catalunya
FTP Fundació Territori i Paisatge
FUPS Ferran Units per Salou

G

GCTFNN Grup de Científics i Tècnis per un Futur no Nuclear
GDER Grup de Defensa Rural
GDT Grup de Defensa del Ter
GENESA Generación y suministro de energía SA
GEPEC Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp
GESOP Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública
GEVEN Grup Ecologista del Vendrell i del Baix Penedès

GIF Gestor de Infraestructuras Ferroviarias
GISA Gestió d'infrastructures SA
GIT Grup Independent de Torredembarra
GIZC Gestió integrada de les zones costaneres
GOP-FIC Grup d'Opinió de Pinós-Federació d'Independents de Catalunya
GPS Global Positioning System
GRAF Grup de Recolzament a les Actuacions Forestals
GTRP Grup de Treball per a la Reordenació de Peatges de Catalunya

I

IBA Important Bird Area
ICAEN Institut Català d'Energia
ICC Institut Cartogràfic de Catalunya
ICD Institut Català de la Dona
ICF Institut Català de Finances
IC-IPA Iniciativa per Catalunya-Iniciativa per Almacelles
ICS Institut Català de la Salut
ICV Iniciativa per Catalunya-Verds
IdP Independents de Porqueres
IEC Institut d'Estudis Catalans
IERMB Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona
IFERCAT Infraestructures Ferroviàries de Catalunya
IGC Institut Geològic de Catalunya
IMD Intensitat Mitjana de Trànsit
IMPJ Institut Municipal de Parcs i Jardins
Incasol Institut Català del Sòl
INSE Independents de la Segarra
IPC Índex de preus al consum
IPCENA Institució de Ponent per a la Conservació i l'Estudi de la Natura
IPE-FIC Independents per l'Ebre - Federació d'Indepents de Catalunya
IPS Independents per Salt
IRTA Institut de Recerca i Tecnologia Agroalimentàries
IU Izquierda Unida
IUSV Independents Units per Salou-Verds

J

JARC Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya
JEV Joves d'Esquerra Verda
JpM Junts pel Municipi

L

LIC Llocs d'Importància Comunitària
LUC Llei d'Urbanisme de Catalunya

M

MACOSA Material y Construcciones, SA
MAT Molt alta tensió
MBM Estudi Martorell-Bohigas-Mackay
MEC Ministeri d'Educació i Ciència
MIFO Ministeri de Foment
MITC Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç
MMA Ministeri de Medi Ambient
MMAMB Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
MPGM Modificació del Pla General Metropolità
Mpl Miami per Independent
MTC Magatzem Temporal Centralitzat
MW Megawatts

N

NIUS Associació Natura i Usos Sostenibles d'Arbúcies
NNSS Normes Subsidiàries de Planejament

O

OCDE Organització per a la Cooperació i el Desenvolupament Econòmic
OCUC Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya
OCVV Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles
OGAU Oficina de Gestió Ambiental Unificada
OLH Oficina Local d'Habitatge
ONU Organització de Nacions Unides
OSCG Observatori de la Sostenibilitat de les Comarques Gironines

P

PAC Política Agrària Comunitària
PAC Punt d'Atenció Ciutadà
PAR Partido Aragonés
PAU Pla d'Actuacions Urgents
PAU Polígon d'actuació urbanística
PAUM Programa d'actuació urbanística municipal
PAV Parc Agrari del Vallès
PDE Plataforma en Defensa de l'Ebre
PDI Pla director d'infraestructures
PDOR Pla director d'obres revisat
PDSUC Pla director urbanístic del sistema costaner
PDT Pla director territorial
PDTAP Pla director territorial de l'Alt Penedès
PDTE Pla director territorial de l'Empordà
PDU Pla director urbanístic
PDUSC Pla director urbanístic del sistema costaner
PE Pla especial
PEB Pla Estratègic de la Bicicleta
PEIN Pla d'espais d'interès natural
PEIT Pla estratègic d'infraestructures i transport
PEL Pla estratègic per al litoral de la Regió Metropolitana de Barcelona
PENTA Pla de protecció nuclear de Tarragona
PEPB Pla especial del port de Badalona
PERI Pla especial de reforma interior
PEU Pla especial urbanístic
PGM Pla General Metropolità
PGOU Pla general d'ordenació urbanística
PHN Pla Hidrològic Nacional
PIB Producte interior brut
PIC Pla Integral de Camp Clar
PICA Pla Integral del Casc Antic
PIMEC Petita i Mitjana Empresa de Catalunya
PINCAT Pla Integral del Casc Antic de Tortosa
PIPDE Pla integral de protecció del delta de l'Ebre
PIQS Plans integrals per a la qualitat als barris
PITC Pla d'infraestructures del transport de Catalunya
PLH Pla local d'habitatge
PMGRM Programa Municipal de Gestió de Residus Municipals
PMU Pla de millora urbana
PNIN Paratge natural d'interès nacional
POUM Pla d'ordenació urbanística municipal
POUP Pla d'ordenació urbanística plurimunicipal
PP Partit Popular
PPT Programa de Planejament Territorial
PPU Pla parcial urbanístic
PROINOSA Promoción e Ingeniería de Obras, SA
PSA Plataforma Salvem l'Anoia
PSC Partit dels Socialistes de Catalunya
PSCM Pla sectorial de cabals de manteniment
PSOE Partit Socialista Obrer Espanyol
PSSMFA Plataforma Salvem Sant Martí i Les Fonts de l'Anoia
PTMB Pla territorial metropolità de Barcelona
PTP Associació per a la Promoció del Transport Públic
PTPCC Pla territorial parcial de les Comarques Centrals
PTSEC Pla territorial sectorial d'equipaments comercials
PXC Plataforma per Catalunya

R

RACC Reial Automòbil Club de Catalunya
REE Red Eléctrica Española
REGSA Regs de Catalunya SA

REGSEGA Reg Sistema Segarra-Garrigues SA
RENFE Red Nacional de Ferrocarriles Españoles
RMB Regió metropolitana de Barcelona
RNE Radio Nacional de España
RTE Réseau de Transport d'Electricité
RTVE Radio y Televisión Española

S

SATO Sociedad Anónima de Trabajos y Obras
SCG Societat Catalana de Geografia
SCOT Societat Catalana d'Ordenació del Territori
SEO Societat Espanyola d'Ornitologia
SGT Servicios de Gestión Tecnológica
SNU Sòl No Urbanitzable
SQV Natura Sant Quirze del Vallès Natura
SUD Sòl urbanitzable delimitat
SUND Sòl urbanitzable no delimitat

T

TEALSA Teuleria Almenar, SA
TJCE Tribunal de Justicia de les Comunitats Europees
TMB Transports Metropolitans de Barcelona
TramMet Tramvia Metropolità SA
TSJC Tribunal Superior de Justicia de Catalunya

U

UA Unitat d'Aran
UAB Universitat Autònoma de Barcelona
UB Barcelona, Universitat de
UDC Unió Democràtica de Catalunya
UdG Universitat de Girona
UdL Universitat de Lleida
UDM Unitat per la Democràcia Municipal
UE Unió Europea
UGT Unió General de Treballadores
UIC Universitat Internacional de Catalunya
UM-9 Unitat Municipal 9
UNESCO Organització de las Nacions Unides per l'Educació, la Ciència i la Cultura
UP Unió de Pagesos
UPC Universitat Politècnica de Catalunya
UPE Unió dels Pobles de l'Ebre
UPF Universtat Pompeu Fabra
UPM Unitat i Progrés Municipal
URV Universitat Rovira i Virgili
UTE Unió Temporal d'Empreses

V

VIMED Societat Privada Municipal Viladecans Mediterrània, SA

X

XCAT Xarxa Crítica d'Acció Territorial

Z

ZAL Zona d'activitats logístiques
ZEPA Zones d'Especial Protecció per a les aus

Índex mitjans de comunicació

3 de vuit, el
9 Nou, el
Agència Catalana de Notícies
Aragondigital.es
Avui
Boletín del Colegio de Geógrafos
Bruguers, el
Canal L'H
Diari d'Igualada
Diari de Girona
Diari de l'Ebre
Diari de Sabadell
Diari de Tarragona
Diari de Terrassa
Diari de Vilanova
Diari Maresme
Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya
E-informaciones
E-noticies.com
Empordà, l'
Extra d'Igualada, l'
Far, el
Fura, La
Granollers informa
Hora Nova
Levante
Malla, la
Mañana, la
Més Sant Cugat
Mirall, el
Mundo, el
Osona.com
País, el
Periódico, el
Punt, el
Ràdio Sant Cugat
Razón, la
Regió 7
Revista de la Serra d'en Mena, la
Ripollès, el
Ripollès.info
Sabadell press
Segarra Actualitat
Segre, el
Sostenible.es
Telenoticies.com
Tot Sant Cugat
Triangle, el
Un altre Sant Cugat
Vanguardia, la
Veu de l'Anoia, la
Veu de l'Ebre, la
Vilanova Digital

AGRAÏMENTS

L'equip de l'Anuari Territorial de Catalunya vol agrair molt especialment la seva col·laboració a les següents persones i institucions:

Adif, Ajuntament de Vila-seca, Sara Álvarez, Ramon Andreu, Alba Ballester, Joan Barba, Magda Bartroli, Lluís Benejam, Antoni Bernabé, Maria Bonet, Ricard Caba, Jordi Candelas, Xavier Canosa, Robert Casadevall, Margarida Castañer, CCRS Arquitectes, Centre per la Sostenibilitat Territorial, Lluís Cortiella, Albert Cortina, Jordi Cuyàs, Xavier Escuté, Federació d'Associacions de Veïns de Sant Quirze del Vallès, Salvador Grau, Grup Ecologista Quercus, Anna Guerrero, Oscar Lalana, Guillermo Longhini, Laura March, Jaume Marsé, Sara Mas, David Mongil, Jordi Parpal, Xavier Paunero, Isabel Peirató, Ramon Perelló, Jordi Pijoan, Emma Pons, Toni Prats, Carme Puche, Alfons Recio, Miriam Romero, Pere Sala, Antonio Sancho, Sant Quirze del Vallès Natura, Kris Scheerlinck, Xavier Segura, Marta Sesé, Jesús Torrens, Marta Viñuales.



T 2006

ANUARI TERRITORIAL DE CATALUNYA T 2006

Direcció Alexandre Tarroja, Margarida Castañer, Montserrat Mercadé
Coordinació Moisès Jordi, Marcela Balliano, Néstor Cabañas
Introducció Joan Subirats
Redacció Marta Albes, Josep Báguena, Albert Barrientos, Miguel Ángel Bartorila, Xavier Basora, Maria Bonet, Anna Borrell, Jordi Bosch, Nestor Cabañas, Román Caracciolo, Rosa Carbó, Oscar Carracedo, Joaquim Carreras, Mercè Corretja, Xavier Crehuet, Helena Cruz, Mariana Debat, Cristina Domènech, Joan Josep de la Flor, Anna Jiménez, Moisès Jordi, Pablo Juárez, Xavier Matilla, Josep Ramon Mòdol, Jordi Oliver, Marta Pallarés, Pilar Paricio, Alfons Recio, Jordi Romero, Xavier Sabaté, Marta Sánchez, Elisabet Sau, Marc Sogues, Adolf Sotoca, Núria Terradas, Anna Torres, Arnau Urgell, Juli Valdunciel, Lorena Vecslir, Maria Xalabarder
Opinió Ignasi Aldomà, Jaume Alòs, Joan Amorós, Germà Bel, Jordi Borja, Francesc Capella, Manuel Delgado, Juli Esteban, Manel Larrosa, Xavier Llorente, Josep Maria Montaner, Joaquim Sabaté, Pere Sala, Sergi Saladié, Fèlix Simon, Joan Subirats, Arnau Urgell

IECentanys 19072007
SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI

ISBN 978-84-7283-948-6
9 788472 839496